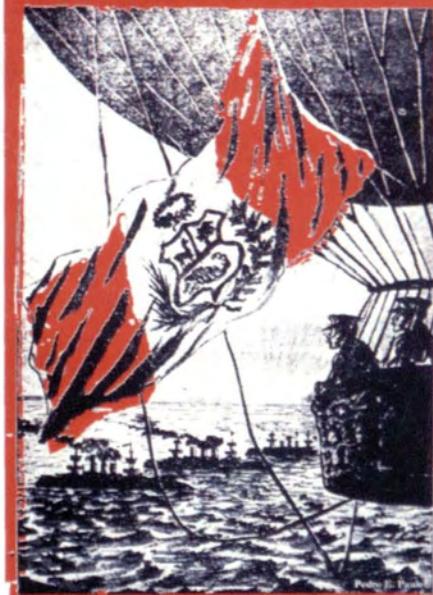


**REVISTA DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTÓRICO - MARÍTIMOS
DEL PERÚ**

PRO-PATRIA

:HAY QUE ARMARSE!



LIMA

Nº. 1

PERÚ

CONTIENE 8 PÁGINAS .

PROPAGANDA DE LA

"ASOCIACION NACIONAL EN PRO DE LA MARINA"

SEPTIEMBRE DE 1909

"Actuaciones hasta now la Marina traga en Apoyo
en el corazon de TUTCHI los peruanos."

28 - 29

2008 - 2009

**INSTITUTO *DE ESTUDIOS*
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ**



2008 - 2009

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
CONSEJO DIRECTIVO 2008-2010

Presidente	Calm.	Melitón Carvajal Pareja
Vice-Presidente	Calm.	Jorge Brousset Barrios
Secretario	C. de F.	John Rodríguez Asti
Tesorero	Calm.	Raúl Parra Maza
Presidente CEEM	Calm.	Óscar Penny Cabrera.
Presidente COIDH	Rev. P.	Armando Nieto Vélez, S.J.
Director	Valm.	Óscar Anderson Noriega
Director	C. de N.	José Luis Guerola Lazarte
Director	C. de N.	Jorge Guerrero Lang
Director	Emb.	Luis Marchand Stens
Director	Dr.	Raúl Palacios Rodríguez
Director	Dr.	Fabián Novak Talavera

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, creado por D. S. 015-73-MA del 17 de octubre de 1973, tiene como fines realizar y fomentar el estudio sobre el Mar Peruano, la historia marítima y naval y todos los acontecimientos relacionados con el Poder Marítimo, y, principalmente, la publicación de la "Historia Marítima del Perú".

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Depósito Legal N° 96-1734

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez, S.J.

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

ASISTENTE DE EDICIÓN: Esperanza Navarro Pantac

CORRECCIÓN: Rosario Calmet Aranguren

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27

Telfs.: 4221861 - Fax: 4227838

E-mail: iehmp_presidencia@telefonica.net.pe

Página web: www.iehmp.org.pe

El Instituto no se solidariza necesariamente con las expresiones emitidas por los autores en los artículos firmados.

IMPRESIÓN: EDICIONES MISKY

◀ CARÁTULA: Página inicial de "Pro-Patria", órgano de la Asociación Nacional Pro Marina (setiembre de 1909).

**REVISTA
DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTÓRICO
MARÍTIMOS
DEL PERÚ**

Nº 28 - 29

LIMA

2008 - 2009

VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana	7
INCORPORACIÓN DE MIEMBROS DE NÚMERO	
Doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay, <i>Reflexiones acerca del principio de adyacencia y su aplicación en el Derecho Internacional de la Delimitación Marítima</i>	19
Discurso de recepción por el Contralmirante Jorge Brousset Barrios.....	27
ARTÍCULOS	
Blanche Arévalo Fernald / Esperanza Navarro Pantac, <i>Efemérides marítimas y navales peruanas</i>	33
Contralmirante Jean Jesu Doig Camino, <i>Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades</i>	101
Juan Carlos Flórez Granda, <i>Datos para la historia sobre las fortificaciones de Arica y su eficacia en los combates de febrero y marzo de 1880: Fuentes documentales del archivo Panizo</i>	123
Contralmirante José García Valdivieso, <i>El 128° Aniversario del Combate de Angamos</i>	137
Capitán de Navío José Luis Guerola Lazarte, <i>Problemática y perspectivas de desarrollo de la Marina Mercante Nacional</i>	149
Ernesto Linares Mascaro, <i>Cartas de Carlos de los Heros y Francisco Retes sobre la Campaña del "Huáscar"</i>	179
Contralmirante Raúl Parra Maza, <i>Memoria, historia y futuro</i>	213
Jaime Miguel Taype Castillo, <i>La participación de los negros en la Guerra con Chile</i>	225

RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS.....	241
CRÓNICA	
Centenario de la fundación de Pro Marina.....	255
El XXIII Conversatorio con los maestros de los liceos de las FF.AA...	257
Actividades del Instituto	261

VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Por tercera vez el Perú ha vuelto a ser sede del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, en su octava versión. La Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú han hecho posible este nuevo encuentro de los más conspicuos investigadores especialistas en los temas históricos marítimos y navales que, bajo el común denominador de un pasado marítimo iberoamericano, se vienen reuniendo desde el año 1991.

El Primer Simposio se llevó a cabo en el Perú, del 5 al 7 de noviembre del año 1991. La Marina de Guerra y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú acordaron su organización dentro de los actos conmemorativos del Bicentenario de la creación de la Capitanía del puerto del Callao y de la Academia Real de Náutica de Lima. Al mismo tiempo, esta reunión de historiadores marítimos y navales de la comunidad iberoamericana se constituía como un feliz anticipo de las celebraciones por el V Centenario del Descubrimiento de América, Encuentro de Dos Mundos.

En esa primera oportunidad se sentaron las bases del Simposio, bajo la premisa de enriquecer el acervo histórico marítimo iberoamericano. Se vio por conveniente que estos encuentros internacionales se realizaran con una periodicidad que podría ser de cada dos años. La evaluación de los resultados después de dieciocho años de vigencia nos permite apreciar su fructífera labor: se han producido ocho encuentros con la publicación de las Actas correspondientes, las cuales constituyen una serie que ha incrementado ostensiblemente la bibliografía marítima y ha permitido el intercambio de valiosa información, así como el estrechamiento de lazos entre los miembros de esta singular logia que agrupa a los hombres y mujeres que aman el mar y estudian cómo a través de él se han producido los más trascendentes hechos de la civilización.

Los grandes temas que quedaron establecidos para tratarse en cada versión del Simposio, fueron: el Mundo Marítimo Iberoamericano, el Comercio Marítimo, Exploraciones Marítimas, las Ciencias Náuticas y su difusión, y las Armadas y sus actuaciones en Tiempos de Paz y Guerra.

El marco de referencia que establecía el carácter iberoamericano del Simposio, indujo a poner un énfasis mayor en el tratamiento del largo periodo de la historia común compartida por España y Portugal y sus colonias en América, a partir de fines del siglo XV hasta principio del XIX. Empero, esto no significó algún tipo de exclusión al tratamiento de temas o acontecimientos anteriores o posteriores al periodo referido, y que estuvieran o no relacionados con dicha historia común.

El entusiasmo que se concitó entre los participantes del I Simposio, aseguró los siguientes encuentros, quedando establecidas entonces las fechas y sedes de los simposios II y III y V: en 1993, en Valparaíso, a cargo de la Universidad Marítima de Chile; en 1995, en Buenos Aires, a cargo del Departamento de Estudios Histórico Navales de la Armada Argentina, y en Brasil en 1999, por el Servicio de Documentación de la Armada Brasileña.

A fin de institucionalizar el Simposio, dándole permanencia y personería, se creó la Secretaría Permanente, en la que se designaba al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú para asumir la misma, como impulsor y organizador del primer certamen. De acuerdo a lo programado, se llevaron a cabo los simposios II y III. El IV en la ciudad de Madrid, España en 1997, el V en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil en 1999. El VI nuevamente en Lima en el 2001. El VII se realizó en la ciudad y puerto de Guayaquil, Ecuador el año 2003.

En esta oportunidad, para el VIII Simposio se han dado cita en Lima veinte expositores de Argentina, Bolivia, Ecuador, Francia, Perú y Uruguay. El evento, bajo la presidencia del contralmirante Melitón Carvajal Pareja, se desarrolló del lunes 9 al viernes 13 de noviembre en el auditorio de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes (ADOGEN). El jueves 12 concluyeron las exposiciones, y después de una amigable discusión para tratar sobre el IX Simposio, se clausuró el evento. Una cena de honor en el Centro Naval de San Borja, fue el colofón de esa jornada. Al día siguiente, los distinguidos expositores visitantes fueron invitados a conocer la ciudad de Iquitos, a fin de ponerlos en contacto con nuestra región amazónica, donde también nuestra Marina de Guerra ha tenido una sobresaliente actuación en la conquista de la selva, exploración de los ríos y defensa de las fronteras.

Damos una somera reseña de los temas expuestos durante el desarrollo del programa:

El teniente de navío de la Armada Argentina, con la especialidad de historiador naval, Mauro Fernando Figueroa, trató sobre “Las leyes de armamento naval en Argentina y su instrumentación en las décadas de 1920 y 1930”. Plantea el escenario de una Argentina que en la coyuntural década post primera Guerra Mundial, moderniza su Marina de Guerra, colocándola entre las primeras del Cono Sur.

El representante de Bolivia fue el ingeniero Eric Catari Gutiérrez, experto en construcción de balsas de totora, réplicas de las tradicionales embarcaciones que surcaron la costa del Perú y el Lago Titicaca en la época prehispánica. Su exposición sobre “Exploraciones marítimas en embarcaciones precolombinas”, trató sobre la expedición de Phil Buck –de la que él fue partícipe, además de constructor de la nave– a la Isla de Pascua, en una embarcación de totora, partiendo desde Arica, Chile.

El capitán de fragata (SP), Lcd. Mariano Sánchez Bravo, director del Instituto de Historia Marítima del Ecuador, expuso sobre la “Fragata ‘Santa Leocadia’: episodios de su naufragio y rescate del tesoro”, acerca del siniestro marítimo ocurrido en un bajo de la Punta de Santa Elena, Ecuador, el año 1787.

El trabajo del doctor Alexander Sheldon Duplaix, historiador del Servicio Histórico de la Defensa de Francia, Departamento de Marina, versó sobre: “La división naval francesa del Mar Pacífico y la guerra entre Chile y la alianza de Perú y Bolivia”. Al tratar sobre la delicada responsabilidad que le cupo a la armada francesa ante la ocupación de Lima por las fuerzas chilenas, puso especial énfasis en el papel que desempeñó el comandante de las fuerzas francesas, almirante Abel Bergasse Du Petit Thouars.

Por el Perú, el contralmirante Jean Jesu Doig Camino, con la ponencia “Relaciones espaciales del poder en la historia marítima y naval”, revisa los vínculos entre la historia, la estrategia y la geopolítica. La doctora Cristina Flórez Dávila, en su tema “Sois la sal de la tierra, sois la luz del mundo: el sermón náutico de Francisco López, S.J.”, analiza el único sermón náutico hasta ahora conocido. Nos dice que éste permite un mejor conocimiento de los comportamientos de los viajeros en el siglo XVII.

El contralmirante José García Valdivieso expuso: “China, Europa y el descubrimiento de América”, con referencia a la aparición de tres libros que aportan elementos nuevos a la historia convencional, llevándonos a emprender su total revisión. El licenciado José Antonio Hudtwalcker Morán, arqueólogo, desarrolló el tema “Alcances y limitaciones de la legislación sobre el patrimonio cultural subacuático en el Perú”. El historiador Héctor López Aréstegui, en su trabajo “Las exploraciones de los navegantes españoles y portugueses en la Polinesia

antes de Cook”, reivindica los descubrimientos en Australia y Nueva Zelanda realizados por portugueses y españoles en el siglo XVI.

Juan Carlos Llosa Pazos, capitán de fragata de la Marina de Guerra del Perú, desarrolló el tema “Estado de la escuadra al término de la Guerra del Pacífico y el resurgimiento de la misma en el siglo XX”, en el que pone de relieve el liderazgo de connotados personajes de la Marina, que forjaron el renacimiento de la institución tal cual se la conoce en la actualidad. La doctora Cristina Mazzeo, docente de la Pontificia Universidad Católica del Perú, desarrolló el trabajo “Ciudades portuarias; Lima-Valparaíso, rivalidad y competencia de intereses durante la Colonia y la República”. Expone que el Callao, después de ser el puerto principal del Pacífico durante la Colonia, al concretarse la República perdió preeminencia frente a Valparaíso, que pasó a ser puerto franco.

Jorge Ortiz Sotelo, capitán de fragata en retiro e historiador naval, actualmente profesor de Historia Naval y Militar en la Academia Naval de Annapolis, Estados Unidos, expuso el tema “La Real Armada en el Perú, 1746-1824”. Identifica los problemas por los que tuvieron que pasar los comandantes del apostadero del Callao y de los buques asignados al mismo, así como sus complejas relaciones con las autoridades y poderes locales, y su actuación durante los diversos conflictos que se presentaban.

El doctor Carlos Augusto Ramos Núñez, abogado, presentó el tema “La hipoteca naval en la historia del derecho peruano”, desde su consideración en la legislación india, su tratamiento durante el siglo XIX, y las curiosidades que ofrece dicha institución en tiempos recientes. El doctor Alejandro Reyes Flores, profesor de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, disertó sobre “La campaña naval en la Guerra del Pacífico en los testimonios de sus sobrevivientes, 1879-1883”.

“El salitre en la vida de un puerto” fue el tema expuesto por la doctora Miriam Salas Olivari, en el que trata sobre la historia de la ciudad puerto de Iquique y la vida cotidiana que se desarrolló en su ámbito, así como la importancia de su existencia para la economía peruana, dependiente de sus fertilizantes a partir del año 1846, primero el guano y después el salitre.

La presencia de cuatro historiadores uruguayos dio una singular nota al evento. El doctor Daniel Castagnin, historiador naval uruguayo expuso sobre “El abordaje de la cañonera ‘General Artigas’, en 1897”. El doctor Roberto Lettieri Rodríguez desarrolló el tema “La construcción en el Uruguay y el viaje al estrecho de Magallanes de la cañonera ‘General Rivera’”. El capitán de navío de la Armada de Uruguay, Francisco Valiñas, presidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, en su tema “Los corsarios de Artigas”, trató sobre la gesta de

este personaje que, con muy escasas fuerzas, hizo frente el año 1816 a los arrestos invasores del poderoso vecino, el Imperio de Portugal, Brasil y Algarbe. El doctor Juan Antonio Varese Saiz, vicepresidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, disertó sobre el “Viaje del vapor ‘Charrúa’ desde Montevideo hasta Lima y las legendarias aventuras del capitán Bartolomé Bossi”. Relata las peripecias del vaporcito durante su travesía rumbo al Ecuador en plena conflagración de 1879 entre Perú y Chile.

La calidad de los expositores que participaron quedó demostrada en cada una de sus intervenciones. Como es política del Simposio, los valiosos aportes a la bibliografía marítima y naval de los trabajos expuestos van a quedar registrados en un libro que, con el nombre de **Actas del Simposio** se publica después de cada encuentro.

Esperanza Navarro Pantac



Sesión de inauguración del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Preside el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, acompañado del contralmirante César Prada Ugás, Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, y de los señores expositores nacionales y representantes de los países invitados.
(Foto: Archivo Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

*Sesión de inauguración del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana**

Señor vicealmirante

Don Jorge de la Puente Ribeyro

Jefe del Estado Mayor General de la Marina

Representante del señor Comandante General de la Marina

Señor contralmirante

Don César Prada Ugás

Director de Intereses Marítimos e Información

Señores Almirantes, Jefes y Oficiales

Señores Miembros de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Damas y Caballeros:

Es para mí un privilegio daros la bienvenida en nombre del Instituto que me honro en presidir, y que junto con la Dirección de Intereses e Información de la Marina de Guerra, han tenido la tarea de planificar, organizar y llevar a cabo el VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

Hace dieciocho años, las mismas entidades tuvimos el honor y el placer de reunir a un connotado grupo de distinguidos historiadores de países amigos y nacionales, para iniciar un intercambio de conocimientos y experiencias históricas desde la perspectiva marítima y fluvial, que han tenido, tienen y tendrán influencia en el progreso de todos los países iberoamericanos y en las relaciones de todo orden entre ellos, y con aquellos de otros continentes en el lapso del siglo XV al XX.

* Lima, 9 de noviembre de 2009.

El interés e importancia que reviste tal acto académico está materializado en las sucesivas realizaciones cada dos años, confiando que dentro de poco tiempo se defina la sede del IX Simposio a llevarse a cabo en el 2011. Creo oportuno rendir homenaje a cada uno de los países que materializaron esta iniciativa:

- | | |
|------|-----------|
| 1991 | Perú |
| 1993 | Chile |
| 1995 | Argentina |
| 1997 | España |
| 1999 | Brasil |
| 2001 | Perú |
| 2003 | Ecuador |
| 2009 | Perú |

En 1991, el contralmirante Federico Salmón de la Jara, al inaugurar el Primer Simposio, después de describir nuestro esfuerzo enciclopédico materializado en la **Historia Marítima del Perú**, en sus 22 volúmenes publicados hasta ahora, entre otras cosas importantes dijo:

“Hablar del mar, mejor decir Océano en su sentido genérico y específico, es referirnos a la fuente inagotable que nutrió la vida y la inspiración de culturas milenarias. Hablar del MAR –DE LA MAR decimos con más gusto la gente de mar y también poetas soñadores, en esta preferencia a su género ambiguo– es hablar de Historia y de Leyenda. Es hablar de mares y de toda su historia, de su desarrollo a lo largo de siglos y continentes. Es, por último, hablar de la historia del mundo antiguo y del mundo moderno”.

En 1997, el director del Instituto de Historia y de Cultura Naval de España, contralmirante José Ignacio González-Aller, expresó en la sesión de apertura del IV Simposio:

“Que gracias a la historia aún viva en torno nuestro, podemos contemplar el futuro con profundidad y fortaleza. Ambas virtudes nos serán muy necesarias en el decisivo giro de la historia universal que estamos viviendo. Por la primera (profundidad) es la garantía de nuestra identidad, y la segunda (fortaleza) es el fundamento de nuestro vigor en las acciones futuras. Bienvenidos, pues, a estas tareas en las que, desde diferentes puntos de vista, e incluso con opiniones que pueden resultar contrastadas, estoy seguro que encontraréis que es mucho más lo que nos une que lo que nos separa, y es hermoso saberlo y decirlo”.

Considero, señores, que estas palabras mantienen su vigencia.

Ahora bien, en calidad de presidente del Instituto, creo oportuno señalar que en las carpetas que les han sido alcanzadas, está la programación para todos

los días, que difiere de aquella en el tríptico enviado previamente, en razón de algunas variantes surgidas entre el viernes 6 y sábado 7, que son:

Lunes 9: ausencia de la Dra. Myriam Alamkan, por encontrarse hospitalizada.

Martes 10: cambio en el orden de la presentación, pero no en los expositores y temas.

Finalmente, el viernes 13 se ha organizado un viaje a la ciudad de Iquitos, en plena Cuenca Amazónica, porque allí, desde el año 1860, la Marina está presente y ha contribuido y contribuye a su desarrollo, como verán *in situ*.

Cualquier duda sobre el desarrollo del programa será atendida por los miembros de la Comisión Organizadora.

Muchas gracias.

Ruego al señor vicealmirante don Jorge de la Puente Ribeyro declarar inaugurado el VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

San Isidro, 9 de noviembre de 2009

Contralmirante(r)
Melitón Carvajal Pareja

*Incorporación de Miembros
de Número*

*Reflexiones acerca del principio de adyacencia y su aplicación en el Derecho Internacional de la Delimitación Marítima**

DOCTOR MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ MACKAY

DeSEO expresar en primer lugar, mi profundo agradecimiento al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en la persona de su Presidente, almirante Melitón Carvajal Pareja, por haber decidido mi incorporación a tan importante y central institución nacional en la que se forja conciencia marítima sobre nuestra realidad y sobre nuestra historia. Decirle, señor Presidente, que es un honor el que usted, los proponentes de mi candidatura y distinguidos miembros del Instituto, los embajadores Gonzalo Fernández Puyó y Luis Marchand Stens, y el historiador Rev. P. Armando Nieto Vélez, y los demás miembros de la Institución, me brindan de pertenecer a sus filas, acaso inmerecidamente, y, en esta idea concatenada de gratitud es un doble honor por el hecho de que, además, es el almirante Jorge Brousset Barrios, miembro también conspicuo del Instituto, y una de las voces más autorizadas en el Perú en la temática marítima, quien habrá de pronunciar el discurso de recepción a mi persona. A usted almirante Brousset, muchas gracias.

He escogido como tema de mi incorporación al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el principio de adyacencia y su relación con el derecho internacional de la delimitación marítima, dada la calidad costera que el Perú tiene por historia y por geografía, de la cual le deviene esta fortaleza en relación con la juridicidad marítima internacional.

* Discurso leido en el acto académico celebrado el 9 de junio de 2009.

De allí que me habré de referir al principio de adyacencia en los procesos de delimitación de fronteras marítimas a la luz del derecho internacional de la delimitación marítima.

El principio de adyacencia, que es como se le conoce más adecuadamente en su acepción técnico-jurídica, y tradicionalmente denominado “la tierra domina al mar”, nos refiere al título de soberanía sobre el mar que se ejerce *ipso iure*, como consecuencia de la soberanía ejercida por un Estado sobre el territorio terrestre. En ese sentido, al decir que el Estado ejerce de puro derecho, un título jurídico, nos permite inferir por un lado, que el derecho de soberanía ha quedado perfeccionado y no requiere ser probado; y por otro lado, que la naturaleza de los títulos jurídicos en tierra se distinguen de los títulos jurídicos en mar. Esto último, en tanto, que los títulos jurídicos en tierra se adquieren en función de determinadas fuentes de atribución, tales como el principio de *Uti Possidetis* y el principio de Libre Determinación de los Pueblos, que fueron regla en la definición de los Estados desde el siglo XIX.

El principio de adyacencia, empezó a ser reconocido por la Corte Internacional de Justicia en su Fallo del 18 de diciembre de 1951, en el caso de las pesquerías anglo-noruegas. Así, la sentencia indica que es la tierra la que confiere al estado ribereño el derecho sobre las aguas que bañan sus costas. A este pronunciamiento de la Corte se sumarán los principales casos que en materia de delimitación marítima se han dictado desde el año 1969 hasta nuestros días. Por ejemplo, en el caso de la delimitación de la plataforma continental del Mar del Norte de 1969, la Corte señaló que “el derecho del estado ribereño sobre su plataforma continental tiene por fundamento la soberanía que él ejerce sobre su territorio”.

Si bien el principio de adyacencia ha tenido un desarrollo posterior en la jurisprudencia de la Corte de La Haya, no se ha realizado doctrinariamente un estudio profundo del principio. Otros fallos que se refieren al principio de adyacencia son los realizados sobre la delimitación entre Túnez y la Jamahiriya árabe Libia de 1982 (países de costas adyacentes), el caso del golfo de Maine entre Estados Unidos y Canadá de 1984, el caso de delimitación entre Libia y Malta de 1985, el caso de delimitación, terrestre, insular y marítima entre El Salvador y Honduras de 1992, la delimitación de la región situada entre Groenlandia y el Jan Mayen entre Dinamarca y Noruega en 1993, la delimitación marítima entre Bahrein y Qatar en 2001 (caso de delimitación frontal), el caso de la delimitación entre Nigeria y Camerún de 2002; y en los últimos años, el caso de delimitación marítima entre Honduras y Nicaragua de octubre de 2007; el caso de Colombia y Nicaragua de diciembre de 2007; y, finalmente, el caso entre Rumania y Ucrania de febrero de este año.

La frase "la tierra domina el mar" expresa un viejo principio, fundamental en el derecho del mar, que tiene dos vertientes. Ante todo expresa la idea, hoy en día, y al menos desde el siglo XVIII, no disputada, de que la autoridad, los poderes o la jurisdicción, que corresponden a un Estado sobre el mar ante sus costas no derivan de su poderío militar, económico o, en una palabra, político, sino de la realidad geográfica de la costa y el mar ante ella.

La segunda vertiente del principio "la tierra domina el mar" se refiere a la delimitación entre estados de sus espacios marinos. Puesto que el principio se aplica a todos, ese dominio se extenderá hasta el punto, o mejor dicho, la línea, en la que encuentra otra proyección procedente de la costa, de otro estado. Este es el fundamento esencial de otro principio bien conocido en el derecho del mar, el principio de equidistancia.

Parece evidente que ese principio genera una proyección radial, es decir, omnidireccional de lo que ahora llamaremos "la autoridad de la costa sobre el mar". Es importante precisar que el principio "la tierra domina al mar" o principio de adyacencia no tiene un fundamento geográfico, sino jurídico. De él se deriva el título que posee el estado sobre el mar que baña sus costas. Es constitutivo del título jurídico sobre el mar. Como ha señalado la Corte Internacional de Justicia, la tierra es la fuente jurídica de los poderes que un Estado puede ejercer sobre las prolongaciones marítimas, es decir, "es la tierra la que confiere al estado ribereño el derecho sobre las aguas que bañan sus costas". Es la soberanía del Estado sobre su territorio la que se extiende sobre el mar adyacente. No se trata del hecho físico, en el sentido de que la masa de tierra determine la soberanía sobre el mar, sino de una realidad jurídica. La soberanía que se ejerce sobre el territorio se proyecta hacia el mar adyacente.

La Corte ha definido la naturaleza jurídica del principio "la tierra domina al mar", al señalar que es en razón de la soberanía del Estado sobre el territorio que los derechos de explotación y exploración sobre la plataforma continental se pueden adjudicar al propio estado *ipso jure* en virtud del derecho internacional. La Corte, además, ha sido precisa al agregar que los derechos sobre la plataforma continental son, desde el punto de vista jurídico, a la vez una emanación de la soberanía territorial del Estado ribereño y una derivación automática de ella. En las aguas interiores el régimen de soberanía y jurisdicción es igual al de la soberanía territorial, pues se trata de una extensión de ella. Por tanto, en ellas, el propio Estado ribereño ejerce sin limitaciones sus derechos soberanos y puede prohibir o impedir, consecuentemente, que barcos extranjeros ingresen en esa zona, con la sola excepción de las situaciones de emergencia en caso de accidentes. Este es el elemento diferencial con el mar territorial. En las aguas interiores el Estado puede "rehusar el acceso (...) a los buques extranjeros excepto en caso de peligro, en

tanto que en el mar territorial los buques extranjeros gozan de un derecho de paso inocente que comprende también parar o anclar si la navegación, un peligro o fuerza mayor así lo exigiere". La regulación jurídica de las aguas interiores es un asunto que compete exclusivamente a las leyes internas. Estas características esenciales diferencian el régimen jurídico que corresponde a las aguas interiores, que se aplica al mar territorial que está sujeto al principio de paso inocente.

El establecimiento de los límites marítimos conlleva el trazado del límite interior en relación con la tierra firme o las aguas interiores, el límite exterior frente a la alta mar y el límite lateral que separa los mares nacionales de estados adyacentes o que se encuentren frente a frente. Este último caso corresponde propiamente a la delimitación marítima. El establecimiento de los límites de las aguas interiores es un acto de derecho interno que debe ser compatible con las reglas del derecho internacional en materia de fijación de las líneas de base. Se trazan a través de la fijación de éstas que, normalmente –en la medida en que no existan accidentes geográficos muy notorios–, pueden corresponder a las líneas normales de bajamar y a líneas rectas, cuando la geografía y las características de las costas así lo determinen.

El límite exterior del mar adyacente del Estado costero se define como los confines del espacio marítimo en dirección a la alta mar hasta una distancia de 200 millas. El establecimiento de este límite exterior es esencialmente un acto de decisión interna y soberana del Estado. Se hace a través de una proyección hacia la alta mar, hasta una distancia constante de 200 millas medidas a partir de los puntos de referencia de las líneas de base.

La delimitación marítima es pues un proceso de partición equitativa del solapamiento entre las áreas marítimas de dos estados que se encuentran frente a frente o que tienen límites laterales, es decir, el trazado de una línea que separa los espacios marinos pertenecientes a dos o más estados cuando existe una yuxtaposición de la jurisdicción que éstos ejercen sobre el mar.

El derecho aplicable a la delimitación marítima en cada una de las zonas que corresponden a la proyección del mar adyacente a las costas hasta una distancia de 200 millas es, sustantivamente, como ya se ha señalado, de naturaleza del derecho consuetudinario, considerando ciertamente las disposiciones contenidas en los *Convenios* de 1958 y la *Convención del Mar* de 1982 para los estados obligados por esos tratados. Es en este contexto que se deben analizar las normas convencionales y consuetudinarias que se aplican a la delimitación marítima, siempre teniendo en cuenta que aún no se trata de un derecho acabado, pues la labor de la Corte Internacional de Justicia sigue haciendo aportes creativos en función de cada caso concreto. A nivel de la doctrina, existe un consenso muy

amplio en el sentido de que ya se cuenta con un cuerpo de principios, normas, criterios y métodos que hacen del derecho de la delimitación marítima una realidad jurídica consistente y previsible, aunque siempre flexible. De hecho las principales circunstancias geográficas que han jugado un rol básico en la solución de controversias relativas a fronteras marítimas son la extensión y la forma de las costas de los Estados respectivos, así como la presencia de islas en la zona a ser delimitada. Por tanto la inexistencia de dichas islas aleja cualquier pretensión.

Ahora bien, es importante señalar que varios factores, entre ellos los geográficos, históricos, políticos, económicos, de seguridad o de otra índole pueden tenerse en cuenta durante el proceso de delimitación de una frontera marítima. En el curso de un proceso de negociación los estados tienen un amplio margen de flexibilidad al tratar de influir en el resultado de las negociaciones a favor de sus derechos e intereses. Las circunstancias geográficas, aun cuando no se pueda excluir otro tipo de factores, juegan un rol predominante. El examen de mapas que describen el área donde la delimitación debe ser efectuada es más importante que otras formas de factores e información. La mayor parte de decisiones de cortes internacionales resaltan el rol de las circunstancias geográficas como el factor básico a ser considerado al trazar la línea de frontera marítima; *contrario sensu*, al no existir circunstancias geográficas que puedan ser invocadas, el derecho es implacable en desechar las aspiraciones de las partes en sus derechos de delimitación. Como consecuencia del principio "la tierra domina al mar", las zonas marítimas jurisdiccionales son consideradas jurídicamente como accesorias a la soberanía sobre la tierra.

Entre los factores geográficos, los principales elementos que pueden tenerse en cuenta en el proceso de delimitación de fronteras marítimas son: la geografía regional, incluyendo las características generales y los rasgos particulares de la región, océano, mar semicerrado, etc.; la configuración de las costas, incluido su carácter de adyacentes o situadas frente a frente, la dirección, las longitudes comparadas, la forma cóncava o convexa, etc.; los puntos de base, incluida la presencia de puertos, radas, bahías, desembocaduras de ríos, islas, elevaciones en bajamar y arrecifes y su situación en relación con la costa; la presencia de islas y rocas.

Tulio Scovazzi ha señalado que en cuanto a la geografía física o configuración de las costas, la geografía costera es el elemento central de cualquier delimitación de fronteras marítimas, ya que el punto de partida de la operación de delimitación es la costa de cada uno de los estados. La tierra domina al mar y lo domina por mediación del frente costero. Como ha comentado la Corte Internacional de Justicia, "la línea de delimitación que ha de trazarse en una zona determinada dependerá de la configuración costera". La geografía costera se considera "el

factor determinante en la delimitación marítima” y los frentes costeros y la configuración física de las costas son los principales parámetros que hay que considerar. La importancia de la línea costera, o más bien del frente costero, ha sido subrayada por la Corte Internacional de Justicia: “mediante esa frontera marítima de su masa terrestre; en otras palabras, por medio de su abertura costera, esa soberanía territorial hace efectivos sus derechos a la plataforma continental”. Además, “la atribución de zonas marítimas al territorio de un estado, que, por su propia naturaleza, está destinada a ser permanente, es un proceso jurídico basado únicamente en la posesión por el territorio de que se trate de una línea costera”.

Finalmente, unas líneas sobre el caso de Perú y Chile. El 16 de enero de 2008, el Perú demandó unilateralmente al gobierno de Chile ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya para poner fin a la controversia sobre delimitación marítima pendiente entre ambos países. Como parte del fundamento jurídico de la misma demanda peruana en el punto 9 de dicha pieza jurídica se expresa lo siguiente: *de conformidad con el derecho internacional, tanto el Perú como Chile tienen derecho a un dominio marítimo adyacente como prolongación de sus respectivos territorios terrestres hasta una distancia de 200 millas marinas desde sus líneas de base*. Con esta referencia, lo que ha hecho el gobierno peruano es hacer alusión al principio de adyacencia, ya referido. Ahora bien, la referencia al principio de adyacencia no se agota en su inclusión como parte de la demanda peruana. El desarrollo teórico alrededor de sus alcances se hará a lo largo del proceso ante La Haya, como estoy en el convencimiento, que ha sido consignado en la memoria presentada en marzo de este año, de cuyo texto no conocemos por estar en su fase confidencial el proceso.

Respecto a la relevancia del tema para la defensa del Perú en el proceso judicial en La Haya, cabe señalar que la adyacencia guarda una gran implicancia ya que es la aplicación del criterio de adyacencia lo que hace legítima la pretensión del Perú de extender su soberanía marítima hasta las 200 millas, y al darse la superposición con la reclamada soberanía chilena, se abre al mismo tiempo, el camino para un proceso de delimitación cuya solución se daría por aplicación de la línea media o equidistante.

En el caso específico de nuestro país con Chile, existe un cambio bien marcado de la dirección general de la costa del Pacífico sudamericano casi en el punto en el que la frontera marítima entre los dos países llega al mar; y la bisectriz del ángulo de las costas respectivas está lejos de coincidir con el paralelo. En tal caso, como sostiene el Doctor Scovazzi “una delimitación acorde con el paralelo producirá un resultado de inequidad que amputa las extensiones marítimas de uno de los estados involucrados (el Perú). Aquí, la única manera de hacer que una

delimitación basada en el paralelo sea equitativa sería rotando en sentido norte-este la dirección del atlas del mundo, junto con su red de paralelos y meridianos".

El derecho internacional de la delimitación marítima, convencional y consuetudinario, este último invocado por nuestro país en su demanda, fundamenta los derechos del estado ribereño sobre esos espacios en el ya referido principio "la tierra domina al mar", que prescribe que la soberanía y jurisdicción ejercida por el estado sobre el mar adyacente a sus costas es una consecuencia del ejercicio de la soberanía estatal sobre el territorio. Esto quiere decir que todo estado que tiene mar, por ese solo hecho, expande su soberanía y derechos de jurisdicción sobre los espacios marítimos señalados hasta una distancia de 200 millas.

Esas proyecciones, la peruana y la chilena tienen su partidor en las denominadas líneas de base, que son puntos establecidos a lo largo de las costas de los estados. Desde estos puntos es que se miden las referidas proyecciones marítimas estatales de conformidad con las reglas del derecho internacional del mar vigente e imperante y forjadas en base del principio de adyacencia y los títulos que ambos estados tienen sobre el mar adyacente a sus costas. Dicho de otra manera, como las proyecciones de los mares de Perú y de Chile se cruzan, y ambos poseen iguales títulos jurídicos sobre la zona de superposición, no pueden extender sus respectivos espacios más allá de una línea media. Hacerlo es arbitrario y se está más cerca de la negación absoluta del derecho internacional que condena las decisiones unilaterales de los estados cuando afectan los intereses del otro que se halla en posición de adyacencia.

Así señalado, si los estados no pueden lograr un acuerdo, la delimitación, entonces, será decidida por una instancia jurisdiccional de conformidad con los medios de solución pacífica de controversias –que son *ius cogens*–, poseyendo dichas instancias, competencia para este efecto y cuya decisión deberá hacerse en virtud de los principios y reglas aplicables a la materia de conformidad con el derecho internacional.

La jurisprudencia internacional que aparece consagrada como fuente del derecho internacional en el artículo 38º del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, instancia supranacional cuya razón de ser es la de solucionar las controversias que los estados voluntariamente o por compromisos vinculantes sellados en tratados así lo han consentido, y que quedan sometidos a su consideración, aparece como una institución extraordinariamente necesaria y de mucha creatividad, a la que hoy más que nunca los estados acuden para solucionar sus diferencias, dada la eficacia que viene demostrando –he ahí su valioso aporte– en el desarrollo del derecho internacional. Se trata de una aplicación de

conformidad con las reglas del derecho internacional, siempre con el objetivo de concluir en una solución equitativa.

La Corte Internacional de Justicia posee la facultad de modificar o desechar las reglas que han sido desprendidas y aplicadas por sus propias decisiones; sin embargo, también es indiscutible que, en la práctica, la Corte otorga un valor bastante considerable a la autoridad de los precedentes.

Por otro lado, antes los problemas sobre delimitación marítima eran técnicamente sencillos de resolver en la mayor parte de los casos; en cambio, hoy, dado que las áreas para delimitar comportan grandes distancias y extensiones, el asunto se ha vuelto más complejo, pero en todo caso el denominador común aplicable a toda delimitación marítima y sobre el cual no hay discusión en la jurisprudencia internacional es que la delimitación debe ser realizada por la aplicación de criterios equitativos y por la utilización de métodos prácticos aptos a asegurar, habida cuenta de la configuración geográfica de los estados y de otras circunstancias pertinentes al caso concreto, un resultado equitativo y en donde el principio de adyacencia es regla a tomar en cuenta para la toma de decisiones.

No quisiera abundar más en enunciaciones técnicas sobre un tema también técnico; sencillamente pero con firmeza decir que el Perú tiene un título jurídico, legítimo, que le deviene de ser Estado costero y a la luz de las reflexiones referidas en esta ponencia, nada más cercana a la realidad del derecho y la historia. La propia causa de nuestro país para gozar plenamente de este título del derecho internacional de la delimitación marítima, que es el principio de adyacencia o "tierra domina el mar", y sobre el cual en esta noche personalmente especial para quien les dirige estas palabras, formularla con plena convicción jurídica.

Muchas gracias al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a usted señor Presidente, a todos los aquí presentes, muchas gracias, muy de veras.

Discurso de recepción por el contralmirante Jorge Brousset Barrios

Es para mi un gran honor recibir el día de hoy al doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, reconocido profesional de gran prestigio académico y profundo pensamiento jurídico internacional, el cual en los últimos tiempos ha estado muy vinculado al ámbito marítimo, con la finalidad de levantar opinión, con firme consistencia jurídica, a favor de que el Perú adhiera a la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* de 1982. Ha explicado en profundidad, en distintos foros, sus alcances universales, resolviendo las dudas y falsas apreciaciones que aún se mantienen en nuestro medio académico y la sociedad ajena al medio marítimo.

El ilustrado, y a partir de hoy destacado Miembro de Número, viene trabajando también en el análisis jurídico de nuestra problemática fronteriza vinculada al mar, la cual por diversas razones se ha constituido en un elemento de gran injusticia e inequidad internacional; por el cual el Perú, ante la indiferencia y negación de Chile de reconocer, como lo establece el nuevo Derecho del Mar, las justas y equitativas fronteras marítimas de los diferentes espacios marítimos hasta las 200 millas frente a las costas de nuestros litorales, ha denunciado ante la Corte Internacional de Justicia esta controversia internacional, ya que Chile pretende apoderarse de manera permanente de los espacios marítimos que se superponen frente a las costas adyacentes de ambos países, dejando al Perú casi sin mar frente a Tacna, y espacios reducidos frente a Moquegua y Arequipa.

En el tema que ha tratado con excelente erudición y extraordinaria capacidad lógica, propia de un brillante académico, vemos cómo el doctor Rodríguez nos ilustra sobre las firmes posibilidades del Perú, desde una perspectiva jurídica, de alcanzar el éxito deseado pese a las adversidades que presentan el *statu quo* y los actos propios.

Los aspectos más relevantes de su exposición sobre el "principio de adyacencia en los procesos delimitación de las fronteras marítimas" son:

El principio de adyacencia en su acepción técnico-jurídico es denominado "La tierra domina al mar", es decir que la tierra confiere al estado ribereño el derecho sobre las aguas que bañan sus costas. Sin embargo, nos señala el doctor Rodríguez, que a pesar de la aparente claridad del principio, éste ha requerido ciertas precisiones en la delimitación de las fronteras marítimas, entre las que

encontramos los principios equitativos, las circunstancias especiales, y la aquiescencia.

Nos precisa que la autoridad, los poderes o la jurisdicción, que corresponde a un Estado sobre el mar ante sus costas, no derivan de su poderío militar, económico o, político, sino de la realidad geográfica de la costa y el mar ante ella, es decir, no depende de su fuerza sino, exclusivamente, de la configuración de su litoral. Esa proyección se extenderá hasta el límite exterior máximo autorizado por el derecho internacional (12 millas desde las líneas de base para el mar territorial y, en principio, 200 millas para la plataforma continental y la zona económica exclusiva) o bien hasta su encuentro con otra proyección análoga procedente del litoral de otro Estado.

La segunda vertiente de "la tierra domina al mar" es el fundamento del principio de la "equidistancia", el cual se refiere a la delimitación entre los espacios marítimos de dos estados diferentes, cuyo dominio de cada cual se extenderá hasta la línea en la que encuentra la otra proyección estatal. Como se aprecia, es la tierra la que confiere al estado ribereño el derecho sobre las aguas que bañan sus costas. Nos aclara también, que no se trata del hecho físico, en el sentido de que la masa de tierra determine la soberanía sobre el mar, sino de una realidad jurídica; es decir, la soberanía que se ejerce sobre el territorio que se proyecta al mar adyacente.

El establecimiento de los límites marítimos conlleva el trazado del límite exterior en relación con la tierra firme o las aguas interiores, el límite exterior frente a la alta mar y el límite lateral que separa los mares nacionales de estados adyacentes. Este último caso corresponde propiamente a la delimitación marítima. El límite exterior del mar adyacente del estado costero se define como los confines del espacio marítimo en dirección a la alta mar hasta una distancia de 200 millas. Este límite exterior es esencialmente un acto de decisión interna y soberanía del estado.

En este contexto es que se deben analizar las normas convencionales y consuetudinarias que se aplican a la delimitación marítima, siempre teniendo en cuenta que aún no se trata de un derecho acabado, pues la labor de la Corte Internacional de Justicia sigue haciendo aportes creativos en función de cada caso concreto. Ahora bien, dentro de este contexto, nos señala que es importante observar que varios factores: geográficos, históricos, políticos, económicos, de seguridad o de otra índole pueden tenerse en cuenta durante el proceso de delimitación de una frontera marítima. Otro presupuesto que menciona a tener presente es que las circunstancias especiales de carácter geográfico, aun cuando no se pueda excluir otro tipo de factores, juegan un rol predominante.

También nos recuerda el fallo del Mar del Norte, donde como consecuencia del principio “la tierra domina al mar”, las zonas marítimas jurisdiccionales son consideradas legalmente como accesorias a la soberanía sobre la tierra. La configuración de la costa es la fuente fáctica de los derechos que un estado puede ejercer sobre áreas adyacentes de agua o lecho marino. De otro lado, la norma que establece el logro de una solución equitativa en las delimitaciones marítimas, se desprende de los artículos 74 y 83 de la CONVEMAR. No significa producir un tratamiento de igualdad absoluta, sino una reducción apropiada de los efectos inequitativos de la figura geográfica distorsionante (Fallo Camerún-Nigeria).

Advierte que las principales circunstancias geográficas que han jugado un rol básico en la solución de controversias relativas a fronteras marítimas son la extensión y la forma de las costas de los estados respectivos, así como la presencia de islas en la zona a ser delimitada (caso Perú Ecuador, el agregado es de quien habla).

La práctica de los estados muestra que las características geográficas son, en la mayoría de los casos, las principales consideraciones que los estados tienen en cuenta al concertar acuerdos de delimitación de fronteras marítimas. Incluso cuando se observan otros elementos, como factores económicos, políticos y de seguridad, éstos se utilizan normalmente como un modo de refinar una línea trazada previamente sobre la base de consideraciones geográficas.

Finalmente, nos advierte que la adyacencia guarda una gran implicancia en el proceso judicial del Perú ante La Haya, ya que es la aplicación del criterio de adyacencia lo que hace legítima la pretensión del Perú de extender su soberanía marítima hasta las 200 millas, y al darse la superposición con la reclamada soberanía chilena, se abre al mismo tiempo, el camino para un proceso de delimitación cuya solución se daría por aplicación de la linea media o equidistante.

Para terminar esta breve intervención deseo manifestar que es muy alentador que nuestro Instituto pueda, a partir de hoy, contar con la permanente y desinteresada contribución de un destacado y joven profesional del Derecho Internacional que, estoy seguro, contribuirá de manera significativa con sus pensamientos y aportes jurídicos a vigorizar nuestra permanente preocupación por el fortalecimiento de nuestra realidad marítima.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú le da su más cordial bienvenida.

Artículos



Efemérides marítimas y navales peruanas

BLANCHE ARÉVALO FERNALD / ESPERANZA NAVARRO PANTAC

INTRODUCCIÓN

Los acontecimientos de nuestro pasado histórico deben ser recordados para que sirvan de enseñanza a las generaciones futuras. Por ello, que al elaborarse una relación de efemérides deben establecerse categorías, determinando la importancia, la magnitud o la notabilidad del hecho, ya sea a nivel nacional o institucional.

Por tal razón, se ha preparado una **escala de calificación**, que es la siguiente:

1. Efeméride naval nacional. Hechos navales muy importantes, con significación nacional. Las celebraciones deben efectuarse a nivel nacional, sobre todo las victorias navales, que requerirían las celebraciones más destacadas con programas especiales y participación de las Fuerzas Armadas, instituciones afines, universidades, colegios, e institutos de enseñanza superior y medios de comunicación.

2. Efeméride naval principal. Hechos de gran importancia naval o marítima, que debe merecer la atención y la conmemoración de toda la Institución Naval, con programas, actuaciones académicas, homenajes y conferencias en buques y en especial en las escuelas. En los casos que se justifique, con actuaciones en plazas públicas o en otras instituciones académicas o patrióticas, con participación en algunos casos de los medios de comunicación.

3. Efeméride naval. Hechos navales que deben conmemorarse a nivel de dependencias, por ser acontecimientos de importancia para una fuerza, dependencia, unidad, u organización naval.

4. Suceso relacionado con lo naval o marítimo y que debe ser recordado.

ENERO

1 de enero

1886: Reapertura al tráfico del puerto de Mollendo. (4)

1939: Creación de las Escuelas Técnicas de la Armada. (3)

3 de enero

1825: Empieza el segundo bloqueo del Callao. La escuadra peruano-colombiana a órdenes del vicealmirante Martín Jorge Guise, quien comandaba el bergantín "Protector", puso sitio al Callao. Durante el bloqueo se tuvo noticias del triunfo definitivo de Ayacucho (9-12-1824). Los Castillos del Callao se encontraban defendidos por el general español José Ramón Rodil. (4)

4 de enero

1988: Parte del Callao la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártica, organizada por la Marina de Guerra del Perú con la intervención de personal de la Marina, del Instituto del Mar y un equipo de técnicos y científicos procedentes de diversas universidades. El buque "Humboldt", equipado con modernísimo instrumental, realizó la proeza, después que la tripulación estudió las mejores opciones para alcanzar sus codiciados objetivos. El año 1959, el Perú había firmado el "Tratado Antártico", compromiso internacional que le concedió la calidad de miembro consultivo del citado organismo, en defensa de sus legítimos intereses sobre la Antártida. (1)

5 de enero

1864: Arriba la Primera Flotilla Naval a Iquitos, conformada por la fragata "Arica", el bergantín "Próspero", los vapores "Morona" y "Pastaza", los exploradores "Napo" y "Putumayo" y la goleta "Teresa". Se considera esta fecha como la de la fundación de la ciudad de Iquitos y de su Capitanía. (1)

7 de enero

1861: Decreto del presidente Ramón Castilla que crea el Departamento Marítimo Militar de Loreto y determinando el establecimiento de un apostadero, una escuela náutica y una factoría naval en el puerto fluvial de Iquitos. (3)



Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida, enarbola el Pabellón Nacional (1988).
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

- 1903: Creación de la Comisaría del Madre de Dios. Se nombra comisario al capitán de fragata Juan M. Ontaneda, siendo así el primer marino peruano que va a explorar dicha región. (4)
- 1963: Día de la Armada Fluvial del Amazonas. Esta armada había intervenido a partir del año 1861 en la exploración de los ríos y en la defensa de nuestras fronteras (por Ley 14644 se declara Día Cívico en los departamentos de Loreto, San Martín y Amazonas). (2)

8 de enero

- 1840: Se restablece la Escuela Central de Marina, durante el gobierno del general Agustín Gamarra, luego de concluida la Confederación Perú-Boliviana. Se nombra como Director al Cosmógrafo Mayor, capitán de navío Eduardo Carrasco. Funciona en el edificio de la Biblioteca Nacional de Lima. (3)
- 1840: Establecimiento de la Escuela Náutica de Paita. En ella estudiaron insignes oficiales de nuestra Marina. (2)
- 1948: Día de la Marina Mercante Nacional. En esa fecha se crea la Dirección de Marina Mercante Nacional. (4)

10 de enero

- 1825: Establecimiento del bloqueo del Callao. El bloqueo marítimo tuvo tres momentos en función de los jefes de la escuadra bloqueadora: Martín Jorge Guise, Manuel Blanco Encalada y John Illingworth. Cuando Guise se encuentra en Guayaquil, recibe el mando de la escuadra Blanco Encalada, con quien queda establecido el cerco marítimo de una manera formal en esta fecha. Esto se realiza con la ayuda de una expedición chilena de apoyo al Perú. (4)
- 1880: Creación del Batallón Guarnición de Marina para atender la inminente invasión de Lima por el ejército chileno, y proveer a los buques de la escuadra de guarniciones útiles e instruirlas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco, así como también para prestar servicios en todas las dependencias del ramo. El batallón estuvo presente en la defensa de Lima durante la batalla de Miraflores (15-1-1881), al mando del capitán de navío Juan M. Fanning. (1)
- 1952: Ingresa al atracadero del Arsenal Naval el BAP "Chimbote", unidad recientemente adquirida en los Estados Unidos de Norteamérica. El ministro de Marina, contralmirante Roque A. Saldías, acompañado del

embajador de los EE.UU., así como de las autoridades navales, pasa revista a la oficialidad y tripulación. (3)

- 1962: Determinación de las cinco zonas navales de la República. (4)

11 de enero

- 1701: Por Real Ordenanza, la corona española, en razón de su vinculación con la corona francesa por la ascensión al trono de Felipe V de Borbón, nieto de Luis XIV, autoriza a buques de pabellón francés fondear en puertos americanos, aunque sin derecho a comerciar. (4)

12 de enero

- 1838: Combate naval de Islay. Durante la guerra por el establecimiento de la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839), ocurre el combate en la costa de Arequipa, entre los buques peruanos "Fundador", "Junín" y "Socabaya", a órdenes de los comandantes Domingo Valle Riestra, Juan José Panizo y Miguel Zaldívar, y los buques chilenos "Aquiles", "Valparaíso", "Libertad", "Monteagudo" y "Arequipeño", a órdenes del vicealmirante Roberto Simpson. Aunque este combate no fue decisivo, es memorable por la capacidad de los buques peruanos para desplegar una gran unidad de acción, a pesar de las pocas señales que intercambiaron. Fue un triunfo táctico. (1)
- 1839: Combate de Casma. Al carecer de escuadra, el mariscal Andrés de Santa Cruz se ve en la necesidad de contratar los buques "Edmond", "Mejicana", "Perú" y "Arequipeño", los cuales al mando del marino francés Jean Blanchet, combaten contra la escuadra chilena compuesta por la "Confederación", "Valparaíso", "Santa Cruz" e "Isabel", a órdenes de Roberto Simpson. El combate fue encarnizado y ambas naciones se han disputado la victoria. Al poco tiempo, Chile consigue su objetivo de destruir la Confederación Perú-Boliviana. (2)
- 1859: El contralmirante Ignacio Mariátegui, al mando de una División Naval, fondea en el puerto de Guayaquil y determina un mayor estrechamiento del bloqueo. (4)
- 1869: Zarpan de Nueva Orleans los monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac", remolcados por el "Marañón" y el "Reyes". Después de largas negociaciones y problemas diplomáticos, se autoriza la salida de estos buques con destino al Callao. Eran monitores de río, construidos para combatir en la Guerra de Secesión de los Estados Unidos de Norteamérica. (4)

14 de enero

- 1819: Zarpa de Valparaíso la primera expedición de Cochrane, exploratoria de la costa peruana. (4)
- 1862: Decreto que da nombre a las unidades de la Flotilla Fluvial de Iquitos, "Morona", "Pastaza", "Napo" y "Putumayo". (4)
- 1866: Queda ratificada la Alianza de Perú y Chile contra España. Ese mismo día el Perú declara la guerra a España. A la Alianza se incorporaron Ecuador el 30 de enero y Bolivia el 22 de marzo. En este contexto, el presidente Mariano Ignacio Prado, en actitud complaciente con el país aliado, Chile, coloca a la escuadra peruana así como a todo su potencial bélico a órdenes del comandante chileno Juan Williams Rebolledo. (4)
- 1887: Por Decreto Supremo se restablece la Escuela Naval a bordo del pontón "Perú". (3)
- 1999: Se crea la Escuela de Sanidad Naval como dependencia de la Marina de Guerra del Perú, que tendrá como dependencia orgánica y técnica a la Dirección de Instrucción, y como dependencia militar a la Dirección Ejecutiva del Centro Médico Naval. (3)

15 de enero

- 1568: Se avista la primera isla del archipiélago de Santa Cruz, llamada Nombre de Jesús, en el primer viaje de Álvaro de Mendaña a las Islas Salomón. (1)
- 1881: Batalla de Miraflores. La línea de defensa se establece en baterías y reductos defendidos por los batallones Guardería de Marina y Guardia Chalaca, restos de otros batallones del ejército y por civiles de toda edad. El ejército chileno, en mayor número y mejor armado, arrolló las defensas. Sucumbe Juan Fanning y Carlos Arrieta queda gravemente herido. (1)

16 de enero

- 1747: Se coloca la primera piedra del castillo Real Felipe del Callao. Esta fortaleza fue la construcción militar más importante que España levantó en sus dominios de ultramar. (4)
- 1816: La escuadra argentina, al mando del contralmirante Guillermo Brown, ataca por primera vez el Callao. El llamado "Crucero Brown" desencadena la tempestad revolucionaria que iba a partir desde Buenos Aires con

dirección al Perú. La escuadra patriota bombardea el Callao, apresa dos fragatas españolas y reparte abundante propaganda revolucionaria. (4)

- 1881: Hundimiento de la escuadra peruana en la bahía del Callao. Los buques "Unión", "Oroya", "Atahualpa" y "Chalaco", fueron hundidos por sus propios tripulantes en aguas del Callao para no entregarlos a los chilenos. El mástil de la "Unión" se conservó gracias a la heroica acción de ocho marineros lambayecanos que lograron rescatarlo. Hoy, el mástil se exhibe como un símbolo en la Escuela Naval de La Punta. (2)
- 1881: Actuación del almirante francés Abel Bergasse du Petit Thouars en la defensa de Lima. Después de los triunfos chilenos en San Juan y Miraflores, el cuerpo diplomático interpuso sus buenos oficios para evitar que nuestra capital sufriera actos vandálicos. Fue en esta oportunidad que Petit Thouars, por sugerencia de la religiosa Hermasie Paget SS.CC., manifestó al jefe chileno, general Manuel Baquedano, que su escuadra surta en el Callao rompería sus fuegos contra la de Chile. Ante esta advertencia, se firmó un acuerdo de ocupación de Lima por las fuerzas chilenas. El acuerdo fue suscrito por el alcalde de Lima, Rufino Torrico, y el jefe chileno Baquedano. (1)

17 de enero

- 1873: Se funda la Sociedad Fraternal de Marina. (3)
- 1921: Es restablecido el Estado Mayor General de Marina. (3)

18 de enero

- 1849: Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante Peruana. (4)
- 2000: Egresó del Centro de Instrucción Técnica Naval, la primera promoción femenina de Oficiales de Mar 3ro. (3)

19 de enero

- 1829: Capitulación de la Plaza de Guayaquil, dentro de las operaciones seguidas en la guerra contra la Gran Colombia. Fue de gran importancia, pues aseguró una base naval estratégicamente ubicada y un buen astillero. (1)

20 de enero

- 1816: Buques corsarios argentinos, al mando de Guillermo Brown, incursionan en el puerto del Callao. (4)

- 1870: Ingresan al estrecho de Magallanes los monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac", remolcados y en travesía hacia el Callao. (4)

23 de enero

- 1826: El brigadier realista José Ramón Rodil capitula en el Real Felipe del Callao. Rodil se había negado a reconocer y acatar la Capitulación de Ayacucho (9 de diciembre de 1824), por lo que Simón Bolívar ordenó el bloqueo de la fortaleza por mar. (1)
- 1922: La Ley N° 4466 declara institución de carácter nacional a la asociación denominada "Pro-Marina" (4).
- 1960: Primera promoción de alféreces de administración egresa de la Escuela Naval del Perú. (3)
- 1993: Se establece el Fondo de Mantenimiento de la Marina. (3)
- 2006: Se realiza la ceremonia de afirmado del pabellón nacional, bautizo e incorporación de las unidades BAP "Bolognesi" y BAP "Quiñones". (3)

24 de enero

- 1921: Se inaugura la Base de Hidroaviación de Ancón. (2)
- 1975: Afirmado del pabellón del submarino B.A.P. "Arica". (3)

25 de enero

- 1849: Zarpa del Callao el bergantín "General Gamarra", con destino a California, convulsionada por la fiebre del oro y con el fin de proteger los intereses mercantiles del país y de auxiliar a los capitanes de los buques nacionales, cuyos tripulantes desertaban. (4)
- 1860: Firma del tratado de Mapasingue, que dio fin al conflicto peruano-ecuatoriano. (1)
- 1887: Se establece la Junta Superior de Marina y la Junta Económica de Marina. (4)

26 de enero

- 1920: Creación del Cuerpo de Aviadores Navales de la Armada Nacional. Por decreto supremo de esta fecha se crea e inicia el servicio de Aviación Naval. (2)
- 1985: Se establece la Comandancia de la División de Desembarco. (3)

28 de enero

1829: Llegan al Callao los restos del almirante Martín Jorge Guise. (4)

30 de enero

1866: Ecuador se adhiere a la Cuádruple Alianza contra España. (4)

1918: Por Ley N° 2696, diez naves alemanas surtas en puertos peruanos, son apresadas y expropiadas a raíz de haber roto el Perú relaciones con Alemania el 6 de octubre de 1917 por el hundimiento de la barca peruana "Lorton" en aguas españolas por el ataque de un submarino alemán. (4)

1928: Creación de la Escuela de Aprendices Navales. (3)

1969: Se inaugura el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval. (3)

31 de enero

1962: Se inaugura oficialmente el local de la Capitanía de Puerto de Pimentel. (3)

1960: El crucero "Almirante Grau", comandado por el capitán de navío Federico Salmón de la Jara, arriba al Callao en medio del apoteósico recibimiento de la ciudadanía. (2)

FEBRERO

1 de febrero

1829: Tropas de marina desembarcan y ocupan el puerto de Guayaquil, rendido días antes tras largos meses de bloqueo en la guerra contra la Gran Colombia, gobernada por Simón Bolívar, durante el gobierno de José de La Mar. (2)

1977: Se crea la Dirección de Servicios y Proyectos, hoy Dirección de Infraestructura Terrestre. (3)

2 de febrero

1779: Se decreta el Libre Comercio, cuyo reglamento se expide el 12 de octubre de 1780. El comercio libre fue un golpe fatal para el virreinato del Perú. Debido a él, 11 puertos españoles quedaban habilitados para el comercio con América, y con ellos también Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil. Aún seguía vedado el comercio con las potencias extranjeras. (4)

1920: Decreto supremo firmado por el presidente Augusto B. Leguía, que restablece el Batallón de Marina. (3)

4 de febrero

1917: Hundimiento de la barca peruana "Lorton" por un submarino alemán en el mar Cantábrico. El gobierno del presidente José Pardo pidió satisfacciones diplomáticas al gobierno alemán, y al no recibir respuesta satisfactoria, el Perú rompe relaciones con Alemania, Austria-Hungría el 5 de octubre. (4)

5 de febrero

1824: Motín en los castillos del Real Felipe del Callao, encabezado por los sargentos Moyano y Oliva. El motín de los sargentos argentinos, que se sublevaron contra sus jefes, puso esa importante plaza militar en poder de los españoles, entregando la fortaleza al coronel realista José María Casariego que se encontraba allí en condición de prisionero; éste a su vez la entregó a los generales José Ramón Rodil y Juan Antonio Monet, que se desplazaron de Jauja y ocuparon los Castillos. Su pérdida significó un gran desastre para la causa patriota. (4)

1905: Muere en Lima el contralmirante Lizardo Montero, insigne marino que asumió la presidencia de la República, cuando Nicolás de Piérola abandonó el mando durante la Guerra con Chile. (2)

1999: Se establece la Oficina Naviera Comercial de Iquitos. (3)

6 de febrero

1954: Lanzamiento al agua del submarino BAP "Dos de Mayo".(3)

1906: Decreto de creación de la Compañía Peruana de Vapores. El gobierno del presidente José Pardo puso gran empeño en mejorar los servicios de la Marina, para devolver al Perú su categoría de potencia marina en el Pacífico Sur e intensificar el tráfico de cabotaje. Con este propósito, adquirió el transporte "Iquitos" y envió oficiales de marina a perfeccionarse en EE.UU., Argentina, Francia e Inglaterra. (4)

7 de febrero

1568: Álvaro de Mendaña desembarca en la isla que denominó Santa Isabel, en el archipiélago de las Islas Salomón, tomando posesión de ella en nombre de la corona española. (1)

- 1866: Combate Naval de Abtao. La escuadra aliada peruano-chilena a órdenes del capitán de navio Manuel Villar Olivera, conformada por los buques peruanos "Apurímac", "Amazonas", "Unión", "América" y el buque chileno "Covadonga", vencen a la escuadra española integrada por los buques "Reina Blanca" y "Villa de Madrid". En el duelo sostenido por las dos escuadras, durante casi dos horas, la escuadra aliada se adjudica el triunfo, y la española, se retira al sur. (1)
- 1958: En la base naval de Green Cove Springs, Florida, E.U., se efectúa la ceremonia de afirmado del pabellón en la nueva unidad de la Marina, el BAP "Paita". (3)
- 1960: Se inaugura la plazoleta y busto del contralmirante Ernesto de Mora, en la avenida que lleva su nombre, en las inmediaciones de la Base Naval del Callao. (3)
- 1964: Se resuelve conferir a la Fuerza Fluvial de la Amazonía la Condecoración de la Alfabetización, establecida para honrar a quienes han destacado durante el "Año de la Alfabetización". (3)
- 1989: Se inaugura la base peruana en la Antártida, la Estación Machu Picchu. (1)

8 de febrero

- 1777: Real Cédula que establece la matrícula de la gente de mar, durante el gobierno del virrey Guirior, quien informa más tarde de los buenos resultados. (Se matricularon al servicio del Estado: 68 carpinteros, 107 calafates, 1 020 hombres de mar, en total 1 195, y 201 en Arica, Ilo e Iquique, haciendo un total de 1 396). (3)
- 1960: Incorporación del destructor (segundo) BAP "Bolognesi". (3)

9 de febrero

- 1961: Inauguración del edificio de la Capitanía de Puerto de Paita. (3)

11 de febrero

- 1836: Combate de Pabellón de Pica en la guerra sostenida por los caudillos mariscal Luis José de Orbegoso y el general Felipe Santiago Salaverry, en 1836. En el combate se enfrentan la goleta "Yanacocha", del partido de Orbegoso, y el bergantín "Arequipeño" de parte de Felipe Santiago Salaverry. El triunfo lo obtuvo el primero de los navíos. (4)

1847: Se establece la Capitanía de Puerto de Huacho. (3)

12 de febrero

- 1542: Francisco de Orellana llega al río Amazonas, fiesta de Santa Olaya. Por el relato de fray Gaspar de Carvajal sobre el ataque que sufrieron por parte de una tribu que ellos pensaron eran mujeres, se otorga dicho nombre al río. (1)
- 1580: Pedro Sarmiento de Gamboa toma posesión del estrecho de Magallanes en nombre de la corona española. (1)
- 1963: Día amazónico, en conmemoración del descubrimiento del río Amazonas el año 1542, fecha que se celebrará cada año (por Ley 14644 se declara Día Cívico en los departamentos de Loreto, San Martín y Amazonas). (4)

13 de febrero

- 1948: Creación de la Estación Naval de Ancón y Base de Infantería de Marina de Ancón. (3)

14 de febrero

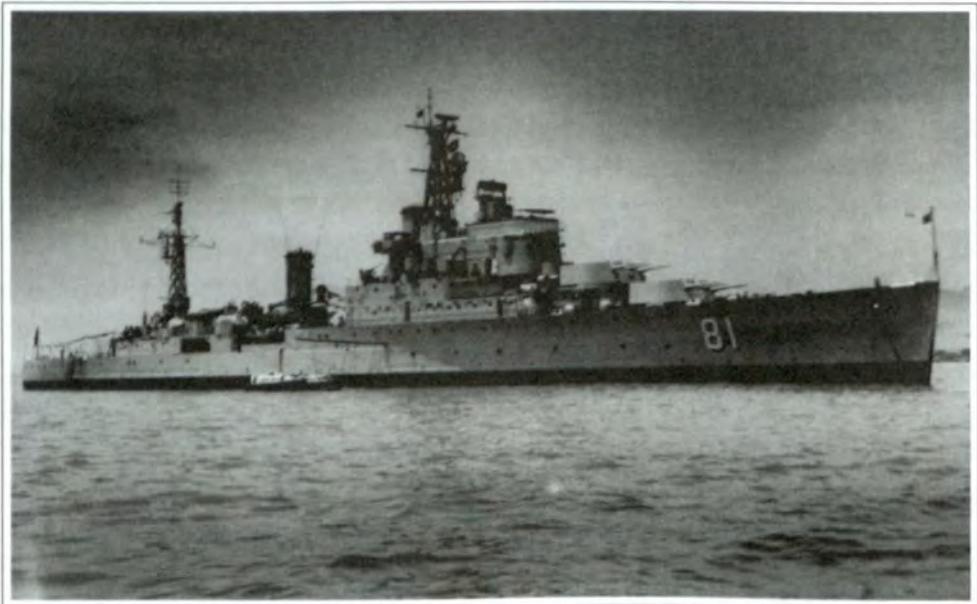
- 1950: El Decreto Supremo N° 013 crea el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). (2)

15 de febrero

- 1822: En Guayaquil, se rinden al gobierno peruano las fragatas realistas "Prueba", "Venganza" y la corbeta "Alejandro". (4)
- 1945: Se establece al Asociación de Empleados Civiles de la Marina. (4)
- 1959: La Asociación Nacional Pro-Marina exhorta a la ciudadanía a colaborar en la Gran Colecta Nacional Pro-Marina a favor de la renovación de la Escuadra. (4)
- 1960: Primer viaje del BAP "Almirante Miguel Grau" a lo largo de la costa peruana, desarrollando el Crucero de Verano correspondiente al año 1960. (3)
- 1988: El BAP "Almirante Grau" se reincorpora a la Fuerza de Superficie como buque insignia de la Marina de Guerra del Perú. (3)

16 de febrero

- 1979: Afirmado del pabellón de la corbeta misilera BAP "Herrera". (3)



Cruceros BAP "Almirante Grau" y "Coronel Francisco Bolognesi".
Arribaron al Callao el 31 de enero y el 19 de marzo del año 1960, respectivamente.
(Fotos: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

17 de febrero

- 1649: Un bando del conde de Salvatierra, ordena que todos los portugueses dueños de bajeles que navegan por aguas del Pacífico, se vendan en el término de tres meses, bajo pena de incautación y pago de 2 000 pesos a quien prestase su nombre para tal actividad. (4)
- 1850: Nace en Tarma el capitán de fragata José Gálvez Moreno, héroe de la Guerra con Chile. (4)
- 1961: Por decreto Legislativo N°13522 los restos mortales de quien fuera combatiente en Angamos, alférez Manuel Elías Bonnemaison Torres, reposarán en la Cripta de los Héroes. (4)

18 de febrero

- 1929: Creación del Ministerio de Marina y Aviación. (2)

19 de febrero

- 1824: Primer ataque de las fuerzas navales peruanas a las realistas que, al mando de José Ramón Rodil, ocupaban el Callao. (2)

20 de febrero

- 1881: Fallecimiento del capitán de fragata Carlos Arrieta Mispirreta, comandante del batallón Guardia Chalaca, a consecuencia de las heridas recibidas en la batalla de Miraflores. (2)

- 1961: Se establece la Capitanía de Puerto de Supe. (3)

21 de febrero

- 1824: Segundo ataque de las fuerzas navales peruanas a las realistas que, al mando de José Ramón Rodil, ocupan el Callao. (2)

- 1952: El Perú adquiere los destroyers escolta "Aguirre", "Castilla" y "Rodríguez". (4)

24 de febrero

- 1978: Afirmado del pabellón del destructor BAP "García y García" y crucero BAP "Aguirre". (3)

27 de febrero

- 1833: Nacimiento en Lima del capitán de navío Juan Guillermo More. Comandante de la fragata "Independencia", pierde su buque durante el

combate de Punta Grueso en 1879. Se hallará entre los defensores del morro de Arica, bajo el mando del coronel Francisco Bolognesi, junto a quien fallece en el asalto final. (1)

- 1880: Combate en la rada de Arica entre el monitor "Manco Cápac" y el "Huáscar", ya en manos chilenas. (4)

28 de febrero

- 1819: Expedición de Cochrane, integrada por los buques "O'Higgins", "Lautaro", "San Martín" y "Chacabuco", fue la preparación material y el directo examen de posibilidades concretas, así como el anuncio inequívoco de un esfuerzo mayor que se preparaba con dirección a Lima. El 28 de febrero fue el ataque al Callao, aunque Cochrane no consigue su cometido. (2)
- 1964: Por D. S. N° 3 se dispone que, desde la fecha, la hora oficial de la República será dada por el Servicio de Comunicaciones Navales, por intermedio de su Estación Central de Comunicaciones. (3)
- 1998: Dieciocho mujeres se incorporan a la Escuela Naval del Perú, integrando una promoción de 145 aspirantes a cadetes Navales. (3)

MARZO

1 de marzo

- 1847: Nacimiento del contralmirante Manuel Melitón Carvajal y Ambulódegui, héroe de la Guerra con Chile. (2)
- 1855: Naufraga frente a San Juan de Marcona el vapor "Rímac", primer buque de guerra peruano a vapor, pereciendo gran parte de la tripulación y guarnición. Ricardo Palma se hallaba a bordo como contador de la nave. (3)
- 1939: Fundación de la Escuela de Submarinos. (2)
- 1939 Se crea la División de Escuelas Técnicas. (3)
- 1954: Afirmado del pabellón del submarino BAP "Tiburón" después llamado "Abtao". (3)
- 1979: Afirmado del pabellón de la fragata misilera BAP "Carvajal". (3)
- 1985: Hazaña fluvial: El BAP "Amazonas" navega por el río Tambo. (2)

3 de marzo

1857: Muere en Buenos Aires el almirante Guillermo Brown, prócer de la Independencia. (3)

4 de marzo

1985: Se incorporan a la Fuerza Naval cuatro buques de desembarco: BAP "Paita", BAP "Pisco", BAP "Callao", BAP "Eten". (3)

5 de marzo

1824: El general español José Ramón Rodil se hace cargo del castillo del Real Felipe en el Callao. (4)

1959: Se inician operaciones combinadas –periodo comprendido entre 5 y 16 de marzo– de guerra antisubmarina entre unidades de la Marina de los Estados Unidos, al mando del contralmirante U.S.N. Lloyd M. Mustin, y unidades peruanas al mando del contralmirante Gustavo Mathey. (3)

6 de marzo

1537: Fecha que marca la primera mención del Callao como puerto, en el libro del cabildo limeño de esa fecha. Se autoriza a Diego Ruiz para que levante un tambo o bodega que oficie de galpón, donde se guardará las mercaderías que se desembarcaban, dado que recibían notorio daño por no existir ninguna cosa en qué ponerlas. (4)

1823: El mariscal José de la Riva Agüero confía al vicealmirante Martín Jorge Guise, el mando de la primera escuadra peruana. Los primeros barcos de nuestra Escuadra son: "Protector", "Limeña", "Ulises", "Congreso" y una goleta. (2)

7 de marzo

1535: Descubrimiento de las islas Galápagos por fray Tomás de Berlanga (3)

8 de marzo

1848: Nacimiento del teniente primero José Melitón Rodríguez, uno de los oficiales que murieron a bordo del monitor "Huáscar" en el combate de Angamos. (3)

1935: Se crea la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo del Callao, de la que forman parte dos oficiales de la Marina de Guerra del Perú. (4)

9 de marzo

1861: Perú firma con Francia un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, que no llega a ser ratificado por desavenencias entre ambas naciones, aunque el acercamiento duró poco, pues el Perú se declaró aliado de México en su lucha contra la invasión austro-francesa realizada durante el Imperio de Napoleón III. (4)

1981: Afirmado del pabellón del tercer BAP "Gálvez" ex "Groningen". (3)

10 de marzo

1944: Se restablece la Escuela Superior de Guerra Naval. (3)

12 de marzo

1780: Nacimiento del almirante Martin Jorge Guise, en Gloucestershire (Inglaterra). (1)

13 de marzo

1786: El alférez de fragata José Moraleda y Montero recibe órdenes de explorar el archipiélago de Chiloé. (4)

1900: Se aprueba el Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías. (4)

14 de marzo

1832: Por Decreto, la Escuela Central de Marina se incorpora al Colegio Militar. La funesta medida determinó que la escuela fuera cerrada junto con el colegio (1834), quedando paralizadas sus funciones. (4)

1834: Fallecimiento en Lima del vicealmirante Joseph Pascual de Vivero. Marino, de origen español, quien decidió quedarse en el Perú y servir a la causa patriota, a la cual prestó importantes servicios. Fue el primer comandante general de Marina. (3)

1854: Arriban al caserío de Iquitos los vapores peruanos "Tirado" y "Huallaga", al mando de los comandantes Manuel Villar y Domingo Vieyra, respectivamente. (3)

2005: Parte el submarino BAP "Antofagasta" para participar en operaciones navales con unidades de la Flota del Atlántico de la Marina de los Estados Unidos de América. (3)

15 de marzo

- 1920: Se crea la Escuela de Hidroaviación, según el programa de la Misión Naval Americana, la misma que funcionaría primero en la isla de San Lorenzo y luego en la Estación Naval de Ancón (en lo que hoy es la estación de la FAP). (2)
- 1962: El Ministerio de Marina hace entrega oficial del BAP "Unanue" al Instituto de Recursos Marinos. (3)

16 de marzo

- 1921: Se crea el Apostadero Naval de San Lorenzo. (2)
- 1962: Se crea la Escuela de Armamento, que tendrá a su cargo la instrucción especializada de personal superior y subalterno, y el entrenamiento del personal de las fuerzas de la Marina en todos los aspectos referidos al armamento. (3)

17 de marzo

- 1821: Captura de la goleta realista "Sacramento", por los hermanos Andrés y Victoriano Cárcamo, frente a Máncora. Fue incorporada como el primer buque de la Marina Nacional con el nombre de "Castelli". (1)
- 1880: Doble ruptura del bloqueo de Arica. Acción naval llevada a cabo por el capitán de navío Manuel A. Villavisencio con la corbeta "Unión". El puerto peruano se encontraba rigurosamente bloqueado por la escuadra chilena, compuesta por el "Huáscar" (en poder de Chile), "Cochrane" y "Matías Cousiño". La corbeta "Unión" logra burlar el bloqueo y a las 4 de la madrugada de ese día, se encontraba ya desembarcando todo su parque bélico. Desde su fondeadero se vio obligado a presentar combate a las naves enemigas. La "Unión" fue encerrada en un verdadero círculo de fuego, del que, sin embargo, logra escapar navegando casi pegada al Morro de Arica. (1)
- 1918: Se instala en la Escuela Naval del Perú el mástil de la corbeta "Unión", en recuerdo de la gloriosa jornada de la doble ruptura del bloqueo de Arica. (3)
- 1924: A los cadetes que egresen de la Escuela se les expedirán despachos de alférez de fragata; se suprime el grado de guardiamarina. (3)
- 1965: Homenaje del Perú, por intermedio de la Marina de Guerra, a Francisco Pizarro y los Trece del Gallo. Se coloca una placa de bronce en la Isla del Gallo (Colombia). (3)

19 de marzo

- 1960: Arriba al Callao el crucero "Coronel Bolognesi", en medio del júbilo popular. Su comandante es el capitán de navío Raúl Delgado Espantoso. (2)

20 de marzo

- 1657: El cosmógrafo Mayor Francisco Ruiz Lozano asume la dirección de la Academia Náutica que fundó el virrey Luis Henríquez de Guzmán. (4)
- 1958: Chile devuelve al Perú reliquias del héroe de Angamos, almirante Miguel Grau. El jefe del Estado chileno, general Carlos Ibáñez del Campo, entregó la tibia y prendas personales de Grau al embajador peruano en Santiago. (2)
- 1964: Por D.S. N° 7 se dispone que el Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas y el Instituto de Investigaciones de Recursos Marinos se integren como un solo organismo bajo la denominación de Instituto del Mar del Perú, creado por D. S. N° 21 de fecha 6 de setiembre de 1963. (4)
- 1964: Se establece el Servicio Cívico Lacustre del Titicaca, como una entidad coordinadora de las actividades de los ministerios de Salud Pública y Asistencia Social, Educación Pública, Fomento y Obras Públicas, Agricultura, Guerra, Marina, Aeronáutica y Gobierno y Policía, del Sector Público independiente, Sector Privado, Gobiernos Locales y Comunidades; y cuya finalidad será la de prestar asistencia técnica, promoviendo su desarrollo integral. (3)

21 de marzo

- 1958: Llegan al Aeropuerto de Limatambo las reliquias del almirante Miguel Grau. Son recibidas con impresionante manifestación de fervor patriótico. Después de recorrer las calles de Lima son llevadas a la Escuela Naval, frente a la cual se encuentran fondeados los buques de la escuadra. (1)

22 de marzo

- 1866: Bolivia se adhiere a la Alianza contra España. (4)
- 1935: Se crea una Sección Preparatoria en la Escuela Naval, para recibir alumnos en calidad de aspirantes a cadetes navales. (3)

24 de marzo

- 1926: Fallece en el puerto de Pimentel el capitán de fragata Manuel I. Vegas, quien escribió la **Historia de la Marina de Guerra**. (3)
- 1958: Arriba al puerto del Callao, para incorporarse a la Armada del Perú, el BAP "Paita", buque tipo LST, adquirido recientemente de la Flota de Reserva de los Estados Unidos de América. (3)
- 1963: En la Escuela Naval del Perú se inaugura el nuevo edificio "Guise", que consta de cuatro pisos destinados para aulas y laboratorios. (3)

26 de marzo

- 1924: Se establece la fórmula de juramento para los Cadetes de la Escuela Naval. (3)
- 1961: Arriba al Callao el BAP "Villar", recientemente transferido a la Marina de Guerra del Perú por la Armada de los EE.UU. (3)

27 de marzo

- 1906: Lanzamiento al mar, en Inglaterra, del primer crucero "Almirante Grau". (3)
- 1969: Creación de la Escuela de Demolición Submarina. (3)

29 de marzo

- 1959: Se inaugura oficialmente la Capilla Stella Maris en el Centro Médico Naval y se la entrega para el uso público de la Armada. (3)

30 de marzo

- 1801: Nace en Lima el contralmirante Manuel Villar, Comandante General de la Escuadra Aliada durante la Guerra con España y héroe de Abtao. (1)

31 de marzo

- 1866: Bombardeo de Valparaíso ordenado por Casto Méndez Núñez, jefe de la escuadra española. El 30 de marzo propuso el comandante de la Marina de Valparaíso, Villalón, por instrucciones de su gobierno, un combate o duelo internacional para evitar el bombardeo de Valparaíso. Pero Casto Méndez Núñez lo rechazó y el bombardeo se efectuó en la fecha enunciada, rompiendo fuegos a las 9 de la mañana, después que la población se hubo refugiado en los cerros aledaños. (4)

1988: Reapertura de la Escuela de Aprendices Navales. (4)

ABRIL

1 de abril

- 1822: La fragata española "Prueba" pasa al servicio del Perú con el nombre "Protector", en honor al libertador don José de San Martín. (3)
- 1919: Empieza a funcionar la Escuela de Pilotos y Maquinistas Mercantes, adscrita a la Escuela Naval como una nueva sección para la Marina Mercante del Perú. (3)
- 1965: La Armada da inicio al Plan Cívico Lacustre por intermedio de sus patrulleras BAP "PA-11" y BAP "PA-12". (3)
- 1969: Creación de la capitania del puerto de San Juan de Marcona. (2)

2 de abril

- 1905: Compra del vapor "Iquitos", antes yate "Elizabeth", y se le incorpora a la Marina de Guerra el día 7. (4)

3 de abril

- 1823: Nace en Lambayeque el capitán de navío Juan Manuel Fanning García. En su dilatada carrera navegó en los ríos de la selva y, cuando la Guerra con Chile, fue uno de los jefes que fortificaron el Morro de Arica. Nombrado jefe del batallón Guarnición de Marina, falleció en la batalla de Miraflores. (1)
- 1868: Muere el contralmirante Ignacio Mariátegui y Tellería. (4)
- 1944: Se organiza la Flotilla de Caza-Submarinos Ns. 1, 2 y 3, bajo el mando de un comandante de Flotilla. (3)
- 1946: Por Decreto Supremo N° 11 se denomina Infantería de Marina a la Fuerza de Comandos Navales. (3)

4 de abril

- 1865: Arriba al Callao la corbeta "América", comandada por el capitán de corbeta Juan Pardo de Zela. (4)
- 1921: Se crea la Escuela de Especialidades para el personal subalterno de la Armada. Funcionaría como dependencia de la Escuela Naval. (3)

5 de abril

- 1879: Declaratoria de guerra de Chile al Perú. El Perú se encontraba, desde el 6 de febrero de 1873 unido a Bolivia por el llamado “Tratado de Alianza Defensiva” entre ambos países. Este tratado fue el que nos condujo, primero a un grave conflicto diplomático con Chile y finalmente a la guerra. El 14 de febrero de 1879 Chile desembarcó en Antofagasta, puerto boliviano, un poderoso ejército, declarando que reivindicaba dicho territorio a su nacionalidad. Este acontecimiento bélico determinó que el Perú enviara a Chile al doctor José A. Lavalle –“Misión Lavalle”– en calidad de mediador entre ambos países. Lavalle fracasó en su misión, a pesar de sus denodados esfuerzos por evitar la guerra. (1)

6 de abril

- 1901: Se dispone que la Escuela de Grumetes funcione a bordo del transporte “Constitución”. (4)

- 1981: Creación de la Comandancia de la División de las Corbetas Misileras. (3)

7 de abril

- 1606: Pedro Fernández de Quirós, en su intento por llegar a las Islas Salomón, descubiertas por Mendaña, arriba a las islas Nuevas Hébridas. (1)

8 de abril

- 1958: Creación de la Oficina Naviera Comercial. (3)

9 de abril

- 1595: Zarpa del Callao la segunda expedición de Álvaro de Mendaña, compuesta por cuatro naves: “San Jerónimo”, “Santa Isabel”, “San Felipe” y “Santa Catalina”. A la muerte de aquel, asumió el mando su esposa, la limeña Isabel Barreto. Fueron descubiertas las Islas Marquesas y la de Santa Cruz. (4)

- 1940: Se crea la Junta Técnica Consultiva de Marina. (3)

10 de abril

- 1822: Se crea una Junta Permanente para el régimen y administración en el Departamento de Marina. Funcionó en el Callao. (4)

- 1880: La escuadra chilena, a órdenes del marino chileno Galvarino Riveros, pone sitio al Callao con los buques “Blanco Encalada”, “Matías Cousiño”, “Amazonas” y “Angamos”. Ante el anuncio del ataque al puerto, la

población chalaca en un éxodo sin precedentes se refugia en Lima. La plaza del Callao es sometida a periódicos bombardeos. (4)

1981: El Perú se adhiere al Tratado Antártico. (1)

11 de abril

1927: Se declara el distrito de Ancón "Distrito Naval Militar", bajo la autoridad de un jefe de Marina que tendrá el título de Jefe Naval Militar y las atribuciones de capitán de puerto y jefe de policía. (3)

12 de abril

1879: Combate de Chipana. La corbeta "Unión", bajo las órdenes del comandante Aurelio García y García, y la cañonera "Pilcomayo", persiguieron a la corbeta chilena "Magallanes", la que se salvó gracias a su rápido andar. La incursión de nuestros buques fue audaz porque operaron dentro de las líneas chilenas, aunque se trató de un combate indeciso. (1)

13 de abril

1925: Se establecen como oficiales las siglas BAP para denominar a los buques de la Armada Peruana. (4)

1977: Se constituye como asociación civil la Asociación Stella Maris, para actividades de bien social entre las familias navales. (4)

14 de abril

1864: La escuadra española se apodera de las islas Chincha. Eusebio Salazar y Mazarredo, quien representaba a España como Comisario Regio, había planteado reclamaciones al gobierno peruano. Empero, este comisionado no fue aceptado, en razón de que Perú no era colonia de España. La escuadra española se presentó frente a las islas Chincha —gran fuente de riqueza guanera—, y mandó arriar el pabellón peruano e izar el español. Este hecho ocasionó la indignación popular. (4)

15 de abril

1907: Aparece el primer número de la **Revista de Marina** como órgano del Centro Naval, bajo la dirección del teniente segundo Manuel A. Clavero. (3)

1964: Se funda el Liceo Naval "Almirante Guise" para hijos de oficiales. (4)

16 de abril

- 1923: Mediante una modificación del reglamento de la Escuela Naval se crea el Cuerpo Único de la Armada, que ha devenido más adelante en el Comando General. (4)
- 1928: La Escuela Naval de La Punta transmite por primera vez la Hora Oficial Peruana. Por decreto supremo se dispuso que la hora oficial de la República fuera dada por la Escuela Naval, en razón de contar para ello con el equipo e instrumentos necesarios. (3)
- 1961: Llegan al puerto del Callao el remolcador "Guardián Ríos" y el dique flotante "WY-20", unidades transferidas a nuestra Marina de Guerra por la armada norteamericana, en virtud del Plan de Ayuda Mutua para la Defensa Continental. (3)
- 1964: Es puesto en servicio el BAP "Unanue", buque auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, después de haber sido transformado en unidad naval para la investigación oceanográfica. (3)

18 de abril

- 1933: Combate de Calderón. Durante la guerra con Colombia, la Fuerza Fluvial del Amazonas, integrada por las naves "América", "Napo", "Iquitos" y "Portillo", bajo el mando del capitán de navío Germán Narváez, se enfrentó en Calderón, sobre el río Putumayo, con tropas colombianas. El triunfo de la acción fue para las fuerzas peruanas. (1)

21 de abril

- 1928: Afirmando del pabellón del submarino BAP "R-3". Posteriormente se le llamó "Pacocha". (4)
- 1958: Se inaugura la carretera de la Marina, Punchana-Bellavista, que une la ciudad de Iquitos con la Base Fluvial de Nanay. (3)

22 de abril

- 1857: Se concede al Callao el rango de Provincia Litoral. (4)
- 1880: Primer bombardeo de la escuadra chilena al Callao. (4)
- 1935: Se crea en la Escuela Naval una Sección Preparatoria. (3)
- 1959: Se creó la Fuerza Naval de Defensa de Costa, llamada después Infantería de Marina. (2)



Últimos detalles de la construcción de la balsa "Kon Tiki", en la Base Naval del Callao,
antes de emprender su osada aventura el 28 de abril de 1947.
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

23 de abril

1880: Combate en la bahía del Callao la lancha peruana "Urcos" con tres lanchas chilenas. (4)

24 de abril

1943: Se organiza el Estado Mayor de Coordinación de las Fuerzas de Tierra, Mar y Aire. (3)

26 de abril

1866: La escuadra española inicia el bloqueo del puerto del Callao. (4)

28 de abril

1947: Parte del Callao hacia Polinesia la balsa "Kon Tiki", de seis navegantes escandinavos, dirigida por el etnólogo noruego Thor Heyerdahl. (4)

30 de abril

1997: Primera promoción de oficiales femeninos: se asimilan dieciocho Oficiales de Servicios de sexo femenino de la Marina de Guerra del Perú, con el grado de teniente segundo, en las especialidades correspondientes a su título profesional. (3)

MAYO

1 de mayo

1830: Ingresa al Callao el bergantín goleta "Hidalgo", trayendo mercadería y valores por cerca de 32 000 pesos; de ello plata y oro por el valor de 21 247 pesos para el comerciante británico residente en Lima, John Mac Lean. Las autoridades del Callao encontraron irregularidades en la licencia de navegación expedida en México y detuvieron al bergantín y sin mediar juicio; el Estado mandó acuñar el oro y la plata. Esto causó un inmenso revuelo entre los comerciantes británicos, que eran muchos. Los vicecónsules de Gran Bretaña, Thomas Sutton Willimot y William Patrick Nelly, elevaron su protesta al Gobierno, pero en tono impropio, exigiendo la restitución de los metales. La medida que tomarían los ingleses fue hacer intervenir a la escuadra británica de la Flota del Pacífico que a la sazón se hallaba en el Callao. (4)

2 de mayo

- 1853: Naufragio en Casma de la fragata “Mercedes” por efecto del choque contra una roca, pereciendo en el naufragio su heroico comandante Juan Noel, quien se negó a abandonar el barco hasta que no estuviera a salvo el último tripulante. (2)
- 1866: Combate Naval del Callao contra la escuadra española. El Secretario de Marina José Gálvez y el presidente Mariano Ignacio Prado habían realizado una magnífica obra de fortificación del puerto; las poblaciones de Lima y Callao se aprestaron para intervenir en su defensa. A las once de la mañana de ese día, la escuadra española inició el ataque, que duró hasta las 5 de la tarde. Murió heroicamente José Gálvez, quien dirigía la acción desde la torre La Merced. La escuadra española se retiró vencida a la isla San Lorenzo, donde procedió a reparar sus serias averías y enterrar sus muertos. (1)
- 1881: El prefecto de Loreto David Arévalo Vallacés, expide un decreto creando la Aduana de Iquitos. Se expiden también un Reglamento interior y una tarifa de derechos de importación y exportación. (4)
- 1965: El BAP “Lobitos”, nuevo petrolero para la Armada construido en el SIMA, es lanzado al mar. (3)

3 de mayo

- 1936: Inauguración del Dique Seco del Callao. (4)
- 1962: Se crea el Laboratorio Fotográfico de la Armada. (3)

4 de mayo

- 1964: Fundación del Liceo Naval Teniente Clavero, en la Urbanización Naval de Ventanilla, para los hijos del personal subalterno de Marina. (3)

5 de mayo

- 1962: Creación de la Dirección de Armas Navales, por D. S. N° 23. (3)

6 de mayo

- 1877: El “Huáscar” es capturado en el Callao por los partidarios de Nicolás de Piérola, y llevado al sur. (4)
- 1944: Se crean el Bazar y Sastrería Naval de la Armada Nacional. (3)

7 de mayo

- 1624: Ataque del Callao por el corsario holandés Jacques L'Hermite Clerk. Eran 11 los navíos, con 194 cañones y 1637 hombres. Los buques holandeses entraron en el Pacífico el 2 de febrero de 1624 y luego de las Islas Fernández se encaminaron al Callao. En tierra ya sus espías preparaban el desembarco. A pesar de los preparativos ordenados por el virrey marqués de Guadalcázar, L'Hermite logra tomar el puerto por lo que la defensa debe limitarse a la resistencia por tierra. El 15 de junio, luego de no haber aceptado el virrey canjear treinta españoles por los tres holandeses fugitivos, se colgaron de los mástiles los 19 cuerpos de prisioneros importantes. La nueva negativa del canje motivó que los holandeses colocaran al resto de rehenes en un barco al cual incendiaron frente a la costa. Sin embargo la gente del corsario sufrió de sed y escorbuto; el propio L'Hermite falleció en pleno bloqueo al Callao. (4)
- 1900: Muere en Lima el capitán de navío Camilo N. Carrillo, distinguido oficial y científico al servicio de la Marina de Guerra del Perú. (2)
- 1992: Buque hospital BAP "Morona" zarpa del puerto de Iquitos en Acción Cívica Fluvial. Navega a lo largo del río Putumayo, brindando atención médica a pobladores ribereños peruanos y colombianos acantonados en la zona fronteriza, en virtud a un convenio firmado entre las repúblicas del Perú y Colombia. (3)

8 de mayo

- 1866: Muere en Lima el capitán de fragata Raymundo Cárcamo. Fue otra de las víctimas del bombardeo del Callao del 2 de mayo de 1866; durante la acción había sufrido quemaduras de necesidad mortal. (2)
- 1886: Se decreta la formación de las Milicias Navales. (3)
- 1932: La marinería se subleva y toma los cruceros "Grau", "Bolognesi" y el cazatorpedero "Teniente Rodríguez". El movimiento es debelado por la oficialidad del submarino "R-4". Ocho marineros fueron condenados a muerte. (2)

9 de mayo

- 1866: Muere en Lima el teniente primero Enrique Cárcamo por efecto de las heridas y quemaduras sufridas en el combate del 2 de mayo de 1866. (2)

10 de mayo

- 1846: Sale de Lima la expedición del capitán de fragata Francisco Carrasco y el conde de Castelnau, con el propósito de reconocer nuestra selva. (4)
- 1866: La escuadra española abandona aguas peruanas. (4)
- 1879: Segundo bombardeo del Callao por la escuadra chilena. (4)
- 1928: Incorporación del BAP "R-4", después llamado "Arica". (3)
- 1939: Se organiza la Escuela de Ingeniería de la Armada. (3)

11 de mayo

- 1870: Llegan al Callao los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", después de una larga y temeraria travesía por el Caribe y el estrecho de Magallanes. (4)
- 1905: Llega a Iquitos la lancha "América", construida en Inglaterra. (3)

13 de mayo

- 1830: Buques ingleses bloquean el Callao para presionar al gobierno peruano, en el marco el incidente del decomiso del bergantín goleta "Hidalgo". (4)
- 1922: Los alumnos de la Escuela Naval se denominarán "Cadetes Navales". (3)

14 de mayo

- 1606: Pedro Fernández de Quirós, en su expedición a las Islas Salomón, toma posesión de las islas cercanas a Australia. (1)

16 de mayo

- 1712: Por Real Cédula, el rey ordena que no se recibiera a ningún barco francés, pues el mismo monarca galo así lo había ordenado. En vísperas de la Paz de Utrecht (1713), convenía alcanzar un acuerdo pacífico con Gran Bretaña y Holanda. De la misma manera, por decreto del 2 de enero de 1712, se prohibía la navegación de naves francesas en el Pacífico. Esto fue sin embargo, letra muerta, pues los franceses tenían tiendas hasta en el interior del país, y las mismas autoridades permitían la desobediencia a cambio de corrupción. (4)
- 1830: Dos buques de guerra ingleses, en la misma bahía del Callao, capturan en represalia por la captura del bergantín-goleta "Hidalgo", a la corbeta de guerra peruana "Libertad", donde se encontraba el vicepresidente de la República, general Antonio Gutiérrez de la Fuente, al que luego dejan

desembarcar. En muchas ocasiones, los buques de guerra británicos que se encontraban en nuestro mar y que en ocasiones habían colaborado incluso con la Independencia, abusaban de su poder naval apoyando reclamaciones, muchas de ellas injustificadas. (4)

- 1836: Se deja sin efecto el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado con Chile. (4)
- 1879: La escuadra peruana zarpa al sur, dando inicio a la campaña naval de la Guerra del Pacífico. (2)

18 de mayo

- 1829: La fragata "Presidente", buque insignia peruano, se incendia y estalla en el río de Guayaquil. (4)

19 de mayo

- 1943: Se crea la Junta Técnica de Enlace de Radiocomunicaciones de los Institutos Armados. (3)

21 de mayo

- 1879: Combate Naval de Iquique en el marco de la Guerra con Chile. El monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia" enfrentan a la corbeta "Esmeralda", la goleta "Covadonga" y el transporte "La Mar". El "Huáscar" ataca y hunde a la "Esmeralda", rescatando a los sobrevivientes. La "Independencia" persiguiendo a la "Covadonga" hasta Punta Gruesa, encalla en unos bajos, hundiéndose en poco tiempo. La tropa chilena dispara contra nuestros naufragos. Fue una victoria pírrica, pues aunque se hundió a la "Esmeralda", se perdió nuestro mejor buque. (1)

- 1879: Muere el teniente segundo Guillermo García y García como resultado de las heridas recibidas durante el combate de Iquique. (2)

- 1902: Creación del Consejo Superior de Marina. (3)

22 de mayo

- 1845: Establecimiento de la Factoría Naval de Bellavista. Por decreto del presidente Ramón Castilla, se ordena la construcción de las máquinas y equipos para crear una Maestranza Naval que satisfaga las nuevas necesidades. Las máquinas y equipos se traerían en el vapor "Rímac". La Maestranza o Factoría Naval es destruida en 1881 por los chilenos. Ella fue sin duda el antecedente republicano del Servicio Industrial de la Marina (SIMA). (3)

- 1857: Ley que otorga al Callao la denominación de Provincia Constitucional. (4)
- 1980: Afirmado del pabellón nacional en el destructor antisubmarino BAP "Villar", tercero de ese nombre. (3)
- 1981: Afirmado del pabellón del submarino BAP "Antofagasta". (3)

23 de mayo

- 1877: Muere en Lima el famoso marino y geógrafo capitán de fragata Guillermo Black, quien prestara eficientes servicios como marino, y en especial como cartógrafo de nota. (2)
- 1944: Se crea la Defensa Naval de Costa del Callao. (3)
- 1973: Afirmado del pabellón del tercer BAP "Almirante Grau". (3)

24 de mayo

- 1952: Arriban a la bahía de Ancón los BAP "Aguirre", "Castilla" y "Rodríguez", que constituyen la División de Destroyers y que han sido adquiridos por el Perú, de conformidad con el programa de renovación y modernización de la Marina. A su arribo son inspeccionados por el presidente de la República, General Manuel A. Odría. (3)

25 de mayo

- 1879: El monitor "Huáscar" ataca Mejillones y destruye embarcaciones chilenas ancladas en dicho puerto. (1)
- 1880: El teniente segundo José Gálvez, al mando de la lancha "Independencia" combate con las lanchas chilenas en la rada del Callao, prendiendo a balazos un torpedo, para volar la lancha chilena "Janequeo", averiando también la "Guacolda". Gálvez resulta gravemente herido y fallece el guardiamarina Emilio San Martín. (1)
- 1904: Es contratado como Director de la Escuela Naval el capitán de fragata Paul de Marguerye, miembro de la Misión Naval Francesa. (3)
- 1925: Creación de la Oficina de Comunicaciones Navales. (3)
- 1973: Se establece el día del Guardacosta, en recuerdo a la inmolación del guardiamarina Emilio San Martín en la rada del Callao. (3)

26 de mayo

- 1866: Arriban a Punta Arenas los barcos peruanos recién adquiridos: el monitor “Huáscar” y la fragata “Independencia”. (4)
- 1933: Se incorpora a la Armada el petrolero noruego “Sjomanu”, con el nombre de “Pariñas”. Es el primer buque en emplear dicho nombre. (3)

27 de mayo

- 1890: Se incorpora al servicio la lancha fluvial “Francisco Pizarro”. (3)

28 de mayo

- 1832: Nace en Lima el capitán de navío Luis Germán Astete, destacado marino con amplia participación en la vida política del país, como partidario de Nicolás de Piérola. Era comandante del “Huáscar” cuando el combate de Pacocha. (2)
- 1858: Arriba al Callao la fragata “Amazonas” al mando del capitán de navío José Boterín. Es el primer buque americano que da la vuelta al mundo. El viaje inicialmente programado hasta la China, se prolongó hasta la India, donde gran parte de la tripulación falleció del cólera. A su llegada a Londres, efectuaron reparaciones, zarpando meses después con rumbo a Río de Janeiro, estrecho de Magallanes y Callao (había iniciado su periplo el 25 de octubre de 1856). (2)

29 de mayo

- 1877: Combate de Pacocha, entre el “Huáscar” que había sido capturado por los partidarios de Piérola, y ahora al mando del capitán de fragata Germán Astete, y los blindados ingleses “Shah” y “Amethyst”, al mando del almirante De Horsey. El monitor, manejado con pericia por Astete, se colocó frente a la costa, evitando los disparos de los blindados ingleses, quienes tuvieron que batirse en retirada luego de dos horas de combate. (1)
- 1943: Se establece el personal Sanitario Fluvial para prestar asistencia sanitaria en el Amazonas peruano y sus afluentes navegables por embarcaciones a vapor. (3)
- 1943: Se reconoce al Arzobispo de Lima y Primado de la Iglesia Peruana como Vicario General de los Institutos Armados. (4)

30 de mayo

- 1845: Organización del Cuerpo de Milicias Navales. (1)
- 1879: El monitor "Huáscar" llega a Cobija, destruye lanchas chilenas y apresa los buques "Emilia" y "Coqueta" de la misma nacionalidad. (1)
- 1925: Se crea el Cuerpo de Hidroaviación. (3)

31 de mayo

- 1773: Arriba al Callao Domingo de Boenechea e Iribar, de regreso de su expedición a la Polinesia. (2)
- 1830: El presidente Agustín Gamarra, mediante un decreto, autoriza la navegación de naves de guerra británicas en aguas territoriales peruanas. (4)
- 1877: El "Huáscar" se entrega a la escuadra peruana, luego del combate de Pacocha, contra las naves inglesas. (4)
- 1932: Se reconoce como Institución Oficial a la "Asociación Nacional Pro-Marina"; y se ordena la entrega de una barra de plata y otras especies que le fueron donadas y que se encuentran en la Caja de seguridad del Banco del Perú y Londres. (4)
- 1982: Se incorpora al servicio de la Marina el tercer BAP "Bolognesi". (3)

JUNIO

1 de junio

- 1724: Por mandato del Virrey Marqués de Castelfuerte, se renueva la prohibición de navegación a los buques franceses –so pena capital–, lo cual marca el fin del comercio francés. La última nave de pabellón francés apareció durante el gobierno del virrey Amat y Junyent. (4)

2 de junio

- 1980: Creación de la Comandancia de la División de Fragatas Misileras. (3)

3 de junio

- 1879: Combate de Pisagua. El "Huáscar", comandado por Miguel Grau, se enfrenta en Pisagua a los buques chilenos "Magallanes" y "Blanco Encalada", que no pueden detenerlo. A su regreso al Callao, Miguel Grau presenta un informe sobre el estado del monitor, dando a conocer el deterioro de las máquinas y la inexperiencia de la tripulación. (1)

6 de junio

- 1866: El monitor "Huáscar" se incorpora a la escuadra peruana. (3)
- 1880: La plaza de Arica es sometida a un despiadado bombardeo por la escuadra chilena compuesta por la "Covadonga", "Magallanes", "Cochrane" y "Loa". El bombardeo es previo al asalto a la plaza el día siguiente. Las baterías de tierra rechazan el ataque. (3)

7 de junio

- 1823: Paita es declarado puerto mayor. (4)
- 1880: Batalla de Arica. Las tropas chilenas ayudadas por su escuadra efectúan el asalto final sobre la plaza de Arica. Heroica defensa por parte de Bolognesi y sus hombres que se inmolán en defensa del Morro, entre ellos el comandante Juan Guillermo More. El monitor "Manco Cápac" y la lancha torpedera "Alianza" participan en el combate, pero ante la superioridad numérica del enemigo, sus comandantes José Sánchez Lagomarsino y Manuel Fernández Dávila optan por hundir la nave antes de entregarla al enemigo. (1)
- 1929: Muerte del teniente primero Gustavo Cornejo Portugal, en Cashiboya, río Ucayali. Fue el pionero de las rutas al Oriente peruano, pues estableció la línea aérea San Ramón-Iquitos. (2)

8 de junio

- 1921: Se autoriza la formación de una banda de músicos en el crucero "Coronel Bolognesi". Al parecer esta es la primera banda de músicos formada con personal de la Marina. (3)
- 1973: Afirmado del pabellón nacional en el tercer BAP "Almirante Grau". (3)
- 1984: Se promulga la Ley N° 23856 que manda que el dominio marítimo peruano se denomine "Mar de Grau". (4)

9 de junio

- 1854: Nacimiento del capitán de corbeta Fermín Diez Canseco Coloma. Con el grado de teniente estuvo en la plana de oficiales del monitor "Huáscar". (4)
- 1857: El Perú firma con Francia y Gran Bretaña una convención en que, sin perjuicio de la soberanía del Perú sobre las islas Chincha, las dos potencias europeas se comprometían a prestarle su concurso para la custodia de

dichas islas y del guano depositado en ellas, con el fin de garantizar la deuda con ambas naciones. París y Londres desaprobaron el acuerdo, reacios a verse involucrados en el Pacífico. (4)

- 1943: Se crea la Fuerza de Comandos Navales como unidad integral de la Marina de Guerra, la misma que pasaría a denominarse Infantería de Marina, a partir del 3 de abril de 1946. (3)
- 1943: Se crea la Estación de Entrenamiento Naval como unidad de la Base Naval de San Lorenzo, para recibir, instruir y entrenar conscriptos navales. (3)
- 1961: Se crea la Base Naval de Chimbote. (3)

11 de junio

- 1980: Creación de la Comandancia General de Operaciones Navales. (3)
- 2005: La fragata misilera BAP "Aguirre" se incorpora a la Fuerza Naval del Pacífico. (3)

12 de junio

- 1973: Afirmado del pabellón nacional en el tercer BAP "Palacios". (3)

13 de junio

- 1842: Nacimiento del vicealmirante Manuel Antonio Villavisencio. Su participación como comandante de la corbeta "Unión" en la doble ruptura del bloqueo de Arica lo ha colocado entre los marinos más intrépidos de nuestra historia. (1)

- 1968: Afirmado del pabellón patrio en el BAP "Pariñas". (3)

14 de junio

- 1904: Se autoriza la publicación del **Boletín del Ministerio de Guerra y Marina**. (4)

- 1954: Afirmado del pabellón del submarino "Lobo", luego BAP "Dos de Mayo". (3)

- 1981: Afirmado del pabellón nacional de la corbeta misilera BAP "Larrea". (3)

15 de junio

- 1822: Bernardo Monteagudo presenta la primera Memoria de Marina. (4)

- 1968: El BAP "Pariñas" realiza su viaje inaugural por nuestro litoral llevando a bordo al presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaunde Terry.

16 de junio

- 1724: Durante el gobierno del marqués de Castelfuerte, hubo intensa preocupación por poner fin al comercio ilícito, razón por la cual un bando del 16 de junio de 1724 condenaba a los contrabandistas con la pena capital y confiscación de bienes. (4)

17 de junio

- 1830: Por decreto supremo se establece que la Comandancia General de Marina intervenga en la compra venta de naves para verificar que los propietarios sean peruanos. (4)
- 1967: Sale a la luz el primer número de **El Monitor**, órgano informativo de la Marina de Guerra del Perú. (3)

18 de junio

- 1903: Fallece el capitán de navío Ramón Freire. Participó en el combate de Antofagasta y asistió al bloqueo del Callao en 1880. (2)
- 1928: Se establece la Escuela de Torpedistas en la Base Naval de San Lorenzo, bajo la dirección del jefe del Departamento de Torpedos. (3)

19 de junio

- 1959: Llega al Callao el BAP "Ilo", ex "Narlindo", buque transporte adquirido en Noruega para la Armada peruana. (3)

20 de junio

- 1903: Por decreto del presidente Eduardo López de Romaña, se establece la Comisión Hidrográfica, antecesora de la Dirección de Hidrografía y Navegación, cuyo aniversario se celebra también en esta fecha. (3)

21 de junio

- 1926: Se denomina Base Naval de San Lorenzo el antiguo apostadero. (3)
- 1943: Se autoriza la creación de Zonas de Seguridad Nacional bajo la dependencia de la autoridad militar competente, que se denominará Comandante de la Zona de Seguridad Nacional. (3)

22 de junio

- 1987: Se inaugura el primer curso de corresponsales navales, organizado por la Dirección de Información de la Marina. (3)

24 de junio

1865: Sublevación ocurrida a bordo de la fragata “Amazonas” en la rada de Arica, a favor de Mariano Ignacio Prado. La tripulación sublevada asesinó a mansalva al comandante general, Juan José Panizo y al capitán de fragata Abel Raygada. (3)

25 de junio

1888: Fallecimiento del contralmirante Aurelio García y García. (3)

1979: Afirmado del pabellón de la fragata misilera BAP “Villavicencio”. (3)

26 de junio

1903: Combate de Angoteros. Ecuador envió tropas que invadieron nuestro territorio bajando el río Napo y tomando posiciones en las proximidades de Angoteros. La lancha “Cahuapanas”, al mando del alférez de fragata Óscar Mavila, intentó solucionar el impasse de una manera pacífica, pero la guarnición ecuatoriana atacó. Mavila puso en fuga a la tropa ecuatoriana y pudo continuar su navegación. (1)

27 junio

1890: Los restos del almirante Grau son exhumados en Chile y entregados al gobierno del Perú. (3)

1969: Afirmado del pabellón nacional en el BAP “Pimentel”. El presidente de la República navega a bordo en viaje inaugural. (3)

1980: Afirmado del pabellón del segundo BAP “Quiñones”. (3)

28 de junio

1859: Nacimiento del marinero Pedro Pablo Unanue en la ciudad de Cañete. Murió en el Combate de Angamos a bordo del monitor “Huáscar”. (3)

1926: Se constituye una Escuadrilla de Sumergibles con el “R-1” y el “R-2”, adquiridos en EE.UU. (3)

1926: Se organiza la Zona Militar de Marina, que se denominará Zona Naval. (3)

1926: Creación de la Zona Judicial de Marina. (3)

1984: Inauguración del Liceo Naval Germán Astete. (3)

29 de junio

1877: Nace en Ayacucho el oficial Óscar Mavila Ruiz. (1)

30 de junio

1594: Combate de Atacames, entre buques peruanos al mando de Beltrán de Castro y el corsario inglés Richard Hawkins. Luego de tres días el buque corsario "Dainty" es vencido, y se retiran los corsarios. (4)

1933: Se incorporan a la Marina de Guerra los destroyers "Almirante Guise" y "Almirante Villar". (3)

1933: Se organiza la División de Destroyers. (3)

JULIO

1 de julio

1957: Afirmado del pabellón del submarino BAP "Angamos", antes "Atún". (3)

1974: Afirmado del pabellón nacional del submarino BAP "La Pedrera". (3)

2 de julio

1594: Combate en Paracas entre la escuadra española y el pirata inglés Ricardo Hawkins, enviado por la reina Isabel de Inglaterra. Hawkins había causado gran alarma y saqueos en el litoral chileno, por lo que el virrey García Hurtado de Mendoza destacó a la escuadra virreinal para enfrentar al temible pirata, el cual fue rechazado. (4)

1934: Se organizan los buques de la Armada en dos fuerzas navales: Fuerza del Pacífico y Fuerza Fluvial del Amazonas. (3)

1987: Primera promoción de guardiamarinas se incorpora a fuerzas navales en virtud de una disposición que crea la denominación distintiva de guardiamarina para los cadetes de 4to. año, desde el mes de agosto hasta el día de su graduación en el mes de diciembre. (3)

3 de julio

1880: Voladura en el Callao del buque chileno "Loa". Durante la Guerra con Chile, Manuel J. Cuadros inventó un torpedo artesanal que entregó al alférez de fragata Carlos Bondy. El torpedo fue colocado en una balandra con víveres que fingió forzar el bloqueo chileno. El "Loa" cayó en la trampa y detuvo la embarcación; pero al descargar los bultos, detonó el torpedo, hundiendo al buque en pocos minutos. (1)

4 de julio

1956: Inauguración del Centro Médico Naval “Cirujano Mayor Santiago Távara”, creado por Resolución Suprema N° 153 del 12 de marzo de 1952. (2)

5 de julio

1884: Nace en Paita el capitán de fragata Manuel I. Vegas. (3)

1934: Los destroyers “Guise” y “Villar”, procedentes de Estonia, arriban al puerto del Callao. (3)

6 de julio

1847: Se expide el Decreto Supremo que contiene el primer Reglamento Orgánico de la Marina de Guerra. Lleva las firmas del presidente Ramón Castilla y del ministro de Guerra y Marina, general José Rufino Echenique. (3)

1879: Las naves peruanas “Oroya” y “Pilcomayo” llegan a Tocopilla, atacan y queman 13 lanchas chilenas, echando a pique la barca “Matilde”. La “Pilcomayo” es perseguida por el “Blanco Encalada” pero logra escapar. (1)

1885: Adquisición del vapor “Perú”, antes “Santiago”. (4)

7 de julio

1770: Se crea el Real Hospital de Bellavista, en el local del colegio de los jesuitas. (3)

1880: Llegan al Callao, donde son recibidos con una manifestación de pesar sin precedentes, los restos mortales de los héroes inmolados en la defensa de Arica, Francisco Bolognesi, Ramón Zavala y Juan Guillermo More. (4)

8 de julio

1961: Se realiza la ceremonia de bendición e inauguración del edificio “Miguel Grau” de la Escuela Naval del Perú, moderno pabellón de cuatro pisos para alojamiento de los cadetes. (3)

1962: El Museo Naval del Perú inicia sus actividades efectivas, bajo la dirección del capitán de navío Julio José Elías Murguía. (3)

10 de julio

1829: Se firma el Armisticio de Piura, por el coronel Juan Agustín Lira, en nombre del general del Ejército del Perú, y por el coronel Antonio de la Guerra,

comisionado por Simón Bolívar. Allí se acordó la suspensión por sesenta días de las hostilidades de mar y tierra, la entrega de Guayaquil, la suspensión del bloqueo sobre las costas colombianas y el nombramiento de diplomáticos para la firma del Tratado de Paz. El Convenio fue prorrogado en Guayaquil el 16 de setiembre por los plenipotenciarios José Larrea y Loredo (Perú) y Pedro Gual (Colombia) para dar tiempo a la celebración de las conferencias preparativas del Tratado de Paz. (4)

- 1863: Llega al Callao la Expedición Científica Española a órdenes del almirante Luis Hernández Pinzón; la integran los navíos de guerra “Resolución”, “Triunfo”, “Vencedora” y “Covadonga”. (4)
- 1879: Combate nocturno de Iquique. Miguel Grau, al comando del “Huáscar”, debía cumplir con una atrevida misión, atacar por sorpresa a la escuadra chilena que bloqueaba Iquique. El “Huáscar” entró a la bahía de Iquique y presentó combate a la escuadra enemiga compuesta por los buques “Abtao”, “Magallanes”, “Matías Cousiño” y el acorazado “Cochrane”. El “Huáscar” recibió un cañonazo sin consecuencias graves. En cuanto a las naves chilenas, el “Matías Cousiño” resultó averiado por el impacto de dos cañonazos, y la “Magallanes” con averías y heridos. (1)
- 1883: Batalla de Huamachuco. Las tropas del general Andrés Avelino Cáceres se enfrentan al ejército chileno comandado por el general Gorostiaga. Después de cinco horas y media de combate, el ejército peruano es derrotado, con una pérdida cuantiosa de jefes y oficiales, entre ellos el capitán de navío Luis Germán Astete. (1)
- 1911: Combate de La Pedrera, sobre el río Caquetá, entre la guarnición colombiana establecida en territorio peruano, y las lanchas peruanas “América”, comandada por el teniente primero Manuel Clavero, “Loreto”, “Estefita” y “Tarapoto”. La zona ocupada por el campamento colombiano era estratégica, ya que por su elevación dominaba el río. Contaba con 400 hombres, más el apoyo de indios huitotos y boras. El combate prosiguió hasta el día 12, en que la “América” y la “Loreto” en recurso desesperado remontaron la cachocira y lograron desembarcar tropas, poniendo en huida a la guarnición colombiana. (1)
- 1945: Se crea el Archivo Histórico Militar. Los ministerios de Guerra, Marina y Aeronáutica y Gobierno le entregarán la documentación que corresponda. (4)

1959: Arribaron al Callao los BAP "Lomas" y "Atico", dos nuevas unidades tipo LMS, adquiridas para la Marina de Guerra del Perú en los Estados Unidos de Norteamérica. (3)

11 de julio

1927: Se establece la calificación en submarinos. (3)

1944: Nueva organización de la Base Naval de San Lorenzo, en la que estarán ubicados los siguientes servicios: Estación de entrenamiento Naval, Estación de Comandos Navales, y Estación de Flotillas de Patrulleras. (3)

1944: Se incorpora a la Marina de Guerra el remolcador "AP-5". (3)

1964: La Marina de Guerra del Perú inaugura sus liceos navales "Teniente Clavero", en Ventanilla, y "Almirante Guise" en el Callao. (3)

1964: Se inaugura el moderno edificio para la Escuela de Armamento del Centro de Entrenamiento Naval situado en la Base Naval del Callao. (3)

1981: Afirmado del pabellón del destructor BAP "Diez Canseco", ex "Rotterdam". (3)

12 de julio

1983: Afirmado del pabellón del submarino BAP "Pisagua". (3)

13 de julio

1876: Naufragio de la cañonera "Chanchamayo" frente a las costas de Sechura. (4)

1890: Llegan al Callao los despojos mortales de los héroes de Angamos y del ínclito comandante, don Miguel Grau. (4)

14 de julio

1941: Se crea la Escuela de Enfermeros de la Armada. (3)

15 de julio:

1890: Llegan a Lima los restos mortales de los héroes de la Guerra con Chile. (4)

16 de julio

1821: Naufragio del navío "San Martín" frente a Chorrillos. (4)

17 de julio

- 1987: Se inaugura el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC) en La Punta. (3)

18 de julio

- 1944: Se constituye la Corporación del Estado denominada “Compañía Peruana de Vapores”, en sustitución de la Compañía de Vapores y Dique del Callao. (4)
- 1964: Se inauguran los nuevos edificios y el campo deportivo de la Escuela Naval del Perú en el balneario de la Punta. (3)

19 de julio

- 1879: La corbeta peruana “Unión” captura en Mejillones a la barca chilena “Adelaida Rojas”, que navegaba con bandera nicaragüense rumbo a Antofagasta. Apresada la barca, fue enviada al Callao con su valioso cargamento de carbón. (1)
- 1985: Se inaugura el nuevo local del Liceo Naval “Almirante Guise”, sito en el distrito de San Borja. (3)

20 de julio

- 1879: Frente a Chañaral la corbeta peruana “Unión” captura al bergantín chileno “Saucy Jack”, cargado de cobre; se le remite como presa al Callao. (1)
- 1963: Afirmando del pabellón del tercer BAP “Independencia”. (3)

21 de julio

- 1595: Álvaro de Mendaña, en su segundo viaje, arriba a las islas que denomina Marquesas, en honor a la esposa del Virrey, marquesa de Cañete, tomando posesión de ellas en nombre de la corona española. (1)
- 1879: El “Huáscar” entra al puerto de Huasco y destruye las lanchas chilenas fondeadas en la bahía. (1)

23 de julio

- 1879: Captura del vapor chileno “Rimac” por el “Huáscar” y la “Unión”. Este vapor era uno de los mayores transportes chilenos que portaba pertrechos de guerra y tropas para desembarcar en Antofagasta. Conducía al regimiento Carabineros de Yungay, 215 caballos, gran cantidad de carbón, armas, proyectiles y otros artículos de guerra. El buque fue conducido a

Arica. Su captura produjo tumultos y protestas contra el gobierno en Santiago y otras ciudades chilenas. (1)

- 1886: Por decreto supremo de la fecha se reabre la Escuela de Grumetes. (3)
- 1941: Captura de la lancha ecuatoriana "Hualtaco". Las patrulleras peruanas cumplían una labor de patrullaje en los esteros para impedir el transporte de tropas y de pertrechos. La patrullera "P101", al mando del alférez de fragata Germán Castillo, tuvo un encuentro con la lancha "Hualtaco", la cual, después de un tiroteo fue abandonada por sus tripulantes y capturada por la patrullera peruana. (1)
- 1945: Se asigna el nombre "Dos de Mayo" a la grúa flotante que se armó en el Arsenal Naval del Callao. (3)
- 1989: Es reflotado el submarino BAP "Pacocha". (3) (ver 26 de agosto 1988)

24 de julio

- 1822: El comandante Addison Crosby, con ocho buques, ataca durante la noche los barcos españoles fondeados en la bahía del Callao, capturando la fragata "Resolución" y tres buques mercantes: el "San Fernando", "Grampos" y "Milagro", y destruyendo las fragatas "Mercedes" y "Piedad". (1)
- 1959: Se incorpora a la Marina de Guerra el BAP "Atico", de la Flotilla de Desembarco. (3)
- 1963: Por Decreto Supremo N° 18 se crea el Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú. (2)

25 de julio

- 1941: Escaramuza entre el BAP "Almirante Villar" y la cañonera ecuatoriana "Abdón Calderón", ocurrida en la boca del canal de Jambelí. Ecuador la ha denominado "Combate de Jambelí", dándole más importancia de la que realmente tuvo. El "Calderón" salió del estero y se encontró con el destroyer peruano, intercambiaron disparos mientras regresaba a toda máquina a protegerse en el estero. El buquecillo resultó con algunas averías. (3)
- 1944: Se crea la Escuela de Maestranza para personal civil, que servirá en el Arsenal naval y dependencias del Ministerio de Marina. (3)
- 1980: Afirmado del pabellón de las patrulleras misileras BAP "Santillana" y BAP "Velarde". (3)

26 de julio

- 1958: Lanzamiento del BAP "Zorritos", buque tanque de 8 500 toneladas, con casco remachado para navegación de alto bordo, construido por el Servicio Industrial de la Marina. La ejecución de este proyecto marca un precedente en la historia de la construcción naval sudamericana. (4)

27 de julio

- 1834: Nace en Piura Miguel Grau Seminario. (1)
- 1848: Llega al Callao el "Rímac", primer buque de guerra a vapor de la Marina. (2)
- 1959: En ceremonia efectuada en la Base Naval del Callao, es incorporado como buque auxiliar de la Armada el BAP "Zorritos". (3)
- 1964: La Marina de Guerra del Perú entrega a la Casa de la Cultura de Piura la histórica casa donde nació el almirante Miguel Grau, completamente restaurada y amoblada. (3)
- 1984: Se celebra fastuosamente en la capital el sesquicentenario del natalicio de Miguel Grau. Se inaugura en Lima (calle de Lescano) la Casa Grau. (1)
- 1989: El BAP "Almirante Grau" se reincorpora a la Fuerza Naval del Pacífico. (3)

28 de julio

- 1904: Combate de Torres Causano entre fuerzas peruanas y ecuatorianas. La guarnición peruana establecida en el puesto de Torres Causano fue atacada por tropas ecuatorianas. El alférez de fragata Óscar Mavila al mando de la lancha "Veloz", maniobró de tal modo defendiendo el puesto, que permitió que el jefe de la guarnición efectuara un ataque decisivo. Esta acción aseguró definitivamente la tranquilidad en el río Napo. (1)

29 de julio

- 1883: Fallecimiento del capitán de navío Diego de la Haza Rodríguez. (3)
- 1984: Afirmado del pabellón nacional de la fragata BAP "Montero". (3)

30 de julio

- 1978: Día de la Ingeniería Naval, establecido en conmemoración de la botadura al mar del monitor "Victoria" construido íntegramente en el Callao. (3)

31 de julio

- 1872: Primer viaje del vapor “Yavarí” en el Lago Titicaca. El “Yavarí” fue comprado en Inglaterra, junto con su gemelo el “Yapurá”, y transportados en piezas desde el astillero hasta el puerto de Islay, y luego a lomo de bestia, hasta Puno. El transporte de las piezas demoró casi tres años. (2)
- 1938: El presidente Óscar R. Benavides inaugura el Dique Seco y el Arsenal Naval del Callao. (4)
- 1943 Se establece la Insignia de la Marina de Guerra. (3)

AGOSTO

1 de agosto

- 1947: El presidente José Luis Bustamante y Rivero promulga el Decreto Supremo N° 781 que declara el derecho del Perú al ejercicio de su “soberanía y jurisdicción” de su mar hasta las 200 millas. (1)
- 1970: Creación del Servicio Industrial de la Marina-Iquitos. Este centro de operaciones fluviales es creado por Decreto Supremo N° 008-72-M; presta valiosos servicios en la construcción y reparación de embarcaciones fluviales de la Amazonía. (2)

3 de agosto

- 1821: Bernardo Monteagudo es nombrado ministro de Guerra y Marina por el general San Martín. (2)
- 1869: Muere en Lima el capitán de navío don José Boterín. (3)

5 de agosto

- 1840: Por decreto se reorganizan las milicias navales con el nombre de tercios navales. El 6 de octubre de 1840 se dan las pautas para el ordenamiento del personal que debía formar las milicias navales de la República, dividiéndose en tercios navales de Lima, Piura, La Libertad, Arequipa y Moquegua, y se subdividen a su vez en Partidas Navales del Callao, Ica y Chancay. (3)
- 1919: Dentro del proceso de organización llevado a cabo por el gobierno del presidente Augusto B. Leguía, se crea la Dirección General de Marina y sus direcciones subordinadas: Personal, Material, Administración, Sanidad y Capitanías. (3)

1919: Creación de la Dirección de Capitanías y Guardacostas. (3)

1963: Por R.S. N° 301 se resuelve que la Fuerza Fluvial del Amazonas colaborará en el Plan Cívico Fluvial de Asistencia Médica Sanitaria en los ríos de la Hoya Amazónica. (3)

7 de agosto

1973: Afirmado del pabellón del tercer BAP "Ferré". (3)

8 de agosto

1873: Navega en el Lago Titicaca, por primera vez, el vapor "Yapurá". (2)

1883: Parte la expedición de Samanez Ocampo, que va a llegar hasta la desembocadura de los ríos Tambo y Urubumba. (2)

9 de agosto

1932: Creación de la Capitanía de Puerto Maldonado. (3)

1982: Afirmado del pabellón del destructor antisubmarino BAP "Bolognesi". (3)

10 de agosto

1880: La escuadra chilena bombardea el Callao. (4)

1886: Reapertura del Apostadero Naval del Titicaca. (3)

1907: Llegan desde Barrow (Inglaterra) al puerto del Callao los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi". (2)

11 de agosto

1911: Muere en Iquitos, víctima de paludismo contagiado en el Caquetá, el teniente primero Manuel Clavero, comandante de la cañonera fluvial "América" durante el combate de La Pedrera. (1)

1941: Combate de Rocafuerte, ocurrido durante el conflicto con Ecuador. Una patrulla ecuatoriana atacó el puesto peruano de Cabo Pantoja e invadió el puesto de Rocafuerte. Nuestras tropas, apoyadas por la cañonera "Amazonas", los desalojaron, lo que trajo como consecuencia la caída de las dos guarniciones que formaban sistema con esta posición, Lagartococha y Redondococha, dando lugar al dominio absoluto del río Zancudo, que había sido ocupado indebidamente por el Ecuador. (1)

12 de agosto

- 1969: Primer transplante de riñón efectuado en el Perú es realizado con éxito en el Centro Médico Naval “Cirujano Mayor Santiago Távara”. (3)

13 de agosto

- 1868: Terremoto y maremoto que azota la costa sur del Perú, especialmente Arica. El mar avanzó con fuerza sobre el puerto, varando los buques que se hallaban en la rada, entre ellos nuestra corbeta “América”, y estrellando otros en la isla Alacrán. (4)

14 de agosto

- 1844: El embargo de buques de nuestra escuadra en Islay, fue muestra de la política prepotente de Inglaterra. Sorpresivamente, se presentaron dos naves británicas notificando el embargo. Días después, cuando el buque “Cormorant”, uno de los que realizaban el embargo, quiso hacer agua en Arica, en el puerto se negaron a recibirlas aduciendo el cumplimiento de órdenes superiores. En represalia, el comandante del buque inglés bombardeó la población. (3)

- 1866: Los alféreces de fragata Alberto West y Antonio Távara son asesinados por indios cashibos a orillas del Pachitea. Son los primeros marinos en caer en la región selvática. Al año siguiente el prefecto de Loreto, Benito Arana, organiza una expedición de represalia. (4)

17 de agosto

- 1985: Juramentación del contingente femenino “no acuartelado”. (3)

18 de agosto

- 1952: Perú, Chile y Ecuador firman la Declaración de Santiago que establece la soberanía sobre las 200 Millas de Mar Territorial. (1)

24 de agosto

- 1931: Se funda la Sociedad Mutualista de Maestros y Oficiales de Mar de la Marina de Guerra del Perú. (3)

25 de agosto

- 1962: Se inaugura el Club Hogar para Cabos y Marineros de la Armada, construido en la Av. Buenos Aires, Callao. (3)

- 1963: Arriba al Callao el BAP "Independencia", buque cedido por los EE.UU. de N. A. a la Marina de Guerra del Perú, bajo los términos del programa de asistencia militar. Esta unidad será destinada a buque escuela. (3)

26 de agosto

- 1988: Día del Heroísmo y Fraternidad de la Marina de Guerra, establecido para rendir homenaje y reconocimiento al espíritu de solidaridad, valor y coraje de los marinos pertenecientes a la dotación del submarino BAP "Pacocha" de la Armada peruana, que naufragó frente al Callao, colisionado por el barco pesquero japonés "Kiowa Maru". (2)
- 1994: Buque hidrooceanográfico BAP "Carrasco" es incorporado a la Marina de Guerra del Perú. (3)

28 de agosto

- 1879: Combate de Antofagasta. El "Huáscar" traba combate con los buques chilenos "Abtao" y "Magallanes", a los que causa serias averías. En este combate perece el teniente Carlos de los Heros. (1)
- 1939: Se establecen las Ordenanzas Navales del Perú. (3)
- 1974: Día de las Comunicaciones Navales, conmemorando la fecha del año 1907 en que se estableció comunicación inalámbrica entre los cruceros "Grau" y "Bolognesi". (3)

29 agosto

- 1880: La escuadra chilena reinicia el bombardeo al Callao y lo mantiene por cuatro días. (4)
- 1944: Fusión de la Sociedad de Oficiales de Mar de Auxilios Mutuos y la Sociedad Mutualista de Maestros y Oficiales de Mar de la Marina de Guerra del Perú. (4)

30 de agosto

- 1849: El bergantín "General Gamarra" retorna de California. (3)
- 1863: Nace en Lima el contralmirante José Ernesto de Mora. (3)

31 de agosto

- 1828: Combate de Malpelo, durante la primera Guerra con Colombia (1828-29). Esta acción naval fue una decisiva victoria de la Marina Peruana, consistente en un dramático duelo de artillería entre las naves colombianas

"Guayaquileña" y "Pichincha", contra la nave peruana "Libertad", armada de 24 cañones y al mando del capitán de corbeta Carlos García del Postigo. Como resultado del enfrentamiento, la "Guayaquileña" se refugia en el río Guayas y la "Pichincha" se entrega a las autoridades peruanas del puerto de Paita. En la acción tienen valiosa participación, además de García del Postigo, los oficiales teniente Juan José Panizo y alféreces Pedro Williamson y Manuel Villar. (1)

- 1889: Llega al Callao el crucero "Lima" primer buque de guerra para la Armada peruana, luego de la Guerra con Chile. (3)

SETIEMBRE

1 de setiembre

- 1936: El espigón Oeste del Muelle y Dársena del Callao, perteneciente a la Marina, se denominará Estación Naval del Callao. (4)

2 de setiembre

- 1919: Se establece la Mayoria de Órdenes de la Marina. (3)

4 de setiembre

- 1987: Se crea la Dirección de Escuelas de Reclutas, dependiente orgánicamente de la Comandancia General de Instrucción. (3)

6 de setiembre

- 1926: Los buques de la Armada constituirán una Escuadra compuesta de dos divisiones y comandada por un Comandante General de Escuadra. (3)

- 1938: Se crea la Comisión Portuaria en el Callao. (4)

- 1963: Por D. S. N° 21 se crea el Instituto del Mar del Perú. (4)

8 de setiembre

- 1820: Desembarco en la bahía de Paracas de la Expedición Libertadora comandada por San Martín, después de 18 días de navegación desde Valparaíso. (1)

- 1908: Se inaugura la Cripta de los Héroes, en el cementerio general de Lima, con el traslado de los restos de los héroes de la Guerra del Pacífico. (4)

9 de setiembre

1828: El gobierno decreta el bloqueo de los puertos de Tumbes y Panamá, durante la guerra contra la Gran Colombia. (4)

1919: Creación de la Dirección General de Economía. (3)

11 de setiembre

1569: Álvaro de Mendaña arriba al Callao de regreso de la expedición a las Islas Salomón. (4)

12 de setiembre

1819: Lord Cochrane inicia la segunda expedición a las costas peruanas. (4)

13 de setiembre

1880: Hundimiento de la corbeta chilena "Covadonga" frente a Chancay, por causa de un torpedo construido por Manuel Cuadros y activado por el alférez de fragata Decio Oyague. (1)

1926: Se crea la Comisión Hidrográfica. (3)

1961: Por Resolución Suprema N° 340 de la fecha, fue incorporado a la Marina de Guerra del Perú con el nombre de BAP "Guise", el destroyer USS "Isherwood" (DD-520). (3)

1961: Arriban cuatro destructores y un submarino de la Armada de los EE.UU. de N. A., para tomar parte en la "Operación Unitas II" con buques de nuestra Armada. (3)

14 de setiembre

1959: Fundación de la Escuela de Enfermeras "Cirujano Mayor Felipe M. Rotalde". (3)

1981: Afirmado del pabellón de la corbeta misilera BAP "Sánchez Carrión". (3)

17 de setiembre

1841: Adquisición de la corbeta mercante "General Bulnes", bautizada después como "Yungay". (4)

1930: Se crea la Escuela Superior de Guerra Naval, bajo la dirección del contralmirante USN William Pye, Jefe de la Misión Naval Americana. (3)

1944: Se incorporan a la Marina de Guerra los cazasubmarinos "CS-5" y "CS-6". (3)

19 de setiembre

1935: Fallece en Lima el contralmirante Manuel Melitón Carvajal. (2)

20 de setiembre

1807: Creación del Supremo Consejo de Almirantazgo en Lima. (4)

1834: Parte de Lima una expedición inglesa a la región amazónica. Forma parte de ella el teniente primero Ramón Azcárate, primer oficial en penetrar en esta región. (3)

1920: Es restablecido el Apostadero naval de Puno. (3)

1926: Se establece el servicio de Hidroaviación en el departamento de Loreto. (3)

21 de setiembre

1896: Se aprueba el proyecto de insignias, señales y distintivos de la escuadra. (4)

1943: Se incorporan a la Armada los cazasubmarinos "CS-1" y "CS-2". (3)

22 de setiembre

1880: Bombardeo de balneario de Chorrillos por la escuadra chilena. (4)

24 de setiembre

1513: Vasco Núñez de Balboa descubre el Océano Pacífico. (4)

1880: Fuerzas chilenas lanzan cuatro bombas incendiarias sobre el Callao. (4)

1906: Lanzamiento al mar del primer BAP "Bolognesi". (3)

25 de setiembre

1657: Comienza a funcionar en Lima la Escuela de Pilotaje fundada por el Conde Alba de Liste. (4)

1919: Se organiza el Servicio Odontológico de la Dirección de Sanidad Naval. (3)

1919: Se organiza el Servicio de Farmacia de la Dirección de Sanidad Naval. (3)

1922: Fallece en Lima el contralmirante Juan Manuel Ontaneda. (3)

26 de setiembre

1772: Zarpa del Callao el capitán Domingo de Boenechea e Iríbar, con rumbo a las islas Tuamotú en la Polinesia. (2)

1929: Se crea el Comité Oceanográfico Iberoamericano del Perú. (4)

27 de setiembre

1560: Pedro de Ursúa parte en expedición a la región amazónica. (4)

1963. En el Centro Naval se constituye la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. (4)

28 de setiembre

1921: Se ordena el desarme definitivo de los sumergibles "Ferré" y "Palacios". (3)

OCTUBRE

1 de octubre

1819: Lord Cochrane ataca el Callao. (4)

1828: La escuadra peruana, al mando de Guise, inicia el bloqueo de Guayaquil. Tropa de marina desembarca e incursiona exitosamente sobre la población de Naranjal. (1)

1843: Nace en Chiclayo el capitán de fragata Elías Aguirre. (3)

1934: Inauguración del Terminal Marítimo del Callao, obra que incrementa la importancia de nuestro primer puerto. (3)

1957: Afirmado del pabellón del submarino BAP "Iquique", antes "Merlín". (3)

1974: Afirmado del pabellón del submarino "Pacocha", segundo de ese nombre. (3)

3 de octubre

1927: Se reconoce oficialmente a la Asociación Nacional "Liga Naval del Perú". (4)

1948: Se produce la insurrección de la Marinería en la Armada. En la debelación de la revuelta hay muertos y heridos. (2)

5 de octubre

- 1819: Segundo ataque de Lord Cochrane al Callao. (4)
- 1917: El Perú rompe relaciones con Alemania y Austria-Hungria. (4)
- 1943: Inauguración del Monumento al contralmirante Miguel Grau, en Piura. (4)

6 de octubre

- 1850: Nace en Lima el teniente segundo Enrique Palacios. (3)

7 de octubre

- 1602: Real Cédula que determina el envío de dos galeones a la costa de Chile con el fin de evitar el ingreso de corsarios por el estrecho, a consecuencia de la expedición de Van Oordt. (4)
- 1821: Se incorporan a la Escuadra Peruana los bergantines "Balcarce" (ex "Pezuela") y "Belgrano" (ex "Guerrero"). (4)
- 1976: Se inaugura en la Escuela Naval del Perú la Cripta del Gran Almirante Grau. (3)

8 de octubre

- 1821: Establecimiento de la Escuela Central de Marina. (3)
- 1879: Combate de Angamos. El "Huáscar" se enfrenta a la escuadra chilena conformada por los buques "Blanco Encalada", "Covadonga" y "Matías Cousiño", integrantes de la primera división naval chilena. A las 7:15 a.m. aparece la segunda división chilena compuesta por el "Cochrane", la "O'Higgins" y el "Loa". El combate se inicia a las 9:40 a.m.; a los 30 minutos, una granada estalla en la torre de mando, matando al comandante Miguel Grau y dejando moribundo a Diego Ferré. Uno a uno fueron cayendo los jefes. El monitor fue abordado cuando ya se había dispuesto su hundimiento. (1)
- 1955: Se funda la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú (ASECANAVAL), bajo la presidencia del contralmirante Félix Vargas Prada. (4)
- 1961: Afirmado del pabellón del segundo BAP "Guise". (3)
- 1963: Se inaugura el Edificio Administrativo y Dirección en la Escuela Naval del Perú. (3)
- 1971: Se inaugura la Estación Naval de Ancón. (3)

- 1976: Los restos óseos de Miguel Grau que se hallaban en el Museo Naval son trasladados a la Cripta de la Escuela Naval. (3)
- 1984: Afirmado del pabellón de la fragata misilera BAP "Mariátegui". (3)
- 1984: Afirmado del pabellón nacional de las unidades hidrográficas BAP "Melo" y "Carrillo". (3)
- 1985: Una imponente revista naval se realiza en la bahía de Chorrillos, frente a la Costa Verde por el 106 aniversario del Combate de Angamos. (1)

9 de octubre

- 1927: Se crea la Policía Pesquera del Litoral Nacional, para cuyo efecto se considera el litoral dividido en siete zonas. (3)
- 1989: En la IX Reunión Consultiva Especial del Tratado Antártico, el Perú es reconocido como Miembro consultivo o pleno, con voz y voto en las futuras negociaciones del Tratado, en mérito a la labor desarrollada en sus Expediciones Antárticas. (4)

10 de octubre

- 1849: Se da la ley para la exploración y navegación de los ríos Amazonas y Madre de Dios. (4)
- 1912: El cazatorpedero "Teniente Rodríguez" zarpa de Tolón con rumbo al Callao, para incorporarse a la Armada peruana. (3)
- 1921: La Ley N° 4360 declara Día de la Marina el 8 de octubre. (2)
- 1959: El presidente Manuel Prado preside la Revista Naval que se realiza en conmemoración del Día de la Marina. (3)
- 1981: Afirmado del pabellón nacional en la Base Naval de Chimbote. (3)

11 de octubre

- 1579: Zarpa del Callao Pedro Sarmiento de Gamboa con la misión de explorar y fortificar el estrecho de Magallanes. (4)

12 de octubre

- 1492: Fecha de la llegada a América de Cristóbal Colón. En su primer viaje arribó a la isla Guanahani. (1)
- 1879: Federico Blume lanza en Paita el primer sumergible peruano. (2)

13 de octubre

- 1779: Nacimiento del contralmirante Eduardo Carrasco. (2)
- 1919: Creación del Ministerio de Marina, por Ley 4003 promulgada por el presidente Augusto B. Leguía. El primer ministro fue el contralmirante Juan Manuel Ontaneda. (1)
- 1978: Se lanza desde el SIMA el “Humboldt”, primer buque de investigación científica construido en el Perú. (3)

14 de octubre

- 1926: Se declara Prócer de la Independencia Nacional al vicealmirante Martín Jorge Guise. (4)
- 1977: Inauguración de la nueva Base Naval de Madre de Dios. (3)

17 de octubre

- 1942: Se incorpora a la Armada Nacional el transporte “Tumbes”, ex “Ireland”. (3)
- 1957: Entra en funciones la Base Naval de Madre de Dios. (3)
- 1959: Remolcados por el BAP “Selendón” arriban al Callao un dique flotante y dos barcazas cisternas cedidas a la Marina por el Gobierno de EE.UU. (3)
- 1973: Por D.S. N° 015-73-MA se crea el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. (4)

18 de octubre

- 1595: Fallecimiento de Álvaro de Mendaña en la isla Santa Cruz, en su segundo viaje en busca de las islas Salomón. (4)
- 1821: Se da el Reglamento de Cabotaje. (4)
- 1958: Se efectúa la ceremonia de incorporación a la Armada y de afirmado del pabellón del BAP “Órganos”, ex “Olaya”. (3)

19 de octubre

- 1912: Arriba al Callao el sumergible “Ferré”. (3)
- 1931: Se crea la Dirección de Capitanías la cual tendrá a su cargo lo referente a Marina Mercante, Industrias Marítimas y Pesquería, y le estarán subordinadas todas las capitanías. (3)

1932: Se crea el Departamento Técnico de Sanidad Naval y se determinan sus atribuciones. (3)

1978: Establecimiento de la Casa Museo Gran Almirante Grau, en el inmueble donde nació el héroe en la ciudad de Piura. (3)

20 de octubre

1860: Por una falla estructural, el primer dique flotante instalado en la isla San Lorenzo se hunde en momentos que acomodaba a la fragata "Callao" (ex "Apurímac"). Hubo 40 muertos y 65 heridos. La fragata pudo ser reflotada en 1864. (4)

1943: Se incorpora a la Marina de Guerra el remolcador "Contramaestre Dueñas". (3)

21 de octubre

1835: Por decreto supremo de Luis José de Orbegoso, se establecen las clases de Oficiales de la Marina. (3)

1930: Se crean las clases de Maestro de 1^a y Maestro de 2^a para el personal subalterno de la Armada. (3)

23 de octubre

1877: Nace en el Callao el capitán de navío Germán Stiglich. (3)

1821: Se constituye una dotación de guarnición de 38 efectivos, destinados a los bergantines "Balcárcel" y "Belgrano", antecedente de la actual Fuerza de Infantería de Marina. (2)

1928: Se reconoce oficialmente el "Centro de Maquinistas Navales". (3)

25 de octubre

1856: Zarpa del Callao, al mando de José Boterín, la fragata "Amazonas" con rumbo a Cantón. Por diversas circunstancias llevaría a cabo una circunnavegación, la primera de un buque sudamericano. Retorna al Callao el 28 de mayo de 1858. (2)

1972: La **Historia Marítima del Perú** por D.S. N° 016-72 es declarada obra de interés científico y cultural. (4)

26 de octubre

1858: Por decreto del presidente Ramón Castilla se establece el bloqueo de los puertos y costas de Ecuador. (1)

- 1869: El vapor "Napo", al mando del teniente Melitón Carvajal, atraviesa el Pongo de Manseriche en el río Marañón. (2)
- 1951: Son transferidos al Perú el BAP "Rodríguez", el BAP "Aguirre" y el BAP "Castilla". (3)

27 de octubre

- 1955: Se inaugura la base para marina fluvial en Santa Clotilde, Iquitos. (3)

28 octubre

- 1746: A las 22:30 horas un maremoto arrasa el Callao destruyéndolo totalmente; 19 buques son varados y de los 8 400 habitantes sólo 200 logran salvar la vida. (4)
- 1818: Captura del navío español "Maria Isabel" por parte de la Expedición Libertadora. (4)
- 1946: Inauguración del monumento a la gloria del Almirante Grau, en la Plaza Grau de Lima, obra del escultor español Victorio Macho. (4)

30 de octubre

- 1886: Es aprobado el Código de la Marina Militar. (3)

31 de octubre

- 1858: Se inicia el bloqueo del puerto de Guayaquil, llevado a cabo por la escuadra nacional al mando del contralmirante Ignacio Mariátegui. (1)
- 1860: Fallece en Londres el almirante Tomás Alejandro Cochrane. (3)

NOVIEMBRE

1 de noviembre

- 1791: Según Real Orden del Rey de España Carlos IV, se funda la Academia Real de Náutica de Lima, siendo Virrey del Perú Francisco Gil de Taboada, Lemus y Villamarín. (4)
- 1821: Se funda la Escuela Central de Marina bajo la dirección del teniente primero Eduardo Carrasco. (4)
- 1960: Se transfieren al Perú los BAP "Diez Canseco", ex "Shoveler" y BAP "Gálvez", ex "Ruddy". (3)

3 de noviembre

- 1972: Aparece el primer tomo de la **Historia Marítima del Perú**. (4)
- 1980: Afirmado del pabellón del BAP "Stiglich", construido por el SIMA. Posteriormente sería llevado a Iquitos. (3)
- 1980: Afirmado del pabellón del destructor antisubmarino BAP "Castilla". (3)
- 2004: En el Arsenal de la Marina Militar de Italia, puerto de La Spezia, se bautizan las fragatas misileras BAP "Palacios" y BAP "Aguirre". (3)

4 de noviembre

- 1840: Arriba al Callao el "Perú", primer buque mercante a vapor, durante el segundo gobierno de Agustín Gamarra. El empresario norteamericano William Wheelwright propuso a los gobiernos de Chile y Perú traer barcos a vapor para la navegación en el Pacífico sur. Chile adquirió el vapor "Chile" y nuestro gobierno compró el vapor "Perú". (3)

5 de noviembre

- 1913: Arriba al Callao el sumergible "Palacios". (3)
- 1928: Arriban al Callao los submarinos "R3" y "R4". (3)

6 de noviembre

- 1820: Captura de la fragata española "Esmeralda", que se encontraba fondeada en el Callao. Es abordada por Guise con 170 marineros y 80 marinos. Después de una breve lucha la fragata queda en poder de los patriotas; Guise la saca del fondeadero y la conduce a la isla de San Lorenzo. (1)
- 1821: El comandante general de la Marina, don Martín Jorge Guise, forma el Batallón de Marina. (3)
- 1828: Se rinde en Paita al gobierno peruano la corbeta "Pichincha" de la Gran Colombia. (3)
- 1833: El Ejecutivo promulga el Reglamento de Comercio. (4)
- 1922: Se crea la Capitanía del puerto de Yurimaguas. (3)
- 1922: Se crea el Museo de la Marina de Guerra del Perú. (3)
- 1940: Se crea la Inspección General de Marina, dependiente directamente del ministro de Marina. (3)



El contralmirante Federico Salmón de la Jara, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, presenta el primer Tomo de la **Historia Marítima del Perú: El Mar Gran Personaje**.

(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

- 1943: Se establece la Reserva Naval, compuesta de la Reserva de la Flota, Reserva Organizada, Reserva Voluntaria, Reserva de la Marina Mercante. (3)

7 de noviembre

- 1965: El equipo de la Escuela Naval del Perú gana el Campeonato Sudamericano de Remo. (3)

9 de noviembre

- 1968: Se inaugura la recién remodelada cañonera "Napo" como Dispensario Flotante del Servicio Cívico Fluvial que realiza la Marina de Guerra del Perú en los poblados ribereños de los ríos amazónicos. (3)

- 1987: El Perú es elegido miembro del Consejo Consultivo de la Organización Marítima Internacional. Durante las sesiones de la XV Asamblea Internacional el grupo "C" (Organización Marítima Internacional) realizada en la ciudad de Londres del 9 al 20 de noviembre de 1987, el Perú es electo miembro integrante de dicho Consejo, honor singular para el Perú pues logra un galardón en el ámbito marítimo internacional que lo coloca en los niveles de mayor protagonismo dentro de los países de la región del Pacífico. El Consejo se ocupa del fomento de la seguridad en la navegación y prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. El organismo está integrado por 131 estados miembros. Otro de sus objetivos es fomentar y "facilitar la cooperación entre los gobiernos acerca de las cuestiones técnicas y afines relacionadas con el transporte marítimo, principalmente en lo relativo al fomento de la seguridad de la vida en el mar y a la contaminación ocasionada por los buques". (3)

11 de noviembre

- 1846: En esta fecha el Gobierno contrata con William Wheelwright la instalación de una tubería de fierro de 10 pulgadas de diámetro que llevará agua potable al Callao desde el pucio llamado el Chivato. Esto posibilitará la aguada de los buques. (4)

12 de noviembre

- 1855: Arriban al Callao la fragata "Apurímac" y los vapores "Loa" y "Tumbes", construidos en Londres. (4)
- 1900: Se funda el Centro Naval del Perú, bajo la presidencia del capitán de fragata Ramón Freire Goytizolo. (3)

1975: Creación de la Dirección de Información de la Marina. (3)

13 de noviembre

- 1844: Nacimiento en Reque (Lambayeque) del teniente primero Diego Ferre Sosa. (3)
- 1888: Por decreto supremo el Mariscal Cáceres ordena la reapertura de la Escuela Náutica de Paita. (3)
- 1958: Por Resolución N° 31 se oficializa la presencia del Museo Naval del Perú en la Marina de Guerra del Perú. (3)

15 de noviembre

- 1881: El contralmirante Lizardo Montero asume la presidencia de la República al quedar ésta vacante. (2)
- 1884: Comienza a funcionar la Junta Calificadora de Marina. (3)
- 1954: Buques de la Armada peruana capturan cuatro buques de la flota de Aristóteles Onassis. (4)

16 de noviembre

- 1840: Por medio de un decreto, se da el reglamento de uniformes de Marina. (3)
- 1856: Se subleva en Arica la fragata "Apurímac", uniéndose a la revolución iniciada por Manuel Ignacio de Vivanco en contra de Ramón Castilla. Los rebeldes encabezados por el teniente Lizardo Montero lograron unir al "Loa" y "Tumbes" a su fuerza revolucionaria. (3)

17 de noviembre

- 1980: Afirmado del pabellón nacional del BAP "De Los Heros", en el puerto francés de Lorient. (3)

18 de noviembre

- 1879: Captura de la cañonera "Pilcomayo" por la escuadra chilena. (4)
- 1982: Afirmado del pabellón del submarino BAP "Chipana". (3)

19 de noviembre

- 1567: Zarpa del Callao la expedición de Álvaro de Mendaña, con las naos "Los Reyes" (capitana) y "Todos los Santos" (almiranta), que descubrirá en

febrero de 1568 las Islas Salomón en el océano Pacífico. El virrey Lope García de Castro apoya la empresa. (4)

20 de noviembre

- 1774: Domingo Boenechea e Iríbar parte en una segunda expedición a la Polinesia. (3)
- 1926: Zarpan de New London (EE.UU.) rumbo al Callao los submarinos "R1" y "R2". (3)
- 1984: Afirmado del pabellón nacional en la Base Naval de Paita. (3)
- 1997: La Ley N° 26882 incorpora la Escuela Nacional de Marina Mercante al sector Defensa, Marina de Guerra del Perú. (3)

21 de noviembre

- 1897: El presidente de la República, don Nicolás de Piérola, inaugura el monumento a Miguel Grau en la entonces Plaza La Victoria (Callao). (4)

22 de noviembre

- 1828: Combate de Guayaquil. Episodio de la Guerra con la Gran Colombia en el cual nuestra escuadra compuesta por los barcos: "Presidente", "Libertad" y "Peruviana", al mando del almirante Martín Jorge Guise atacó el puerto de Guayaquil. La Escuadra Peruana logró romper el sistema de defensas y las fortificaciones de tierra del puerto. El intenso cañoneo se inició el 22 de noviembre de 1828 y duró hasta el día 24 en que terminó el combate con la captura de Guayaquil. Al tercer día del combate, la "Presidente" logró acallar el cañón que la había hostilizado durante la noche. En tal intento, coronado exitosamente, pierde la vida el vicealmirante Martín Jorge Guise, siendo reemplazado por el teniente José Boterín. Guayaquil quedó en poder de las fuerzas de ocupación peruanas hasta el 1º de febrero de 1829. (1)
- 1963: Por decreto supremo se establece el Servicio Cívico Fluvial del Amazonas como una entidad coordinadora de las actividades de los ministerios de Salud Pública, Educación, Agricultura, Fomento, Guerra, Marina, Aeronáutica, Gobierno y Policía, del sector público independiente, del sector privado, de los gobiernos locales y de las comunidades; y cuya finalidad será prestar la asistencia técnica y ayuda para elevar el nivel social, económico y cultural de la población de la Hoya Amazónica, promoviendo su desarrollo integral. (3)

24 de noviembre

- 1601: Se prohíbe por Real Cédula que los indios sean empleados para cortar madera. Esta medida va a dificultar la construcción de los barcos, razón por la cual se optará por la mano de obra esclava. (4)
- 1821: Un decreto de San Martín y su ministro Monteagudo establece las jerarquías esenciales en la Marina. Nadie podrá ser oficial sin ser antes guardiamarina con tres años por lo menos o participación en tres campañas. Se establecen las banderas y uniformes a usarse en los barcos. (3)
- 1891: Muere en Lima el contralmirante Antonio de la Haza Rodríguez. (3)

25 de noviembre

- 1915: Se organiza oficialmente el Servicio de Sanidad Naval. (3)
- 1935: Por Ley N° 8134 se reabre en Paita la Escuela Náutica "Miguel Grau". (4)

26 de noviembre

- 1853: El Ecuador proclama una ley en cuyo artículo 1º se lee: "Se declara libre la navegación en los ríos Chinchipe, Santiago, Morona, Pastaza, Tigre, Curaray, Naucama, Napo, Putumayo y demás ríos ecuatorianos que descienden al Amazonas, como también la de este último en la parte que le corresponde al Ecuador". El ministro plenipotenciario del Perú, Mariano José Sanz protesta ante la cancillería quiteña desde el 10 de noviembre de 1853, cuando aún se discutía el proyecto de ley. La ley desconoce la Real Cédula de 1802. (4)

28 de noviembre

- 1834: Nacimiento en Lima del contralmirante Aurelio García y García, autor del primer Derrotero republicano. (3)
- 1957: Llegan al Callao, procedentes de New London, Connecticut, EE.UU., los submarinos BAP "Angamos" y BAP "Iquique", nuevas unidades de la Armada. (3)

30 de noviembre

- 1931: Por Decreto Ley N° 7457 se dispone que la isla de San Lorenzo sea dedicada solo para fines militares, quedando sometida, en toda su extensión a la jurisdicción del Ministerio de Marina. (3)

DICIEMBRE

1 de diciembre

1851: Decreto ratificando el convenio con el Brasil de Navegación Fluvial en el río Amazonas. (3)

3 de diciembre

1928: El gobierno autoriza la compra de la lancha "Coronel Portillo", de larga y destacada actuación en la Amazonía. (3)

1940: Muere en Lima el contralmirante José Ernesto de Mora. (3)

4 de diciembre

1922: Se incorpora a la Armada la barca "Contramaestre Dueñas" (ex "Hebe"). (3)

5 de diciembre

1833: El comandante general de marina, capitán de navío Carlos García del Postigo, propone la creación de dos escuelas náuticas, una en Paita y otra en Arica. (3)

1865: Firma del tratado de alianza peruano-chilena para hacer frente a las pretensiones españolas. (4)

6 de diciembre

1880: Combate en la bahía del Callao la lancha peruana "Arno" con lanchas chilenas. (4)

7 de diciembre

1848: Nacimiento de Manuel José Cuadros, inventor de los torpedos que hundieron en el Callao al buque chileno "Loa", y en Chancay a la cañonera enemiga "Covadonga". Por su acción, Cuadros fue felicitado por el presidente Nicolás de Piérola y recibió la Cruz del Mérito Militar. Murió en Lima el 21 de setiembre de 1898. (3)

8 de diciembre

1961: Inauguración del nuevo local de la Sociedad Mutualista de Técnicos, Maestros y Oficiales de Mar, en la calle Sáenz Peña del Callao. (3)

9 de diciembre

1919: Se da el Decreto Supremo 156 que inicia las primeras gestiones gubernamentales para organizar el cuerpo de Aviación Naval. (3)

10 de diciembre

1824: Ancón es habilitado como puerto mayor. (4)

1825: El gobierno peruano compra la corbeta “General Brown”, que serviría en la Marina con ese nombre, y posteriormente con los de “General Salom” y “Libertad”. (3)

1884: La Marina compra el transporte “Santa Rosa”. (3)

1973: Creación del Arsenal Aeronaval. (3)

11 de diciembre

1981: Afirmado del pabellón del tercer BAP “Guise”. (3)

12 de diciembre

1871: Se aprueba el primer plan de señales nacional, preparado por los capitanes de navío Camilo Carrillo y Juan Pardo de Zela. (4)

1926: Llegan al Callao los submarinos “R-1” y “R-2”. El presidente Leguía y una gran muchedumbre acuden al recibimiento. (3)

14 de diciembre

1775: Nace en Inglaterra el almirante Lord Thomas Cochrane. (3)

15 de diciembre

1960: Afirmado del pabellón del destructor, segundo BAP “Villar”. EE.UU. traspasa al Perú el destructor de la Segunda Guerra Mundial, “Benham”, en calidad de préstamo de acuerdo con su programa de asistencia militar. Será incorporado a la Armada peruana con el nombre de BAP “Villar”. (3)

16 de diciembre

2002: Por primera vez en la historia de la Marina de Guerra del Perú, egresan nueve alféreces de fragata del sexo femenino, integrando la Promoción 2002, conformada en total por 93 oficiales. (3)



Las nueve cadetes navales de la primera promoción de la Escuela Naval del Perú que integró oficiales del sexo femenino.
(Foto reproducida de la revista **El Monitor** N° 272-2002).

17 de diciembre

1861: Se abre al comercio el puerto de la Concepción de Chiclayo, luego llamado Pimentel. (4)

19 de diciembre

1959: El segundo BAP "Almirante Grau" es incorporado a la Armada. (3)

1980: Afirmado del pabellón del submarino BAP "Casma". (3)

20 de diciembre

1855: Decreto disponiendo al construcción de un dique flotante en el Callao. (4)

1925: Muere en Lima el vicealmirante Manuel A. Villavisencio. (3)

21 de diciembre

1605: Zarpa del Callao Pedro Fernández de Quirós, asesorado por Luis Báez de Torres en la tercera expedición hacia las regiones australes. Quirós estaba convencido de que Santa Cruz, las Islas Salomón y las Nuevas Hébridas eran la prolongación de Australia y que atrás existía un gran continente. Descubrió Santa Cruz, Islas Salomón, Espíritu Santo, Nuevas Hébridas, Samoa y probablemente las Fidji, lo cual lo sitúa entre los grandes navegantes. Esta expedición encontró la Micronesia y logró navegar hasta la altura de 26 grados de latitud meridional, habiéndose descubierto 23 islas, de ellas doce pobladas. Luego de algunos años solicitó a la corona un financiamiento, con el fin de retomar la jornada, permiso que le fue entregado en 1614 (siete años después de la expedición), pero la muerte lo sorprendió en Panamá el año 1615. (1)

1961: Llega al Callao y se incorpora a la Escuadra el nuevo destroyer BAP "Guise", transferido a la Perú por la Armada de los EE.UU. en virtud del Convenio del Plan de Ayuda Mutua y Defensa del Hemisferio. (3)

23 de diciembre

1979: Afirmado del pabellón de la corbeta misilera BAP "Carvajal". (3)

25 de diciembre

1830: Nace en Piura el capitán de navío Camilo Carrillo, ilustre marino, científico, político y educador. (3)

- 1960: Arriban al puerto del Callao las dos corbetas cedidas al Perú por los EE.UU., "Gálvez" y "Diez Canseco", conforme al plan de ayuda para la defensa continental. (3)

27 de diciembre

- 1825: Nace en Paita el contralmirante Antonio A. de la Haza Rodríguez. Tuvo una destacada participación en la vida institucional de la Armada. Fue comandante general de Marina y ministro de Guerra y Marina cuando la Guerra con Chile. (3)

- 1841: Inicio del bloqueo del puerto de Arica, durante la guerra con Bolivia. (4)

29 de diciembre

- 1970: Se crea la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", por Decreto Ley N°18711. (4)

30 de diciembre

- 1930: Se establece la calificación de Ingeniería para los egresados de la Escuela Naval. (3)

- 1944: La Ley N° 10146 declara Monumento Nacional la Casa donde nació el contralmirante Miguel Grau. (4)

31 de diciembre

- 1885: Se establece la Mayoría de Órdenes del Departamento Marítimo del Callao. (4)

- 1896: Establecimiento de la Escuela Militar, Preparatoria y Naval, en el fundo Santa Sofía en el Callao. (3)

- 1959: El crucero "Almirante Grau", antes "New Foundland", de la marina de guerra británica, se incorpora a la escuadra peruana. Fue el segundo BAP de ese nombre. Se le confió el mando de la nave al capitán de navío Federico Salmón de la Jara. (2)

BIBLIOGRAFÍA

- BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú**. Lima, Editorial Universitaria, 1968-1970.
- CASTAÑEDA, Alicia y ORTIZ SOTELO, Jorge. **Diccionario biográfico marítimo peruano**. Tomo I. Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993.
- CASTAÑEDA, Alicia y ORTIZ SOTELO, Jorge. **Diccionario biográfico marítimo peruano**. Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.
- EMPRESA EDITORA EL COMERCIO S.A. **Primeras planas del Siglo XX, El Comercio**. Lima, 2002.
- FERNÁNDEZ PRADA EFFIO, Alberto. **La aviación en el Perú**. 4 Tomos. Lima, 1975.
- GARAYCOCHEA, León. **Legislación naval**. Lima, 1920-1943. 18 Tomos.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. **Historia Marítima del Perú**. 13 t.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. **Documentos de creación y estatuto**.
- LOSTAUNAU ULLOA, Alejandro. **Miguel Grau: Cronología biográfica**. Lima, 1981.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. **El libro de la Marina de Guerra del Perú**. Lima, 2006.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. **El Monitor**, órgano informativo de la Marina de Guerra del Perú.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. **Revista de Marina**. Lima, 1907-2008.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Dirección de Intereses Marítimos. **Compendio de historia marítima y naval del Perú**. Lima, 1998.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. **Órdenes Generales de la Armada (OGA)**.
- MONTEZA TAFUR, Miguel. **El conflicto militar del Perú con el Ecuador, 1941**. Ed. Arica S.A., Lima, 1976.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. **Ex-cadetes navales del Perú**. Lima, Asociación de Ex-cadetes Navales del Perú, 1982.
- ROMERO, Fernando. **Iquitos y la Fuerza Fluvial de la Amazonía**. Dirección de Intereses Marítimos del Perú. Lima, 1983.
- VEGAS, Manuel I. **Historia de la Marina de Guerra del Perú**. Ministerio de Marina, Lima, 1973.

Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades

CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO*

1. INTRODUCCIÓN

Pensar es un ejercicio mental imprescindible para definir la propia existencia, la propia existencia, según sostiene el aforismo cartesiano *cogito, ergo sum*, y pensar con estrategia marítima es reflexionar con plena conciencia y convicción de la estrategia como arte y ciencia de la dialéctica aplicada al fenómeno marítimo, esto es, pensar con la capacidad de afrontar una oposición de intereses marítimos.

El origen de la estrategia se remonta al de los ejércitos, y se expresa a través de la palabra griega *strategēia*, la misma que proviene del concepto de *strategos* o arte del general en la guerra, y de la fusión de dos términos: *stratos* (ejército) y *agein* (conducción).

Hoy la estrategia se aplica a todas las actividades humanas, tanto de defensa como de desarrollo sostenible, y de una acepción puramente militar se traslada a una concepción cotidiana con especial énfasis en las actividades de gobierno y gestión de las instituciones y del Estado, pasando del arte de dirigir operaciones militares a la habilidad de dirigir empresas o el propio Estado.

La estrategia se convierte en el principal aporte de la cultura militar a la comunidad intelectual contemporánea, empeñada actualmente en formar a sus líderes y ejecutivos en el razonamiento dialéctico por competitividad –esto es, por relaciones con oposición–, para facilitar luego el desarrollo y crecimiento de las empresas mediante el planeamiento estratégico aplicado.

* Miembro Activo CEEM-IEHMP, presidente del Comité. CEEM "Doctrina Marítima".

Trataremos en el artículo de aplicar el proceso del pensamiento estratégico para expresar los retos y posibilidades en el ámbito marítimo del país, tomando en cuenta el modelo de políticas marítimas de la Unión Europea, a través de tres fases discretas y una fase continua, motivados por cuatro premisas.

Primera premisa, porque interiorizar el proceso del pensamiento estratégico en la formación de nuevos ciudadanos y profesionales relacionados con el mar les permitirá fortalecer una actitud proactiva frente a la vida de relación, de crear y construir el futuro.

Segunda, la formación del pensamiento estratégico posibilita no solo la facilidad de resolver problemas en relaciones con oposición, sino garantizar la continuidad y perfeccionamiento de planes estratégicos institucionales.

Tercera, porque la actitud proactiva le facilita no solo identificarse y participar de la visión estratégica de su organización, contenida en el proceso de planeamiento estratégico, sino en contribuir a la formación de un liderazgo institucional.

Cuarta, porque el sentido de fidelidad de una persona proactiva con su medio ambiente lo prepara para afrontar retos y posibilidades, fortaleciendo sus sentidos de pertenencia y propiedad con relación a una comunidad de intereses.

Sobre el liderazgo institucional, motiva la formación individual del pensamiento estratégico, si tenemos en cuenta su trascendencia colectiva, esto es, de forjar conciencia en la actitud del líder para el trabajo en equipo, como condición y potencialidad del proceso de planificación estratégica aplicada, etapa final de materialización del pensamiento estratégico individual y colectivo en toda organización.

En suma, con este esfuerzo intelectual no se pretende educar mentes sino guiar la autoeducación mental de las personas, con el propósito de concientizarlas para el trabajo en equipo, esencial tanto en la planificación estratégica institucional como en la toma de decisiones individuales y colectivas.

2. BASES DEL PROCESO: CONCEPTOS Y RELACIONES

La apreciación de la realidad, que sustenta el proceso del pensamiento estratégico aplicado al ámbito marítimo, nos exige percibir el fenómeno marítimo como una experiencia sensible, a través del análisis intuitivo y sistemático de los objetos de la realidad marítima tal como son dados a la conciencia, a partir del cual se busca inferir rasgos esenciales de la experiencia.

La experiencia y los conocimientos acumulados tanto en el país como en el extranjero sobre aspectos de estrategia y geopolítica marítima, constituyen valioso material de estudio y sistematización, a fin de contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de una concepción estratégica marítima nacional, así como al diseño de una política marítima del Estado. (Doig, 2005)

En tal sentido, las bases del proceso del pensamiento estratégico comprenden el estudio sistemático aplicado al ámbito marítimo de conceptos y sus relaciones, que abarca los temas de realidad e intereses, política y estrategia, y conciencia y cultura, gráficamente expuestos con apoyo de diagramas de Venn. La teoría de conjuntos es útil para la explicación práctica del citado enfoque sistemático, porque todo sistema es en principio un conjunto de elementos articulados entre sí, aun cuando no todo conjunto sea necesariamente un sistema como tal.

Las relaciones entre variables intervenciones en el proceso estratégico se explican con ayuda de diagramas cartesianos, facilitando exponer gráficamente las fases de apreciación, concepción y plan.

Se incluye un rectángulo alrededor de los diagramas, que se designa con la letra U, y denomina *universo de discurso* o *conjunto marco*, toda vez que el objeto de su estudio son los subconjuntos del mismo por relaciones lógicas.

Finalmente, tanto a modo de ejemplo aplicativo al proceso del pensamiento estratégico marítimo presentado, como de iniciativa para plantear propuestas de políticas marítimas al país, se han tomado en cuenta las experiencias de la Unión Europea por construir una futura política marítima comunitaria. (UE, 2006)

2.1 Realidad marítima e intereses marítimos

Tenemos de un lado la apreciación de la situación expresada en la realidad marítima con un enfoque estático y descriptivo, y del otro los intereses marítimos como relación de tensión desde una perspectiva dinámica e interpretativa. Ambos conceptos se relacionan por los elementos comunes que comparten, pero mantienen claras diferencias por los valores que los distinguen.

Los aspectos relevantes para el estudio de la realidad marítima se clasifican en condicionantes: población, ecología y geopolítica; y en determinantes: jurídico, económico, militar, tecnológico e institucional. Por otro lado, los aspectos relevantes del estudio de los intereses marítimos son el mercado, los recursos, la industria, el comercio, la investigación científica y la identidad nacional. (CEEM, 2008a: 38)

Los elementos comunes que interrelacionan la realidad marítima con los intereses marítimos se expresan en necesidades, inferidas de rasgos esenciales

que la realidad presenta y los intereses nacionales requieren para satisfacerlas. Dado que, todos los peruanos tenemos el deber constitucional de proteger los intereses nacionales (CPP, art. 38º), con la ley fundamental se predetermina la misión del país como nación.

Los elementos no comunes que distinguen la realidad marítima de los intereses marítimos se expresan en valores no compartidos, precisándose que la diferencia de valores en los actores que intervienen es el origen de conflictos y no así los objetos requeridos en bienes y servicios necesarios de obtener o proteger. (Ver Figura 1)

FIGURA 1



2.2 Política marítima y estrategia marítima

Los conceptos de política y estrategia se fusionan en cuanto a procesos de elaboración mental basados en el razonamiento dialéctico, el mismo que discurre por relaciones lógicas entre opuestos –esto es, en procesos caracterizados por el pensamiento estratégico–, dado que comparten como elemento común el conflicto de intereses y acciones. En estrategia el pensamiento y la acción son un continuo sin solución, pues el pensar es una acción sujeta a valores. La política sin valores entra en conflicto con la estrategia, así tenemos que: “el error de los líderes, [...] consiste en poner la *estrategia al servicio de la política* [las cursivas son nuestras], en lugar de a la inversa. Es esto lo que justifica en la mayoría de los casos el oportunismo, y produce una gestión incierta.” (Gallego, 2004: p. 203)

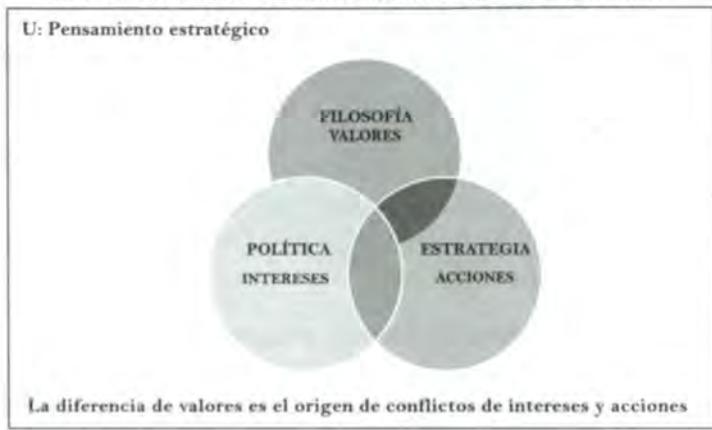
Hablar de pensamiento estratégico marítimo es hablar de estrategia marítima al más alto nivel del país, en relación biunívoca con la política de Estado, pues no

hay política sin estrategia ni estrategia sin política. Así, las políticas de Estado se identifican con los planes estratégicos porque sobreviven en el tiempo a las políticas de gobierno.

El pensamiento estratégico aplicado al ámbito marítimo es sistémico e integral, porque interrelaciona todos los elementos que se vinculan con el quehacer nacional como un todo, pues razona que el accionar de un país es holístico y sostenible en sus diversas expresiones de identidad en intereses y políticas tanto interna como externamente. (Ver Figura 2)

FIGURA 2

RELACIÓN ENTRE FILOSOFÍA, POLÍTICA Y ESTRATEGIA



Elaboración propia

La política definida como ejercicio del poder público para el bien común, y la estrategia como transformación del pensamiento en acción efectiva, se interrelacionan con la filosofía definida por valores y principios superiores que rigen la vida de relación, toda vez que se concibe el poder con una nueva filosofía política de efectos positivos y capacidad productora, en suma de fuerzas múltiples, plurales y diseminadas en un país megadiverso como es el nuestro. (Foucault, citado por Gigli, 2006)

Esta nueva filosofía política trasciende la estrategia y compromete la responsabilidad de los líderes y las organizaciones, dado que, "la filosofía plantea la manera como la empresa intenta desarrollar sus Negocios y, a menudo, refleja el reconocimiento de su responsabilidad social y ética por parte de la firma". (Hill, 1999: 44)

Toda vez que los intereses nacionales se relacionan directamente con la política de Estado y las acciones con la estrategia nacional, y ambos con los valores nacionales de dignidad, libertad, igualdad, justicia y diversidad contenidos en la Constitución Política del Perú (CPP, artículos 1º, 2º, 139º), el elemento esencial que distinguirá las políticas de las estrategias, estará en la diferencia de valores que los configuren, esto es, en valores no compartidos entre los actores que intervienen en dicha relación. Situación que se hace crítica cuando “el conflicto continuo sobre los valores, en particular cuando es secreto y destructivo, debilita la vitalidad organizacional y se debe detener”. (Goodstein 1997: p. 177) (Ver Figura 3)

La mayor dificultad que afrontamos en la determinación de objetivos como resultado del proceso del pensamiento estratégico aplicado a la realidad marítima, está en definir el nivel de relación entre la política y la estrategia, porque hay políticas y estrategias en todos los niveles de la estructura del Estado o de una empresa.

Así, por aplicación del pensamiento estratégico a políticas de Estado se definen objetivos de política nacionales, o simplemente objetivos nacionales (CAEN, 2006: 192), sobre sólidas bases jurídicas contenidas en la Constitución Política del Estado y los tratados internacionales vigentes.

La estrategia nacional se empeñará en alcanzar los objetivos de política de Estado, y en definir sus propios objetivos estratégicos como medios para tales fines. En los niveles más bajos se definen objetivos operativos y administrativos en procura de los objetivos estratégicos, siempre con un enfoque sistémico.

El pensamiento estratégico es sistémico, todos los niveles de relación entre política y estrategia están concatenados, dado que son medios para alcanzar el fin supremo del Estado. El escalón más bajo de la estructura del Estado también define políticas y estrategias que contribuyen a alcanzar objetivos de los escalones intermedios, y por tanto de los más altos de alcance nacional, porque “la interdependencia es probablemente la piedra angular del enfoque sistémico”. (Herrscher, 2005: 128)

2.3 Intereses marítimos y política marítima

Así como las acciones se relacionan con la estrategia, la política responde a intereses, y ambas, política y estrategia, con los valores que comparten. Existe una vinculación relevante entre intereses y política de un Estado, pues comparten un elemento común muy especial: la identidad nacional, protegida por el Estado según la ley fundamental, en cada uno de sus componentes étnicos, culturales y

FIGURA 3

VALORES NACIONALES SEGÚN LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

U: Pensamiento estratégico



Elaboración propia

de nacionalidad (CPP: art. 2º, 19 y 2º, 21). Identidad que viene a ser el resultado de “un proceso de construcción social continuo y permanente, producto a su vez de la interrelación del individuo y su comunidad nacional”. (CEEM, 2008b: p. 69) (Ver Figura 4)



El elemento común que relaciona los intereses marítimos con las políticas de Estado es, en esencia, la identidad marítima del país en estrecha vinculación sistémica con las diversas expresiones de la identidad nacional en su conjunto, respecto de los intereses nacionales como país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial (CEEM, 2008a: p. 209). La identidad marítima no puede desligarse de las identidades andina, amazónica, antártica y aeroespacial del país, porque conforma un todo de identidad nacional inseparable.

La identidad marítima es un elemento esencial de los intereses marítimos por el sentido de propiedad de la población al bien común marítimo nacional en tanto lazos étnicos y culturales que impulsan el desarrollo marítimo, así como es un elemento de la política marítima por el componente de la nacionalidad, en razón del vínculo jurídico político del ciudadano con el Estado.

La naturaleza de la identidad marítima de un país está en el sentido de fidelidad de la población con el medio marítimo, y se compone de dos elementos esenciales; de un lado el sentido de pertenencia de la población marítima con su comunidad nacional en términos de educación y cultura, y en otro extremo, el sentido de propiedad individual y colectiva en su esfera de actividad marítima tutelada por el Estado, en términos de intereses individuales y colectivos.

Así como la identidad marítima es la fuerza impulsora de los intereses marítimos, los intereses marítimos son la fuerza impulsora del desarrollo marítimo nacional, y ambas fuerzas están orientadas hacia una política integral del Estado de seguridad y desarrollo sostenible.

El enfoque estratégico de la identidad nacional es integral porque permite percibir sus elementos componentes en interactividad sinérgica, de un todo mayor a la suma de sus partes, como un suprasistema configurado por la conciencia nacional y los intereses nacionales. Esta visión integral se orienta hacia la sostenibilidad del desarrollo nacional.

La concepción del sistema de planeamiento estratégico del Estado empeñado en desarrollar políticas marítimas con un enfoque de política integral, debe responder a estructuras y procesos, considerando los intereses marítimos como el sistema nacional que interactúa horizontalmente con los sectores, y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, a fin de evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y favorecer la gobernabilidad del país. (CEPLAN, 2008)

2.4 Conciencia marítima y cultura marítima

En la primera fase del proceso del pensamiento estratégico marítimo, de apreciación de la realidad marítima como fenómeno de análisis mental, surge el aspecto del conocimiento consciente e inconsciente como elementos esenciales de la conciencia marítima de la población nacional. Tales elementos, tangibles e intangibles, en la formación de la conciencia marítima, se materializan en la educación y en la cultura desarrollada en el propio país. En esta relación entre conciencia y cultura, el eslabón fundamental se encuentra en la educación, que se convierte en elemento imprescindible de la conciencia e identidad nacional respecto del ámbito marítimo y nacional.

La cultura marítima de un país es una respuesta de las diversas expresiones de la cultura nacional, toda vez que esta última es integral y comprende como suprasistema, intereses e identidades componentes de un todo que es mayor a la suma de sus partes; nuestro caso es el de un país megadiverso, con una diversidad cultural en intensa interactividad.

Un país marítimo sin niveles de educación mínimos se ubica en su entorno en posiciones relativas inaceptables de competitividad, y sin un sistema de protección y promoción de la cultura nacional en sus diversas manifestaciones, carece de proyección institucional como Estado.

La conciencia marítima sostenida en conocimientos adquiridos en la educación básica y la cultura nacional, proporciona al poblador un sentido de pertenencia al medio. Y los intereses marítimos, convertidos en fuerza impulsora del desarrollo marítimo, le dan al poblador el sentido de propiedad de bien común, contribuyendo ambos elementos a formar el sentido de fidelidad del poblador con el medio marítimo y conformar su identidad marítima.

El pensamiento estratégico fluye en esta situación de interculturalidad, en relaciones de contrarios y en forma sistémica, reconociendo al interior del país la existencia de diversas culturas que exigen un pensamiento propio y, con relación al entorno, la suma de energías en un todo nacional interactivo con otros Estados, situación que exige en la estructura del Estado el núcleo de un sistema cultural en armonía con el sistema educativo nacional.

3. PROCESO DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO

3.1 Primera fase: Apreciación estratégica

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento estratégico marítimo en su fundamentación fenomenológica y su discurrir dialéctico y sistemático, sobreviene el análisis estratégico de los intereses en juego. Esta es la primera fase del proceso del pensamiento estratégico aplicado a los intereses marítimos, pues “son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución.” (Bruce y Langdon, 2002: 8)

En esta fase pasamos de un ciclo descriptivo a uno interpretativo siempre en constante cambio, que se retroalimenta por una fase de reflexión continua que se repite durante todo el proceso, con el propósito de determinar criterios para la toma de decisiones estratégicas.

El ciclo descriptivo exige un listado de todas las actividades marítimas relevantes para el análisis estratégico y que configuran los intereses nacionales del país marítimo. Partimos de un esquema de estudio de la realidad marítima en aspectos que nos permitirán determinar las necesidades afines a los intereses nacionales.

El esquema de estudio de los intereses marítimos comprende factores dinámicos del estudio de la realidad nacional, relacionados con actividades económicas tales como el mercado, recursos, industria y comercio, así como con actividades culturales y científicas vinculadas con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo nacional, que nos permitirán a su vez determinar, por trabajo en equipo, las variables de análisis estratégico.

El ciclo interpretativo comprende la contrastación de variables de análisis, la cual confronta factores de fortaleza y debilidad propios, con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir criterios de riesgo, potencialidad, desafío y limitación para la toma de decisiones estratégicas, y luego determinar las necesidades en cada caso.

Determinadas las necesidades para cada criterio, estaremos en condiciones de pasar a la segunda fase del proceso del pensamiento estratégico, el cual se inicia con el siguiente paso: decidir requerimientos para precisar objetivos. (Ver Figura 5)

FIGURA 5

APRECIACIÓN ESTRÁTÉGICA: CRITERIOS PARA LA TOMA DE DECISIONES



a. Actividades y variables de análisis estratégico

Agotado el estudio de la realidad marítima, se desarrolla un listado exhaustivo de las variables internas dependientes y las externas independientes, tomadas del entorno de la organización, a fin de determinar por toma de decisiones en equipo las variables prioritarias en cada actividad relevante al estudio de los intereses marítimos, para el análisis estratégico subsiguiente.

(1) Mercado marítimo: bienes y servicios

- Fortaleza:* Ventaja competitiva en el mercado de servicios.
Debilidad: Desventaja competitiva en el mercado de bienes.
Oportunidad: Crecimiento del mercado en la Cuenca del Pacífico.
Amenaza: Asimetría en el mercado de bienes y servicios.
- (2) Recursos marítimos: renovables y no renovables
- Fortaleza:* Riqueza de recursos para el comercio marítimo.
Debilidad: Incapacidad para explotar recursos marinos.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de recursos marinos.
Amenaza: Alta competitividad en la exploración y explotación de recursos marinos.
- (3) Industria marítima: flotas y puertos
- Fortaleza:* Condiciones estratégicas para servicios logísticos.
Debilidad: Capacitación técnica deficiente incrementa costos.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios logísticos.
Amenaza: Alto desarrollo científico y tecnológico.
- (4) Comercio marítimo: aduanas y mercadería
- Fortaleza:* Posición estratégica para concentrar carga marítima.
Debilidad: Administración Pública deficiente incrementa costos.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la Cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad en el comercio internacional.
- (5) Identidad marítima: social y cultural
- Fortaleza:* Diversidad cultural en el ámbito marítimo.
Debilidad: Bajos índices de salud y educación de la población.
Oportunidad: Alta demanda de conocimientos tradicionales.
Amenaza: Alta competitividad en el comercio cultural.
- (6) Investigación marítima: científica y tecnológica
- Fortaleza:* Ingenio distintivo del poblador nacional.
Debilidad: Deficiente educación básica y capacitación técnica.
Oportunidad: Alta demanda de recursos genéticos.
Amenaza: Alta competitividad en ciencia y tecnología.

b. Análisis estratégico de fuerzas competitivas relativas

Luego de listar las variables por actividades relevantes en los intereses marítimos, para el análisis estratégico, se determinan, por toma de decisiones en

equipo, las variables prioritarias dependientes e independientes constituidas en fuerzas competitivas relativas, a fin de diseñar la respectiva matriz y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

(1) Variables dependientes

- Fortaleza:* Posición y recursos estratégicos para el comercio.
Debilidad: Bajos índices de salud y educación de la población.

(2) Variables independientes

- Oportunidad:* Crecimiento del comercio en la Cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad en el comercio internacional.

c. **Criterios para la toma de decisiones estratégicas**

Al contrastar cada variable dependiente con las independientes, se configuran cuatro cuadrantes en el diagrama cartesiano, que en sentido antihorario, facilitan definir criterios o elementos de juicio para la toma de decisiones estratégicas. Los dos primeros permitirán determinar posibilidades, y los últimos, los retos. En cada cuadrante y para cada criterio, será posible determinar la necesidad respectiva.

- (1) *RIESGO:* Perder la ventaja comparativa en la subregión de la posición estratégica para el comercio internacional.
NECESIDAD: Explotar posición y recursos estratégicos para el desarrollo marítimo.
- (2) *POTENCIALIDAD:* Desarrollar el comercio de servicios marítimos, con especial interés en puertos.
NECESIDAD: Trabajo marítimo.
- (3) *DESAFÍO:* Rescatar a la población de bajos índices de salud y educación.
NECESIDAD: Condiciones mínimas de salud y educación.
- (4) *LIMITACIÓN:* Baja autoestima individual y colectiva de la población.
NECESIDAD: Confianza y seguridad del poblador en sí mismo.

3. 2 Segunda fase: Concepción estratégica

Esta segunda fase comprende el momento de formar decisiones sustentadas en los criterios obtenidos del análisis de fuerzas competitivas relativas y expresadas en necesidades de la realidad nacional, en relación con la misión institucional. El

propósito es configurar la visión de futuro de la organización misma, “para salvar la brecha entre la realidad actual y un futuro potencial”. (Saloner 2005: p. 27)

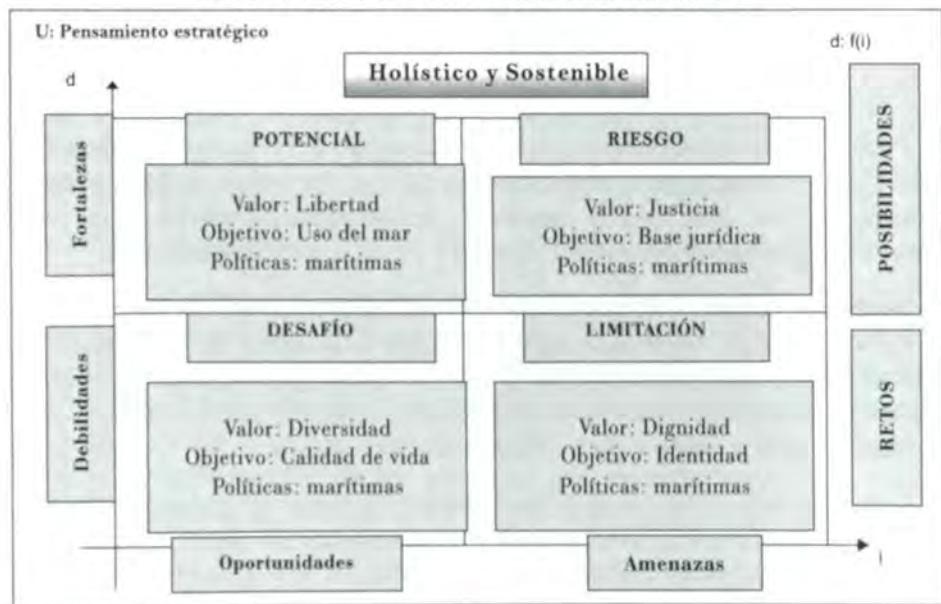
La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones colectivas es fundamental para desarrollar del proceso de planeamiento estratégico aplicado, y en especial para la formación del liderazgo institucional, porque “tener la visión o establecer metas visionadas no es suficiente; [...] se debe compartir, pues solo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder”. (Goodstein, 1997: p. 52)

Las decisiones estratégicas a tomar estarán referidas a precisar inicialmente los requerimientos vinculados con las necesidades que predeterminarán los objetivos por alcanzar, siempre con relación a un propósito estratégico expresado en la visión institucional: “a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un periodo determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí”. (Kluyver, 2005: p. 15)

En esta fase discreta, que también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, se evalúan posibilidades y retos que definirán las políticas a seguir para cada objetivo. (Ver Figura 6)

FIGURA 6

CONCEPCIÓN ESTRÁTÉGICA: TOMA DE DECISIONES



Elaboración propia

a. Toma de decisiones estratégicas

Luego de determinar las necesidades estratégicas para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se definirá el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir la misión con visión y valores por toma de decisiones en equipo. El objetivo expresado refleja el objeto requerido en recursos y capacidades, a fin de promover y proteger los intereses marítimos.

Los retos y posibilidades representan lineamientos guía de gran estrategia, o políticas para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente trabajo aplicativo como propuestas de políticas marítimas.

(1) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

<i>Riesgo:</i>	Perder en la subregión la ventaja comparativa de la posición estratégica para el comercio internacional.
<i>Necesidad:</i>	Explotar la posición y los recursos estratégicos para el desarrollo marítimo.
<i>Requerimiento:</i>	Tomar precauciones y seguridades para el desarrollo marítimo.

RIESGO. OBJETIVO 1: Sostener constitucionalmente la política marítima

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

Planificación estratégica del Estado. Desarrollo del proceso de planeamiento estratégico del Estado por sistemas sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial, a través de un núcleo institucional de planificación centralizada y ejecución descentralizada.

Interculturalidad sistemática. Desarrollo sostenible de los intereses nacionales en base a la reforma del Estado, que contemple la creación de un Ministerio de Cultura como eje central del sistema de cultura nacional, en un proceso estratégico de interculturalidad sistemática inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

Información y vigilancia marítima. Desarrollo integrado e intersectorial en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos e información marítima, así como la coordinación de las actividades de vigilancia y seguimiento en el ámbito marítimo. La integración e interconexión de fuentes de información y redes de vigilancia están estrechamente vinculadas con la protección del medio

ambiente marino para el uso seguro del mar, el fomento de la ciencia y la investigación, así como para el desarrollo tecnológico.

Aguas transfronterizas. Promover el desarrollo sostenible del uso compartido de aguas transfronterizas con los Estados limítrofes, mediante convenios internacionales con especial interés en la explotación de recursos naturales renovables para beneficio de las poblaciones ribereñas, a fin de contribuir a desarrollar políticas marítimas integradas en el país y en la subregión.

Investigación marítima. Desarrollar una economía marítima próspera de forma ecológicamente sostenible, apoyada en la excelencia de la investigación científica marina, la tecnología y la innovación, a fin de afrontar los desafíos de la contaminación del mar y de los cambios climáticos en el planeta.

Biodiversidad marina. Promover la protección del medio ambiente y la biodiversidad de los recursos genéticos marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, mediante acuerdos de ejecución multilateral, privilegiando el accionar en bloques de países marítimos de la subregión, a fin de comprender y defender mejor las cuestiones medioambientales y socioeconómicas subyacentes.

(2) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

Potencialidad: Desarrollar el comercio de servicios marítimos, con especial interés en puertos.

Necesidad: Promover el trabajo marítimo.

Requerimiento: Promover la inversión en infraestructura portuaria y vial.

POTENCIALIDAD. OBJETIVO 2: Usar sosteniblemente el mar

Posibilidades ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

Puertos y logística. Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno, con un enfoque de política integral, abordando los aspectos logísticos de sus capacidades como eslabones de la cadena logística internacional. Estará facilitando así la expansión sostenible de los terminales marítimos y una mejor utilización de la red de puertos subregional en un creciente contexto de competencia por el espacio en los puertos y sus inmediaciones, así como su proyección a explotar el potencial turístico y cultural de las ciudades portuarias.

Agrupaciones multisectoriales. Incrementar la cooperación y fomentar la coordinación y la integración efectivas de las políticas relacionadas con el mar a nivel interno, y en bloques de integración subregional a nivel externo, a fin de

promover una política marítima integrada horizontalmente entre sectores, y transversalmente entre países marítimos.

Transporte marítimo. Desarrollar una política de transporte marítimo nacional interesa no solo al propio sector, sino también al desarrollo futuro de la economía marítima nacional, en apoyo de las zonas costeras. La supresión de obstáculos en la navegación de cabotaje resultará positiva, tanto para el crecimiento descentralizado como para el desarrollo económico sostenible y consolidará la integración de la política de transporte con la política medioambiental, facilitando la transferencia del transporte por carretera al mar.

Contaminación marina. Reducir los altos niveles de contaminación marina por emisión de sustancias procedentes de buques, ciudades y fábricas, en particular en puertos y zonas costeras, así como del cambio climático, ampliando el conocimiento e investigación de nuevas tecnologías para la reducción de la contaminación marina.

Zonas de alta mar. Promover el desarrollo de pesquerías de alta mar en función del bienestar de las comunidades costeras, el medio ambiente marino y la interacción de la pesca con otras actividades, a fin de favorecer una política pesquera integrada en la subregión, la cual responda a una estrategia ecosistémica del medio ambiente marino, empeñada en eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, en aguas propias y en alta mar.

Turismo marítimo sostenible. Promover el desarrollo del turismo marítimo y costero sostenible y competitivo como un sector capital de la economía marítima nacional, fomentando vínculos de relación entre la industria turística y los demás sectores económicos en plena integración de exigencias medioambientales, a fin de transformar los conflictos potenciales en ventajas competitivas.

(3) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

Desafío: Rescatar a la población de bajos índices de salud y educación.

Necesidad: Promover condiciones mínimas de salud y educación.

Requerimiento: Proveer medicinas, alimentos, escuelas y políticos.

DESAFÍO. OBJETIVO 3: Promover la calidad de vida de la población marítima

Retos: ¿Qué debo hacer para superar las debilidades?

Carreras y empleo marítimos. Promocionar el empleo para la gente de mar, generando medidas que ofrezcan mayores atractivos a las profesiones marítimas,

mejoren las condiciones de trabajo en el mar e incrementen la calidad de su preparación y conocimientos, a fin de garantizar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

Información socioeconómica marítima. Promover medidas de seguimiento e información estadística de datos socioeconómicos a favor de los sectores marítimos y zonas costeras, a fin de producir instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a interconectar sus actividades para el desarrollo de una política integral del Estado.

Ecosistemas marinos. Desarrollar una política marítima con un enfoque integrado de la gestión de las actividades marítimas, sustentado en los ecosistemas, y de una estrategia medioambiental marina integrada, destinada a garantizar la sostenibilidad de la economía marítima, tanto en la gestión de la pesca como en las prácticas pesqueras de impacto medioambiental.

Adaptación al cambio climático. Desarrollar una política marítima integrada de protección y prevención de riesgos, y sus repercusiones económicas en las zonas costeras por su exposición a la mayor evolución y a los efectos del cambio climático sobre tales zonas, a fin de mitigar y adaptar a la población marítima al fenómeno climático.

Recursos energéticos marinos. Desarrollar la infraestructura y el transporte marítimo de la energía por aguas nacionales, en armonía con el desarrollo del mercado interior de la energía, el crecimiento del comercio mundial de la energía, las importaciones en la subregión, y el desarrollo de las tecnologías y los recursos energéticos marinos, a fin de contribuir a una política integrada, estable y duradera que facilite las inversiones en infraestructuras energéticas transfronterizas y otras de interés común.

(4) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

Limitación: Baja autoestima individual y colectiva de la población marítima.

Necesidad: Promover confianza y seguridad del poblador en sí mismo.

Requerimiento: Gestionar solidaridad y apoyo de la cooperación internacional.

LIMITACIONES. OBJETIVO 4: Fomentar la identidad marítima nacional

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

Centro de Estudios Estratégico-Marítimos. Promover la creación y desarrollo de una entidad pedagógica pública o privada al más alto nivel académico nacional,

que contribuya a potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico aplicado a los intereses nacionales. Así también, a lograr el máximo desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional, con especial interés en la formación de líderes y ejecutivos proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

Foros marítimos internacionales. Promover la participación del país en foros internacionales creados o por crearse, relacionados con organizaciones marítimas internacionales, con particular interés en la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), y el futuro Organismo Regulador de Ordenamiento Pesquero para la Alta Mar del Pacífico Sur (OROP), a fin de captar el apoyo internacional a países en desarrollo con políticas marítimas integradas con arreglo a la legislación internacional.

Educación y cultura marítima. Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos, proponiendo los mejores instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a asociar sus políticas e interconectar sus actividades, optimizando el uso de espacios nacionales de interculturalidad para el desarrollo de una política integral del Estado.

Intereses antárticos. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el Continente Antártico, con relación a la protección del medio ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología antártica, el turismo y la seguridad, a fin de sentar las bases de una profunda reflexión sobre el rol del Estado en este ámbito de proyección e identidad nacional, que posibiliten cristalizar una futura política marítima integrada.

Día marítimo nacional. Promover la creación e institucionalización del Día Marítimo Nacional, con el propósito de incrementar la conciencia e identidad marítima de la ciudadanía al aumentar la visibilidad de los sectores marítimos y fomentar las mejores prácticas para el mantenimiento de los contactos y la relación con los grupos de interés marítimo. Así se apoyará el desarrollo futuro de un enfoque integrado de política marítima nacional.

3.3. Tercera fase: Plan estratégico; comunicación y control

La tercera fase del proceso del pensamiento estratégico aplicado, corresponde a la expresión de la decisión estratégica a través de la formulación de un plan maestro o comunicación tangible que materialice el pensamiento en acción preliminar, empeñado en un auténtico liderazgo institucional durante la ejecución, monitoreo de planes y supervisión de la acción planeada. (Hill, 1999: p. 26)

Esta última fase discreta del proceso del pensamiento estratégico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, permitiendo reforzar, en la formación de líderes y ejecutivos, una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no solo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente. (Goodstein, 1997: p. 55)

Los componentes básicos de un plan estratégico al más alto nivel institucional, se proyectan para desarrollar un proceso de planeamiento estratégico, a un “análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida” (Kluyver 2001: p. 14), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo o administrativo, esto es, al desarrollo de planes en cada nivel. (Ver Figura 7)

FIGURA 7

PLAN ESTRATÉGICO: COMUNICACIÓN Y CONTROL



a Plan Estratégico Marítimo

La expresión esencial de una decisión estratégica al más alto nivel institucional debe responder a una secuencia de cinco preguntas, que expresadas en un orden de razonamiento lógico, configuran el esquema básico de un plan estratégico a publicitar en esta fase de comunicación y control. “Si la estrategia no está clara y la lógica no tiene consistencia, ninguna cantidad de detalles operacionales o de inversión compensará sus debilidades”. (Saloner, 2005: 393)

MISIÓN: ¿Cuál es el quehacer institucional?

(1) Proteger y promover los intereses marítimos nacionales.

VISIÓN: ¿Cuál es el ser de la organización?

(2) Perú, país marítimo líder en servicios portuarios.

VALORES: ¿Cuáles son las convicciones colectivas?

(3) Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

OBJETIVOS: ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?

(4) Usar sosteniblemente el mar; sostener constitucionalmente la política marítima; promover la calidad de vida de la población marítima; y fomentar la identidad marítima nacional.

POLÍTICAS: ¿Cuáles son los lineamientos guía para lograr los objetivos?

(5) Retos y posibilidades marítimas nacionales.

Retos de alianza: Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Foros marítimos internacionales; Intereses antárticos; Cultura y patrimonio marítimo; Día Marítimo Nacional.

Retos de superación: Carreras y empleo marítimos; Información socioeconómica marítima; Ecosistemas marinos; Adaptación al cambio climático; Recursos energéticos marinos.

Posibilidades de promoción: Puertos y logística; Agrupaciones multisectoriales; Transporte marítimo; Contaminación marina; Zonas de alta mar; Turismo marítimo sostenible.

Posibilidades de protección: Planificación estratégica del Estado; Interculturalidad sistémica; Información y Vigilancia marítima; aguas transfronterizas; Investigación marítima; Biodiversidad marina.

b. Liderazgo Estratégico

El desarrollo y monitoreo de planes institucionales responde a tres niveles de conducción, en armonía con los objetivos políticos, estratégicos y operativos o administrativos durante el proceso de ejecución del pensamiento estratégico. En esta etapa juega un rol clave el liderazgo estratégico, esto es, la capacidad de conducción democrática –consensual, prudente y gradual–, que legitime la autoridad responsable al más alto nivel de la organización, pues “el liderazgo estratégico se refiere a la capacidad de articular una visión estratégica de la compañía y la habilidad de motivar a los demás a participar de esa visión. [...]

Estas características [las buenas cualidades de un líder] son: (1) visión, elocuencia y consistencia, (2) compromiso, (3) mantenerse bien informado, (4) disponibilidad para delegar y dar poder y (5) astucia política". (Hill, 1999: pp. 26-27)

CONCLUSIONES

1. El pensamiento estratégico aplicado a la realidad marítima facilita determinar objetivos estratégicos, pues al resolver la relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones requeridas, define recursos propios a defender y bienes ajenos a obtener, a fin de proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo.
2. Quien elabora y formula la política en cualquier nivel del Estado, debe hacerlo aplicando el pensamiento estratégico al fenómeno nacional en el ámbito de interés en particular; y quien ejecuta cualquier política, debe hacerlo estratégicamente, porque una es continuación y correspondencia de la otra, interactuando sistémicamente en un todo que es el país.
3. El razonamiento dialéctico en cuanto a la promoción de los intereses marítimos, discurre por una planificación centralizada y una ejecución descentralizada del desarrollo nacional, con un enfoque estratégico y sistémico, mediante una política integral del Estado aplicada en forma horizontal intersectorialmente y transversal en los niveles de gobierno por un desarrollo sostenible.
4. El pensamiento estratégico marítimo aplicado a la interculturalidad del país, razona por una planificación descentralizada y una ejecución centralizada a través de un núcleo central del sistema nacional, esto es, de un Ministerio de Cultura concebido con un enfoque político holístico e integral.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRUCE, A. y LANGDON, K. (2002). **El Pensamiento Estratégico**. México, Grijalbo.
- CAEN. (2006). **Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional**. Lima: Centro de Altos Estudios Nacionales.
- CEPLAN. (28 Junio 2008). Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- CPP. (1993) **Constitución Política del Perú**. Edición Oficial. Consulta 20 enero 2010. <http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html/>
- DOIG J. (2005). Doctrina Marítima: Aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico marítimo. **Revista de Marina**, Perú, 98(2), 2005.
- GALLEGOS, F. (2004) **El Pensamiento Estratégico**. Barcelona Paidós Ibérica S.A.
- GIGLI, F. (2006) "Michel Foucault: aportes para una nueva filosofía política". Universidad Nacional del Comahue, Neuquén, Argentina, 2006. **Portal UI. Uruguay de las Ideas. Montevideo, abril 2006**. Consulta: 15 enero 2010. <http://www.uruguaypiensa.org.uy/noticia_39_1.html>
- GOODSTEIN, L., Nolan, T. y Pfeiffer, J. (1997) **Planeación Estratégica Aplicada**. Bogotá, McGraw-Hill.
- HERRSCHER, E. (2005) **Planeamiento Sistémico**. Buenos Aires, Macchi.
- HILL, C. y Jones, G. (1999) **Administración Estratégica: Un Enfoque Integrado**. Bogotá, McGraw-Hill Interamericana S.A.
- IEHMP. (2008a) **Fundamentos de Doctrina Marítima**. Lima, Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM.
- IEHMP. (2008b) Intereses marítimos y política de Estado. *Separata CEEM*. Lima, Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM.
- CLUYVER, C. (2005) **Pensamiento estratégico: una perspectiva para los ejecutivos**. Buenos Aires, Pearson Education S.A.
- SALONER, G., SHEPARD, A., y PODOLNY, J. (2005) **Administración Estratégica**. México, Limusa Wiley.
- UE. (2006) **Libro Verde: Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares**. Bruselas, Comisión de las Comunidades Europeas, Unión Europea.

Datos para la historia sobre las fortificaciones de Arica y su eficacia en los combates de febrero y marzo de 1880: Fuentes documentales del archivo Panizo

JUAN CARLOS FLÓREZ GRANDA*

INTRODUCCIÓN

El 13 de agosto de 1868 Arica había sufrido daños por los efectos devastadores de un terremoto y posterior tsunami que habían dejado la ciudad y puerto destruidos. No existía desde esa época fortificación alguna que protegiera esta importante plaza.

La declaración de guerra por parte de Chile el 5 de abril de 1879 sorprendió al Perú sin armas ni elementos suficientes para una adecuada defensa. Hablar de ello sería repetir lo que otros trabajos de historiadores han demostrado a través de todos estos años.

El presente trabajo tiene por finalidad mostrar un aspecto poco conocido sobre los inicios de las fortificaciones, publicando a su vez documentos del Archivo Panizo, los cuales conservo a través de la institución que dirijo y que en su conjunto podrán dar detalles de todo el proceso de fortificación hasta probar su efectividad en los dos únicos combates de costa, resaltando el gran aporte de las baterías del Norte comandadas por el Coronel Arnaldo Panizo durante el desbloqueo del puerto de Arica por la corbeta “Unión” y en general valorar el rol de la artillería peruana en la construcción y posterior prueba de fuego de la plaza en estos combates.

* Director de la Sociedad de Estudios Históricos Coronel Arnaldo Panizo (SEHCP).

En todos los partes y transcripciones se ha respetado la puntuación y errores ortográficos, tal como aparecen en los manuscritos originales.

INICIOS DE LOS TRABAJOS DE FORTIFICACIÓN

Al inicio de la guerra el contralmirante Lizardo Montero fue nombrado Jefe Político y Militar de los Departamentos del Sur. El 9 de abril asume el mando de la comandancia general de las baterías y fuerzas de Arica, trasladándose a esta provincia inmediatamente a continuar los trabajos de fortificación¹, iniciados por el Prefecto de Tacna, Dr. Carlos Zapata y encomendados desde el 2 de abril de 1879, por Mariano Ignacio Prado, al coronel Arnaldo Panizo en el cargo de jefe de las fortificaciones.

Bajo su jefatura, Panizo trabajó conjuntamente con los ingenieros Teobaldo Eléspuru y Castillo, construyendo y artillando las Baterías del Norte: "*San José*", "*Santa Rosa*" y "*Dos de Mayo*", y las del Este uniéndose por una línea de fortificaciones pasajeras, cubriendo la retaguardia del Puerto y el Norte de las Baterías de "*San José*".²

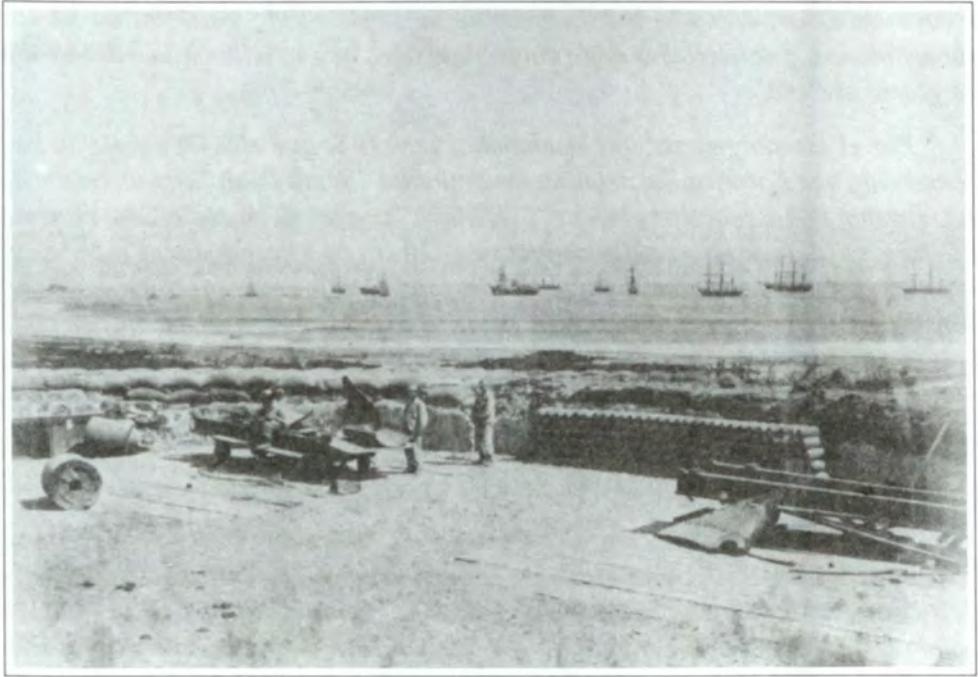
INSPECCIÓN DE LAS BATERÍAS

El 13 de noviembre de 1879, una comisión compuesta por los tenientes coroneles José Godines, Benigno Ostolaza y el sargento mayor José Lino Coello, tuvo por misión supervisar el estado de avance de las baterías del Norte, emitiendo un parte el cual adjuntamos el siguiente documento:

*Comisión inspectora de la Baterías³
Y Fuerza de esta Plaza
Arica, Noviembre 13 de 1879*

*Bmto. Sor. Corl. J. de E. Mayor de las Baterias
Y Fuerza de esta Plaza
S.C.*

En cumplimiento de lo ordenado por U.S. para inspeccionar las baterías de esta plaza, en unión de los Sres. Jefes Coronel D. Benigno Ostolaza y Sargento Mayor D. José Lino Coello, tengo el honor de dar cuenta a U.S. de la inspección que se practicado en las del Norte, mandadas por el Sr. Corl. D. Arnaldo Panizo, permitiéndome desde luego manifestar a U.S. la satisfacción que ha tenido la comisión al encontrar las citadas baterías en (...roto...) estado de adelanto, que no es fácil comprender que en el poco tiempo de su establecimiento se hayan emprendido trabajos de tanta importancia y significación que solo el patriotismo



Vista del Fuerte San José en 1880.
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

y constancia así como la inteligencia de su Primer Jefe y disciplina de sus subordinados, pueden haber dado cima á una obra que está llamada a dar un día de gloria al Perú.

Por el estado general que acompaña, verá U.S. que en este puerto se han construido tres Baterías. La primera denominada "Santa Rosa" con un cañón de 300 sistema Babasseur; la segunda "2 de Mayo" con un cañón del mismo sistema, y la tercera "San José" con dos cañones de 120 sistema Parrot. Estas baterías se encuentran con sus cañones bien montados; sus plataformas y polvorines de una construcción sólida y con arreglo á la perfección del arte. Así mismo hay en cada batería habitaciones para Jefes y Oficiales y cuadras cómodas y bien ventiladas para la tropa.

Inspeccionados prolíjamente los proyectiles, pólvora, saqueteros y su material en general, se encuentra todo completo y en perfecta seguridad y conservación.

El personal de los S.S. Jefes y Oficiales es cumplido; y a primera vista se comprende que cada uno en su puesto desempeña perfectamente las obligaciones de su cargo. Los individuos de tropa de que se compone la Brigada es de 110 hombres, divididos en 3 compañías, que sirven de dotación para cada Batería. Esta fuerza es demasiado reducida, y es de necesidad que se aumente al número de 200 hombres con la que se formarán cuatro compañías para el buen servicio de las tres Baterías, y haya como reemplazar las bajas que hubiera en un combate.

A pesar de no haber recibido el Jefe los libros, que le son necesarios para organizar la mayoría se encuentran cuadernos apropiados en que aparece el buen arreglo de su documentación todo conforme á las prescripciones de la ordenanza. La cuenta y documentos de caja, manifiestan la pureza y honorabilidad de los que la manejan.

Antes de concluir llamaré la atención de U.S. manifestándole que las citadas Baterías han hecho tres pedidos de cal, cemento romano, pintura y otros artículos que son de imperiosa necesidad para la terminación de las obras. U.S. se servirá hacerlo así presente al Bto. S.C.A.C. Gral.

Seame permitido esponer a U.S. que con motivo de haberseme ordenado con precisión marchar al Morro de Sama para desempeñar una nueva comisión no pasé á U.S. oportunamente el presente parte, llevando un retardo que me ha sido imposible evitar.

Dios guie a U.S.

Firma: Godines

El 9 de enero de 1880 Panizo es nombrado Comandante General de Artillería de Campaña:

"Sr. Coronel D.⁴

Arnaldo Panizo

S.C.

S.Sr. el Brmto Sor. Contralmirante, Jefe Superior de los Departamentos del Sur, que conoce los méritos de Us. Ha tenido a bien nombrarlo Comandante General de Artillería de Campaña.

Comunicolo a Us. Felicitándolo por la prueba de distinción que merece sus aptitudes y patriotismo. Dios Guíe a Us.

José de la Torre".

Se muestra a continuación los partes de los combates de costa correspondientes a la Comandancia General de Artillería de Campaña, cuyos borradores están incluidos en la serie de documentos del Archivo Panizo. Estos están apoyados por el parte del Jefe del Estado Mayor General del Ejército del Sur, el coronel José de la Torre. En ellos se revela un nuevo aspecto referente a la efectiva acción de la artillería de costa frente a la amenaza chilena en ese momento. Las cartas hablan por sí solas y describen diversas situaciones poco conocidas, afianzando la sentencia que las fortificaciones de Arica fueron inexpugnables por mar.

1er. COMBATE DE COSTA: NARRACIÓN DOCUMENTAL

*Comandancia General de
Artillería de Campaña*

Arica, febrero 27 de 1880

Sor. Coronel Jefe de E.M.G.

S.C.

A las 8am del dia de hoy, me constitui como de costumbre, en los trabajos de fortificación de campaña que están bajo mi dirección y estando allí me llamó la atención la proximidad del "Huascar" á las baterías del "Morro" y desde ese momento creí inevitable un combate, el que no se dejó esperar; pues á las 9am rompió sus fuegos dicha batería.

Inmediatamente pasé a las baterías del Norte acompañado del Sargento Mayor D. Pedro Ugarteche, del ingeniero señor Teobaldo Eléspuru, del secretario de esta Comandancia Sargento Mayor Grdo. D. Ernesto Diez Canseco y del ayudante subteniente Don Gerardo Soria; donde encontrando a Us me ordenó tomara el mando de dichas baterías.

Constituíme en la de "Santa Rosa" que fue la primera en hacer fuego, á las órdenes del Mayor Ugarteche y servida por la Ira. Compañía de la Brigada del Norte y la 3ra. de la Brigada de Campaña mandadas por el Sargento Mayor Grdo. D. Nicanor García Goytizolo; siguiendo inmediatamente la de "San José" servida por la 4ta. Compañía de la Brigada "Artillería de Campaña" mandada por el Capitán Grdo. Eloy Caballero y a las órdenes del 2do. Jefe de este cuerpo, Sargento Mayor Don Manuel Martínez; y la del "2 de Mayo" servida por la 2da. y 3ra. Compañías de la Brigada del Norte, á las órdenes del Comandante de las baterías Teniente Coronel Don Juan Pablo Ayllón.

El combate continuó contra el "Huascar" y la corbeta "Magallanes" que se le unió poco después hasta las 10h 30am dando comienzo de nuevo a las 11 y terminando a las 4pm, por haberse puesto el enemigo fuera de tiro, huyendo del monitor "Manco Capac" y de los fuegos del "Morro" y Baterías del Norte, haciendo los últimos disparos la de "San José".

Los proyectiles arrojados por estas baterías ascienden á cuarenta: trece huecos y veinte y siete sólidos; siendo satisfactorio anunciar á Us. no haber ocurrido novedad durante el combate.

El Bnmto. Sor Contra almirante y Us., testigos oculares habrán quedado complacidos del entusiasmo y valor de los que combatieron bajo mis órdenes en las baterías del Norte.

Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de US: para los fines que estime conveniente,

Dios Gue a US

S.C.

(sf) Arnaldo Panizo.

— — —

2do. COMBATE DE COSTA: NARRACIÓN DOCUMENTAL

*Comandancia General de
Artillería de Campaña*

Arica, Marzo 17 de 1880

*Sor. Coronel Jefe de E.M.G.
Del 1er. Ejército del Sur*

S.C.

A las 5 horas del día de hoy, entró en este puerto nuestra corbeta de guerra "Unión". A las 6 recibí orden de Us. De poner las Baterías del Norte en son de combate.

Trascurrió la mañana son novedad, hasta las 9 a.m. que en que "Huascar" hizo algunos disparos sobre la "Unión" que fueron contestados por ella inmediatamente; pero el "Huascar" se había colocado á tal distancia que hubiera sido inútil que las baterías de mi mando le hubieran hecho fuego; pues estaba fuera de tiro: á las 10 poco mas ó menos se retiró para regresar á la 1 p.m. é hizo de nuevo fuego contra nuestra corbeta que fue contestado por ella y por las Baterías del "Morro".

Después de dos ó tres tiros del "Huascar" hechos fuera de nuestro alcance, pasó este monitor hacia el sur; al mismo tiempo el blindado "Cochrane" navegó rumbo á estas baterías para cruzar sus fuegos con los del "Huascar" sobre la "Unión" y habiéndose puesto a tiro, ordené romper inmediatamente los fuegos, lo que se hizo en el acto; logrando que el blindado chileno abandonara ese punto, navegando hacia el sur hasta ponerse fuera de nuestro alcance.

Poco después el "Huascar" que había estado tras la Isla sin hacer fuego, atravesó la bahía, seguida de uno de sus trasportes que se encontraba al Norte; en su travesía le hicimos fuego hasta que puesto fuera de nuestro alcance, mandé que cesaran estos.

El combate continuó hasta las 2h 45' p.m; hora en que el blindado chileno hizo rumbo al Norte yendo a unirse con el "Huascar" y el trasporte, haciendo los últimos disparos nuestra bien mandada y tripulada corbeta, que impasible y serena recibía momento por momento los bien dirigidos disparos del enemigo, contestándolos con valeroso entusiasmo.

Los proyectiles arrojados por estas baterías, ascienden á veinte y dos: diez huecos y doce sólidos, siéndome satisfactorio anunciar a Us. No haber ocurrido novedad durante el combate.

Los jefes, oficiales é individuos de tropa que combatieron á mis órdenes, manifestaron como siempre su entusiasmo y valor.

El Cirujano en Jefe Don Pedro Bertonelli, que se presentó en la Batería de "Santa Rosa" espontáneamente, la Ambulancia N 2. y la sección respectiva de la Maestranza, estuvieron en sus puestos para acudir con sus servicios donde lo exigieran las circunstancias, lo que felizmente no fue necesario emplear.

Es todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de Us. Para los fines que estime conveniente.

Dios Gue a Us.

(sf) Arnaldo Panizo.

Comandancia General de Artillería en Campaña

Relación de los S.S. jefes y oficiales de la expresada, que han combatido en las Baterías del Norte contra la Escuadra Chilena:

Día 27 de Febrero de 1880

<i>Coronel</i>	<i>Don Arnaldo Panizo</i>	<i>Comandante General</i>
<i>Srgto. Mor.</i>	<i>" Ernesto Diez Canseco</i>	<i>Secretario</i>
<i>Subteniente</i>	<i>" M. Gerardo Soria</i>	<i>Ayudante</i>
<i>Id.</i>	<i>" Pedro Carlin</i>	<i>Amanuense</i>
<i>Sor</i>	<i>Don Teobaldo Eléspuru</i>	<i>Ingeniero</i>

Día 17 de Marzo de 1880

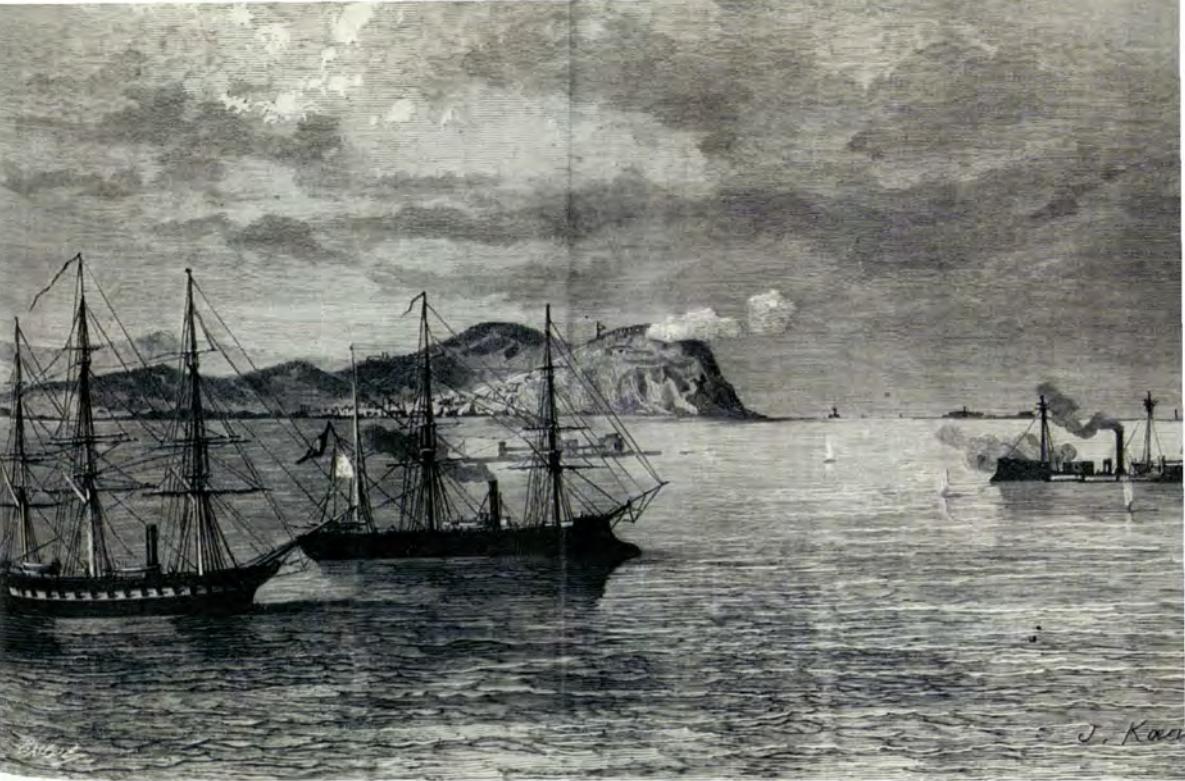
<i>Coronel</i>	<i>Don Arnaldo Panizo</i>	<i>Comandante General</i>
<i>Srgto. Mor.</i>	<i>" Ernesto Diez Canseco</i>	<i>Secretario</i>
<i>Subteniente</i>	<i>" M. Gerardo Soria</i>	<i>Ayudante</i>
<i>Sor</i>	<i>Don Teobaldo Eléspuru</i>	<i>Ingeniero</i>
	<i>" Pedro Bertonelli</i>	<i>Cirujano Mayor del E.</i>

Arica, Marzo 20 de 1880

Firma: Ernesto Diez Canseco

Vo.Bo. (Firmado) Panizo.

- - -



Grabado tomado de **L' Illustration** de Francia, donde se aprecia el combate de Costa del 17 de marzo de 1880.

PARTE DE ESTADO MAYOR GENERAL DEL 1er. EJÉRCITO DEL SUR

(Copia)⁵

Estado Mayor General del
1er. Ejército del Sur

Arica, Marzo 18 de 1880

Bnmto Sr. Contra Almirante
General en Jefe del 1er. Ejército del Sur

B.S.C.A

Tan luego que se me dio parte en el campamento de que la corbeta "Unión" había fondeado en el puerto, en la mañana de ayer, me constitúi inmediatamente a bordo á fin de disponer lo conveniente, para el desembarco de lo que conducía, y atender á la vez, á la provisión de lo que necesitaba. En efecto, así lo verifiqué y habiéndose apercibido a poco rato, que el monitor "Huascar" se dirigía a la rada, ordené al Comandante del monitor "Manco Capac", que se encontraba en la corbeta, que saliera una y media milla afuera, con el buque de su mando, para cubrir con sus fuegos a la "Unión"; disponiendo á la vez, que el Coronel D. Arnaldo Panizo, que me acompañaba en esos instantes, se constituyera en su puesto como Jefe que era de las Baterías del Norte, con el objeto de atender a la parte que le concernía, en el combate próximo a librarse. En seguida me dirigi a tierra, llegando de transito al monitor "Manco Capac", á reiterar la orden de salida, de que he hecho referencia, y ordenando á la lancha torpedera "Alianza", que aprovechase de una ocasión favorable, para aplicar un torpedo, á cualquiera de los buques enemigos.

Una vez en tierra, dispuse que se continuara proveyendo de carbón á la corbeta, en la cantidad que le era necesaria, y dirigiéndose después á las Baterías, adonde dicté las disposiciones del caso para el combate. Este no se hizo esperar, pues avanzando el "Huascar" rompió sus fuegos haciendo 8 tiros sobre nuestra corbeta y monitor, desde las 8.50am, hasta las 9.30am, siendo contestados por dos tiros del "Morro" y dos de la "Unión" y retirándose á la ultima hora preindicada, al lado de los demás buques, el agresor.

A las doce m. se renovó el combate, el cual se hizo general desde ese momento, siendo de notar que dirigiéndose el "Cochrane" á atacar de un modo decisivo a la "Unión", tuvo que desistir de su empeño, por dos tiros certeros de á trescientos que le dirigió las Baterías del Norte, y por el nutrido fuego que se le hacia de todos nuestros fuertes, marchando á todo su andar á colocarse al frente del "Morro", de donde también fue rechazado, haciendo apagar el fuego del enemigo

á las 2.20pm, hora en que se retiró con los demás buques, situándose fuera de tiro.

Es muy importante y difícil de apreciar la circunstancia de que a pesar de ser atacada con insistencia la corbeta "Unión", por el blindado "Cochrane" y el "Huascar", y teniendo los enemigos á mas de un blanco fijo, ocho cañones de a 300, y otros de menor calibre, que hacían fuego incesante sobre la corbeta, que contestaba con rapidez y energía á los fuegos, no haya sufrido más daño que la muerte de un individuo y ocho heridos, por dos proyectiles caídos en la caja de humo, y en la parte de proa; manifestando a Us. que dos de esos individuos pertenecía al número de los del ejército, que verificaban el cargamento del carbón para el buque, durante el primitivo ataque del "Huascar", en las frecuentes véces que cruzo por toda la extensión de la bahía, sin que los perturbara el estampido del cañón, y continuando imposible en la ocupación que se les había dado.

Concluido el combate, me constitúi á las 4 horas 30 minutos pm. en la corbeta "Unión", y ordené á su Comandante que zarpara en el acto, aprovechando, de la oportunidad de haberse reconcentrado hacia el Oeste los buques enemigos, pues en la noche creí imposible su evasión, y si prolongaba su permanencia hasta el dia siguiente, era inevitable la pérdida del buque, porque el transporte chileno "Cousiño" había marchado en la mañana del dia de su llegada, con rumbo al Norte, sin duda con el fin de traer el resto de la escuadra chilena que se hallaba en Pacocha.

Efectivamente, á las 5 y 15 p.m., levó anclas la corbeta, y se hizo a la mar con rumbo sur, entre los hurras de los valerosos combatientes, que la habían defendido con abnegación y entusiasmo; siendo perseguido después de un momento por el transporte "Amazonas", blindado "Cochrane" y monitor "Huascar", los mismos que se avistaron en el puerto en la mañana de hoy, en unión del blindado "Blanco Encalada" y transporte "Angamos", todo lo cual pone en evidencia el haberse salvado nuestro buque.

No concluiré sin encomiar la decisión y entusiasmo general de los combatientes; permitiéndome recomendar particularmente á Us., al Comandante General de las Baterías de esta Plaza, Capitán de Navio D. Camilo N. Carrillo, al Coronel D. Arnaldo Panizo y al Capitán de Fragata comandante del monitor "Manco Capac" D. José Sanchez Lagomarsino, á quienes se les debe el que no se haya perdido la corbeta, que hubiera sido destruida por la artillería enemiga, haciendo imposible, por consiguiente su salvación, al no mediar los esfuerzos desplegados en su defensa, por los jefes que hago mención; recomendando también á Us. la solicita actividad del Capitán del Puerto, Capitán de Fragata D. Eduardo Raygada, que en la esfera que le competía cumplió con sus deberes, haciendo

rápido á la vez, el embarco de carbón con que se proveía a la corbeta; y al Sub Jefe de este Estado Mayor General, Coronel D. Jacinto Mendoza, y Teniente Coronel D. Ramón A. Zavala que estuvieron siempre á mi lado durante el combate.

Testigo presencial de los hechos relatados los valorizo en toda su importancia y magnitud haciéndose acreedores á justos y merecidos elogios, el digno y valeroso comandante de la corbeta "Unión", Capitán de Navio graduado Don Manuel Villavicencio, y su heróica oficialidad, que serenos ante el inminente peligro en que se encontraban, lograron salvarla, ejecutando una gloriosa salida al frente de dos poderosos buques, y un transporte enemigos, que se halaban concretados a impedir su marcha.

Elevo al despacho de Us. los partes originales que sobre tan heróico combate, me han dirigido los comandantes Grales. De las Baterías de esta Plaza, de la Artillería en Campaña Jefe Accidental de la Batería del Norte, del Monitor "Manco Capac", y de la lancha torpedera "Alianza" incluyendo á la vez las listas de presentes en las Baterías, los de los Jefes y Oficiales de este E.M.Gral que concurrieron á ellos, y la correspondiente á los que se encontraban en el monitor "Manco Capac".

Dios gue a Us.

B.S.C.A

(Firmado) José de la Torre

Relación de los Sres. Jefes y Oficiales del Estado Mayor General del 1er. Ejército del Sur, que se encontraron en las Baterías del Morro, durante el combate del 17 del presente:

Grados	Clases	Nombres	Destinos
Coronel	Tnte. Coronel	D. Jacinto Mendoza	Sub J. de E.M.Gral.
Coronel	"	" José Godines	
Coronel	"	" Benigno Ostolaza	
"		" Manuel Santos la Torre	
Sgt. Mor	Capitán	" Julian Arce	
"	"	" José Matías Salazar	
"	"	" Fernando de la Fuente	
"	"	" Julian Rojas	
"	"	" Juan C. Rivero	
Teniente		" Cosme Cobos	
Teniente		" Manuel Fco. De los Ríos	
Teniente Coronel		" Ramón Zavala	Ayudantes en Jefe de E.M.G.
Capitán Teniente		" Enrique de la Torre	"

*Arica, Marzo 18 de 1880
(Firmado) Jacinto Mendoza*

Vo.Bo. (Firmado) La Torre.

Después de haber leído la documentación referente a las dos victorias peruanas en Arica, se muestra el telegrama que el contralmirante Lizardo Montero envía a Panizo en referencia a estos combates.

(Oficina Telegrafo Arica)⁶

Telegrama de Tacna

Marzo 19 de 1880

Sr. Coronel Panizo

Arica

El amigo y el Jefe te felicitan por los bellos resultados que han dado tus incessantes trabajos de las Baterías.

Firma: Montero

Rdo. 3h 45pm

Consideramos que el real éxito en este periodo (febrero y marzo de 1880) se origina por una adecuada planificación conjunta con las fuerzas del ejército y armada peruana, lo que nos lleva a la conclusión que la única forma de lograr victorias es la permanente conjunción de fuerzas bajo una sola unidad, punto que careció de solidez durante la pasada guerra debido a constantes preferencias partidistas y caudillistas que podría ser el punto de partida para un atento y futuro estudio de la sociología peruana.

Finalizo este trabajo publicando el artículo 2do. de la Orden General del 1er. Ejército del Sur, el día 21 de Marzo de 1880, poco conocido en nuestro medio y que obra en copia manuscrita en los archivos del SEHCAP:

Art. 2do.- El Bmto Sor. Contra Almirante Gal en Jefe del Ejército del Sur, con fecha 19 del corriente dice lo que sigue:

La función de armas que ha tenido lugar el dia 17 con motivo de la entrada y salida al puerto de Arica de la Corbeta de Guerra "Unión", constituye una gloria nacional, cuya conquista se debe a la audacia y habilidad del comandante D. Manuel A. Villavicencio y a los bravos defensores de esta plaza militar.

Si el 27 de Febrero se probó por primera vez al enemigo de cuanto eran capaces los hombres á cuyo valor y civismo se ha confiado la defensa del codiciado Arica, diez días después (sic), es decir el 17 del corriente, ha presentadose la brillante ocasión de hacer conocer al mundo hasta donde puede llevarse el denuedo y la pericia cuando se obedece á los nobles estímulos de un ascendrado patriotismo.

El Comdte. Villavicencio y sus dignos compañeros pues han escrito un preciosa pagina en nuestras historia, acreditando una serenidad á toda prueba y los mas profundos conocimientos profesionales: á todos los felicito pues, con patriótico entusiasmo!

Por lo demás, la patria sabrá premiar debidamente á sus valientes hijos, que en jornadas desiguales han aumentado su gloria y su renombre. Mientras tanto, reciba el Comdte. Villavicencio así como los jefes superiores de la plaza, los comandantes de las Baterías y del Monitor "Manco Capac" y los demás servidores de la nación que tanto se han distinguido, el testimonio de mi júbilo y admiración, haciéndolo tan público como lo permitan los límites de la orden general del Ejército de mi mando, en cuyas páginas se consignará la presente comunicación = Montero.

Firma: El Jefe de E. M. José La Torre.

NOTAS

1. Vargas Hurtado, Gerardo. **La Batalla de Arica**, p. 14. 1ra. Edición 1921.
2. **Libreta de Servicios del coronel Arnaldo Panizo.** Archivo Panizo. Sociedad de Estudios Históricos Coronel Arnaldo Panizo (SEHCAP) sehcap@sehcap.org
3. Colección de la Srita. Elsa Panizo Martínez, nieta del coronel Arnaldo Panizo. Gentilmente donó una copia notariada al SEHCAP.
4. Archivo Panizo. **Folder N° 4. Sociedad de Estudios Históricos Coronel Arnaldo Panizo** (SEHCAP). sehcap@sehcap.org
5. Documento de la colección de la Srita. Elsa Panizo Martínez, nieta del Coronel Arnaldo Panizo. El SEHCAP posee una copia notariada.
6. Archivo Panizo. **Folder N° 4. Sociedad de Estudios Históricos Coronel Arnaldo Panizo** (SEHCAP).

*El 128º Aniversario del Combate de Angamos**

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

Es un honor y un privilegio el poder hacer uso de esta tribuna en tan magna fecha y ante tan selecto y distinguido auditorio, por lo que deseo expresar mi más profundo agradecimiento al señor almirante Melitón Carvajal y al Consejo Directivo que preside.

El día de hoy celebramos el ciento ochenta y seis aniversario de la creación de la Marina de Guerra del Perú y el ciento veintiocho aniversario del glorioso Combate Naval de Punta Angamos, donde se inmolaran Grau y el grupo de preclaros tripulantes que dotaban al ya legendario Monitor.

Para tal efecto y tratándose de un estratega, con la venia de mis amigos historiadores, me permitiré ensayar una sucinta singladura a través del espacio-tiempo-histórico, donde pretendo establecer, en primer lugar, nuestra procedencia, para lo cual mencionaremos lo acaecido desde la aparición de los primeros pobladores hasta la epopeya de la independencia. Posteriormente en un rápido viaje citaremos a modo de hitos, los principales acontecimientos desde tan magna fecha hasta el tratado de Lima, por considerar a la misma, como el punto de inflexión histórica por excelencia, que divide casi simétricamente nuestra historia republicana, para finalmente recorrer en similar forma las movidas aguas que nos traerán a la actualidad.

El Perú es un país que geoestratégicamente se encuentra asentado en la parte central de la costa occidental de América del Sur, un lugar de interesante

* Discurso de Orden leído en la ceremonia realizada el 2 de octubre de 2007 en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

proyecciones dentro del hemisferio Pacífico, que es actualmente el gran espacio regional del tercer milenio que transitamos y dentro del cual se hallan varios espacios de poder tratando de alcanzar, no solo un nivel como potencia, sino la hegemonía de su región.

La sociedad que ocupa tal territorio, es por un lado, ancestral heredera de milenaria estirpe, donde las diversas culturas y señoríos al evolucionar en el tiempo, dieron lugar en su momento al florecimiento del Imperio de los Incas, el cual ocupó la costa, la sierra en sus vertientes oriental y occidental, dominando las alturas y demostrando desde ya, el control sobre uno de los dos grandes ejes geopolíticos sudamericanos, encontrándose además en franco proceso de penetración de la amazonía, lugar donde está asentado el eje geopolítico transversal, el río Amazonas, cuyas nacientes se hallan en el Perú, en el nevado Mismi. Dicho imperio de nacimiento y naturaleza netamente andina, dominadora de las alturas, se convirtió en breve plazo en una sociedad amante del mar, adonde volcaron su sed de conocimiento y aventuras, buscando nuevas y lejanas tierras y culturas, amén de implementando y desarrollando un complejo sistema comercial a través del mar.

Cuando se debió de ingresar a la etapa de consolidación del mismo, se desató una feroz guerra civil, en medio de la cual fue encontrado por los conquistadores, hijos estos últimos de los exploradores y descubridores, intrépidos marineros, ávidos de aventuras y de conocimientos, de descubrir nuevos espacios que diesen a sus soberanos el control del mundo y a ellos las apetecidas riquezas y poder buscados. Conquistadores que aprovecharon las ventajas y debilidades que tal guerra civil exponía, así como el resurgimiento de los regionalismos y rivalidades de los pueblos sojuzgados en su momento por el imperio, tomando conocimiento y ventaja de las mismas, enconando entre ellos a los naturales, para lograr su objetivo: dominar y conquistar al imperio, pasando luego a la etapa denominada del Virreinato, el cual, en sus inicios, ocupó en la práctica toda Sudamérica, con excepción de la Gobernación de Venezuela, perteneciente al Virreinato de Nueva España, y el espacio de la amazonía correspondiente primero al Tratado de Tordesillas y posteriormente ampliado y modificado en extensión por el de San Ildefonso, perteneciendo todas esas tierras al reino de Portugal.

Este periodo tiene una duración aproximada de trescientos años, periodo durante el cual se forjan las características de los nuevos pobladores, nacidos de la mixtura de ambas etnias predominantes y que son las que heredamos alemerger a la independencia las repúblicas sudamericanas, aportando todo el bagaje de conocimientos relacionados con el gobierno, los que eran función y consecuencia del ordenamiento dispuesto por la corona y que representó en su momento el más grande reto para empezar a ser repúblicas independientes. No podemos dejar de

mencionar el aporte de otras minorías étnicas, que por diversas razones se asentaron en estos territorios, integrándose como parte inherente de los mismos y contribuyeron con sus costumbres a la formación del nuevo poblador.

Definida nuestra procedencia, es importante mencionar la existencia de tres constantes históricas que son las que gobiernan la evolución de los países a través del tiempo y adicionarle a las mismas un principio geopolítico, todo lo cual nos permitirá visualizar una serie de procesos que aun hoy se dan.

La primera de las constantes son dos corrientes, la secesionista y la integracionista, las que muchas veces se complementan dentro del proceso deseado. Así en la actualidad asistimos a los intentos de creación de naciones indígenas en base a la segregación de territorios de dos estados constituidos para crear uno nuevo, pretendiendo dotárselas de todos los elementos que caracterizan a una nación, implicando su reconocimiento a nivel internacional, como si se tratara de nuevos estados naciendo a la independencia. Una de ellas es la pretensión de crear la Nación Aymara en la zona del Altiplano, constituida en base a territorios principalmente de Perú y Bolivia. Otra es en la frontera de Brasil y Venezuela; y una tercera impulsada en territorios pertenecientes al Perú y Ecuador por la ONG Ibis.

La segunda constante está constituida por las dos tendencias geopolíticas, la Continentalista de Mac Kinder con la Isla Mundial y la Marítima de Mahan con el predominio de los mares y la consiguiente rivalidad entre los defensores de cada una de ellas. Sin embargo la realidad nos hace ver que a pesar del gran avance tecnológico, ninguna de las dos ha podido predominar sobre la otra, fundamentalmente debido a la interdependencia existente entre las mismas.

La tercera es la que está referida a las teorías de los grandes espacios regionales y de los espacios de poder, las cuales comparten a su vez el principio geopolítico a enunciar posteriormente. A través de la historia han existido tres grandes espacios regionales donde se han desarrollado (en su momento) las principales culturas o civilizaciones; el primero de ellos correspondió al Mediterráneo, el segundo (en su momento) al Atlántico y el actual que pertenece al Pacífico. A su vez y en su momento en cada uno de ellos se constituyeron espacios de poder, dados por las culturas, imperios o países que en diferentes estadios de evolución obtuvieron o pretendieron la hegemonía dentro del correspondiente espacio regional.

Finalmente citaremos el principio geopolítico que dice que: "Los Estados / países son iguales que seres vivos, por tanto nacen, crecen, se desarrollan, decrecen y mueren o desaparecen".

Habiendo efectuado esta puesta en escena pasaremos a recorrer lo sucedido desde el advenimiento a la independencia, un 28 de julio de 1821 hasta la firma del Tratado de Lima de 1929, para lo cual solo citaremos brevemente los principales acontecimientos, dentro del marco global correspondiente a los dominios: económico, político, militar y social.

En el enfoque de la primera parte ha sido imposible desdoblar los sucesos en los dominios político y militar por las condiciones en que se dieron, motivo por lo que serán tratados como si se tratara de uno solo.

La independencia americana se gesta singularmente como la búsqueda de una parcela de poder, de aquellos que se sentían relegados del destino de sus propias comunidades, consecuencia de la marcada división existente entre las diversas clases sociales, adicionándose a ello, el conocimiento e influencia de las nuevas corrientes provenientes del viejo mundo, y del trasvase cultural generado por aquellos, que nacidos en el nuevo mundo, habían completado su educación en la metrópoli.

La gesta libertaria generó, qué duda cabe, ingente cantidad de caudillos dentro de toda la extensión del territorio virreinal, con su consiguiente carga de rivalidades, enconos y deseos de poder, aunándose a ello la no existencia de las nacionalidades propiamente dichas, sino más bien, la presencia de profundos regionalismos, que fueron los que marcaron la división política de la América virreinal, independientemente de los principios del *Uti possidetis* y de la libre determinación de los pueblos que se establecieron como base para tal proceso.

El Perú más que ninguno sufrió tales consecuencias, debido sobre todo a que el núcleo del poder español se encontraba asentado en su territorio. Prueba de ello el hecho de que a pesar de haberse jurado la independencia, la Capitulación de Ayacucho se firma en 1824 y Rodil se rinde en los castillos del Callao en 1826, a consecuencia del asedio y bloqueo de la fortaleza y del convencimiento de que no se iba a recibir ninguna clase de ayuda de la península.

El dominio político-militar en los primeros 108 años que abarca esta arbitraria división de la época republicana, está jalónado desde su inicio, por el hecho de haber nacido a la vida independiente como protectorado en vez de república, con todo lo que ello significa a pesar del corto lapso de tal situación, generándose a partir de ella una sucesión de acontecimientos en los que la presidencia del país salta de uno a otro caudillo secundado por los grandes intereses privados, amén de la cantidad de Constituciones que se prodigan, generando como consecuencia, que el primer gobierno civil se dé recién en 1872 con Pardo, fundador del partido civilista.



El Combate de Angamos según obra artística de Guillermo Spiers,

oficial de Marina peruano contemporáneo de Miguel Grau.

(Óleo en el Museo Naval del Perú).

Durante su presidencia Ramón Castilla enunció el principio geopolítico marítimo: "Si Chile compra un buque el Perú debe comprar dos", convirtiendo en su época al Perú como la potencia marítima del Pacífico sudamericano, principio que lamentablemente no se cumple por la miopía de la clase política que no llega a comprender la importancia del mar en las relaciones internacionales.

El primer conflicto por límites lo tenemos con Colombia en el 28, posteriormente con la guerra declarada a la Confederación Perú-Boliviana inicialmente por Chile a quien se une posteriormente la Argentina. Previo a la declaratoria de guerra se produce una acción de piratería por parte de Chile al incursionar y hacerse por un golpe de fuerza de la flota peruano-boliviana. La rivalidad peruano-chilena era de larga data, considerando los últimos, que el Perú tenía con ellos una deuda de alrededor de 10 millones de pesos consecuencia de los gastos incurridos por la expedición libertadora, sin tener en cuenta que de no arrojarse el poder español del Perú, la independencia del resto de repúblicas podría en el corto plazo convertirse en una quimera. Portales, obsesionado con el poder que representaba la Confederación, establece el principio que dice: "Debemos dominar para siempre en el Pacífico. Esta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre", la que ha sido seguida permanentemente por el país del sur.

El 52 arriban la fragata "Amazonas" que diera la primera vuelta al mundo, y las goletas "Tumbes" y "Loa"; aprobándose el primer Código Civil.

En el 57 Ecuador cede a acreedores británicos territorios que de acuerdo a la Real Cédula de 1802 pertenecían a la provincia litoral de Loreto, generándose el consiguiente conflicto y el retorno de los citados territorios al seno de la patria.

El 65 se levanta Prado en Arequipa, declarando la guerra a España; como consecuencia se dan los combates de Abtao y del 2 de Mayo de 1866 contra España.

El 68 asume Balta la presidencia del Perú y quizá como medida de control de cualquier intento de sublevación de las diferentes guarniciones, asistimos a lo que podríamos denominar el primer desarme unilateral, situación que no impidió que en el 72 se diese el motín de los hermanos Gutiérrez, que culminó con el linchamiento de los tres hermanos por el pueblo de Lima y Callao.

El 76 asume Prado la presidencia y se hacen populares los dos acorazados, "Bolivia" y "Argentina", los que supuestamente evitarían el futuro y previsible conflicto con Chile. Si como algunos presuponen, el supuesto tratado secreto con Bolivia, al cual debería de adherirse la Argentina, constituía parte de una estrategia disuasiva, la realidad demostró lo contrario, pues quien disuadió a la Argentina

fue Chile al acordar que el Atlántico era para la Argentina y el Pacífico para Chile. La consecuencia fue que Argentina no se adhirió al tratado secreto, no existieron los famosos acorazados, no hubo la tal disuasión y se produjo la guerra por todos conocida.

Abril del 79, Guerra con Chile por el guano y el salitre. Grau y el "Huáscar"; Iquique y Angamos. El 80 Bolognesi se inmola en Arica; Piérola accede gracias a sus montoneros al poder y el ejército chileno ingresa a territorio peruano, se pierden Tarapacá y Arica. El 83 se da la Batalla de Huamachuco y se firma el Tratado de Ancón que supuestamente marca el fin de la guerra; el 93 caduca el Tratado de Ancón que daba a Chile la ocupación de Tacna y Arica, para en 1929 firmarse el Tratado de Lima, mediante el cual Tacna se reincorpora al Perú.

En el interin, en el 95 Piérola al frente de la coalición nacional y secundado por sus montoneros se levanta contra Cáceres entrando en Lima y es elegido presidente. 1904, primer gobierno de José Pardo y Barreda, hijo del anterior. 1908 primer gobierno de Leguía y fracaso de la revolución pierolista. 1909 se firma el tratado de límites definitivo con Brasil, el hermano y dos hijos de Piérola asaltan palacio de gobierno a fin de forzar la renuncia de Leguía. 1911 enfrentamiento con Colombia, combate de La Pedrera. El 19 se inicia el Oncenio de Leguía. El 23 el Congreso sometido a Leguía autoriza la reelección ilimitada. El 27 Perú cede a Colombia, Leticia; zona cauchera.

En el dominio económico, el 40 se inicia la explotación del guano con el auge que ella debió representar para el país, ya que era una fuente de grandes dividendos, los que fueron aprovechados sobre todo por los consignatarios, permitiendo que el país viva de los empréstitos, los que iban por delante de la explotación. El 48 se inicia la construcción del ferrocarril de Lima al Callao, era el primero en Sudamérica. El 51 se genera un gran escándalo durante la administración de Echenique por la consolidación de la deuda interna y por la consignación del guano. El 68 Balta trae a Meiggs de Chile para la construcción de ferrocarriles, el que a su vez trae consigo obreros chilenos por considerarlos mejores que los peruanos. El 69 Piérola, ministro de Hacienda firma contrato del guano con la casa Dreyfus. El 70 se inician las obras del ferrocarril Lima-La Oroya y Arequipa-Puno y al año siguiente es inaugurado el de Mollendo-Arequipa. No podemos dejar de mencionar la riqueza cauchera, la cual fue explotada desde 1880 hasta 1914.

El 97 se introduce el patrón de oro en la economía peruana. El 99 el presupuesto de la república alcanza la cifra record de 1'100 000 libras esterlinas. 1922 se suscribe el acuerdo Salomón-Grant relacionado con los yacimientos de La Brea y Pariñas.



Juan Manuel Ontaneda Vallejo, primer ministro de Marina el año 1919.
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

En el dominio social; la población del Perú en el 50 era de 21 millones de habitantes; en el 54 asistimos a la supresión del tributo indio y a la abolición de la esclavitud. El 55 se inicia el alumbrado a gas. El 57 se inaugura el teléfono entre Lima y El Callao. El 68 se produce el terremoto en Tacna de 8.6 grados. El 85 se da una rebelión indígena y popular contra la política fiscal dirigida por Pedro Atusparia en Ancash. Este mismo año se sacrifica Daniel Alcides Carrión a causa de la verruga peruana. 1905 se establece la instrucción primaria gratuita y obligatoria. 1906 se crea la CPV. 1907 Arriban los cruceros "Grau" y "Bolognesi". 1910 Jorge Chávez cruza los Alpes en avión, misioneras en Chiclayo. 1911 misioneras en el Cusco, se descubre Machu Picchu.

La segunda parte de nuestra singladura abarca desde 1930 a la fecha y en esta oportunidad usaremos los cuatro dominios perfectamente diferenciados.

En el dominio político: en 1930 se funda el partido aprista peruano y Sánchez Cerro depone a Leguía; el 32 estalla la revolución aprista de Trujillo. El 33 se da una nueva Constitución, y es asesinado Sánchez Cerro. Asume la presidencia el general Oscar R. Benavides, el que el año 36 anula la convocatoria a elecciones y prorroga su mandato por tres años más; dicho año se da el nuevo Código Civil. El 39 Manuel Prado es elegido presidente. En el 45 asume la presidencia José Luis Bustamante y Rivero con el apoyo del APRA. En el 48 un nuevo golpe militar instaura en el gobierno al general Manuel A. Odría, iniciándose el periodo conocido como el Ochenio, estableciéndose el año 49 la ley de seguridad interior, la cual suspende indefinidamente las garantías constitucionales. En el 52 se declara la soberanía marítima sobre las 200 millas. El 56 asume la presidencia Manuel Prado, quien deroga la ley de seguridad interior y declara la amnistía política. El año 62 una Junta Militar encabezada por el general Pérez Godoy se hace con el poder, llamando a elecciones el año siguiente, saliendo elegido Fernando Belaunde. El 68 se recuperan los yacimientos de La Brea y Pariñas, generándose el escándalo de la famosa página once; golpe de estado a cargo del general Juan Velasco Alvarado, quien es depuesto por el general Morales Bermúdez el 75. El 77 se elige la Asamblea Constituyente encargada de redactar una nueva Constitución. En 1980 vuelve a la palestra política Belaunde Terry y junto con él aparece el grupo terrorista más sanguinario de la historia: Sendero Luminoso, iniciándose un proceso que aún dura y cuyas secuelas difícilmente se podrán desterrar, generándose más de 25 000 víctimas y pérdidas incalculables superiores a los 30 mil millones de USD, proceso que inicialmente fuera catalogado como de abigeato. El 85 asume la presidencia Alan García Pérez, dando inicio a una política económica heterodoxa con el dólar MUC y produciéndose la mayor inflación del país, estableciendo a su vez en tal sentido un récord mundial. En 1990 sorpresivamente gana las elecciones Alberto Fujimori Fujimori, iniciando su

gobierno dentro de una grave crisis económica y política; el 92 disuelve el Congreso y después de un tiempo llama a elecciones para un Congreso Constituyente Democrático unicameral, con funciones simultáneas de Asamblea Constituyente y Congreso ordinario. El 93 se promulga la nueva Constitución y se produce la captura del líder senderista Abimael Guzmán; el 95 sale reelegido para un segundo periodo Fujimori. El 96 se produce la toma de la embajada del Japón por el MRTA, la cual dura 126 días, hasta su rescate mediante una espectacular operación militar, Chavín de Huantar, con el saldo de un rehén muerto y 14 terroristas. El 98 se firma el acta de Brasilia que pone fin al conflicto del Cenepa, sin embargo las concesiones hechas son una bomba de tiempo de impredecibles consecuencias. En el 2000 Fujimori es reelecto para un tercer periodo gracias a la famosa "interpretación auténtica" alegada por sus seguidores, como consecuencia de ello se generan una serie de movilizaciones de todo tipo, que culminan con la renuncia vía fax a la presidencia, eligiendo el Congreso como presidente de Transición a Valentín Paniagua, quien gobierna por un año. Se dan nuevas elecciones en que se impone Alejandro Toledo, para en el 2006, por diversas razones iniciar su segunda presidencia Alan García Pérez, gracias sobre todo a la aparición nuevamente de un outsider a la cabeza del partido nacionalista y al contenido de sus postulados, los cuales no auguraban nada bueno para el país.

En el dominio militar: en el año 32 se da el conflicto con Colombia en el trapezio amazónico. El 41 se da el conflicto con el Ecuador que culmina con la batalla de Zarumilla, firmándose al año siguiente el Protocolo de Paz, Amistad y Límites, más conocido como el Protocolo de Río de Janeiro, por la ciudad en que se firmó, del cual serán garantes Argentina, Chile, Brasil y EEUU. El 59 y 60 arriban de Inglaterra los nuevos cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi". Durante el Gobierno de Velasco se potencia la Fuerza Armada, consecuencia de lo cual por primera vez desde 1879, la Marina de Guerra del Perú se convierte en la más poderosa de esta parte del Pacífico. El 81 se da un nuevo conflicto con Ecuador, el de falso Paquisha. El año 95, nuevamente nos encontramos en conflicto con el Ecuador en el valle del Cenepa. Durante todo el tiempo transcurrido desde 1980 hasta el 2006 se ha recortado sistemáticamente el presupuesto de Defensa, cayéndose a niveles inadmisibles que atentan no solo con el mantenimiento de equipos y sistemas, sino lo que es más grave, contra la instrucción, el entrenamiento y la moral de las instituciones y su personal, habiéndose desatado una implacable cacería que no tiene otro objetivo que la desaparición de la FFAA, tal como está contenido en el libro Complot, del cual forman parte varios supuestos conspicuos peruanos, algunos de los cuales siguen medrando del erario nacional y ostentan parcelas de poder dentro del estado.

Dominio económico: en el 46 se autoriza a la IPC a explotar petróleo en Sechura. El año 63 se marca un récord en la producción de harina de pescado. El 66 se inaugura el aeropuerto internacional Jorge Chávez en el Callao. 1968 devaluación del dólar; deuda externa 700 millones USD. El 69 se da la reforma agraria con las funestas consecuencias que aun hoy sufrimos, se da la creación del Pacto Andino con Perú, Ecuador, Bolivia y Chile. El 74 la deuda externa ha alcanzado los 4 000 millones de USD, tiempo transcurrido seis años. El 87 se inicia la moratoria unilateral del Perú a pagar su deuda externa convirtiéndose en inelegible por la comunidad financiera internacional; iniciándose el año siguiente una hiperinflación, la deuda externa alcanza los 20 000 millones de USD.

Dominio social: Terremoto en Lima en 1940, 8.2 grados. El 48 se suspenden indefinidamente las garantías constitucionales. El 65 aparecen movimientos guerrilleros en zonas rurales. En 1970 se produce el terremoto en Huaraz, que deja una gran destrucción y alrededor de 70 000 muertos. El 71 se produce la creación de SINAMOS, sistema nacional de movilización social con su famosa aplanadora. El 80 empieza un nuevo calvario para el Perú en general a través de los movimientos terroristas, Sendero Luminoso y el MRTA fundamentalmente. A partir del 2000, entre otros tenemos la creación de la Comisión de la Verdad y la Reconciliación, constituida en su mayoría por elementos pertenecientes a la izquierda caviar, dicha comisión no estableció ninguna verdad ni logró ninguna reconciliación, por el contrario exacerbó el enfrentamiento entre peruanos y medró cómodamente del erario nacional, continuando haciéndolo algunos de sus ex integrantes en la actualidad. Andahuaylazo, generando situaciones de conflicto donde se cometieron delitos de sedición y otros que a la fecha continúan impunes. Huelgas, paros, toma de carreteras, autoridades que desconocen para qué fueron elegidos, pero que atentan contra la estabilidad democrática del país haciéndolo ingobernable.

Esto a grandes rasgos, es lo que ha sucedido en casi dos centurias de vida republicana.

Nos hemos reunido hoy día en primer término para rendir homenaje a los creadores de la Marina de Guerra del Perú, aquellos visionarios peruanos que en su momento intuyeron la necesidad de contar con una Marina de Guerra fuerte y poderosa para dar a la Nación la seguridad necesaria que permita su desarrollo armónico y provea el Bienestar General a su sociedad. De otro lado y no menos importante, para recordar y homenajear a aquellos peruanos que ofrendaron sus vidas el 8 de octubre de 1879 en Punta Angamos, quienes de alguna forma representan a lo mejor de la sociedad de esa época aciaga, quienes no vacilaron en sacrificarse para legar a las generaciones porvenir las bases del Perú futuro,

para con su ofrenda, lavar los errores de los dirigentes que no prestaron atención, ni quisieron tomar cabal conocimiento de lo que sucedía en su entorno.

El haber transitado esta larga y tediosa singladura, no ha tenido otro objeto que el mostrar que el tiempo transcurrido en ambas etapas de la misma, de casi cien años de duración cada una, ha sido un tiempo perdido, ya que a símil de un nuevo Jano, con ligeros matices, son dos caras iguales de una misma moneda y, que aquellos a los que se les entregó de alguna manera, la capacidad de gobernar, no cumplieron con el encargo recibido y recurrentemente cometieron una y otra vez los mismos errores, con un desconocimiento total de la historia.

El Perú ha perdido desde la independencia a la fecha una extensión territorial que aproximadamente equivale a la mitad del territorio actual, donde se escondían riquezas que hoy en día sirven para crear el Bienestar de otras sociedades. Si hubiéramos defendido correctamente tal territorio y no hubiéramos sido repetitivos en nuestros errores, no hubiésemos perdido las 210 millas de litoral en el 79, y ahora, no tendríamos el problema de la delimitación marítima, la que representa uno de tantos ejemplos a exponer.

La Estrategia, la Política y la Historia son tres disciplinas que participan de la ciencia y el arte, las cuales se encuentran estrechamente relacionadas, tanto así, que las tres participan en diferentes medidas en la creación del futuro, donde el arte está constituido por la imaginación creadora que permite soñar construyendo.

La primera de ellas establece y define el “cómo hacer”, la segunda se define como el “arte de lo imposible” y la tercera nos recuerda los hechos acaecidos a fin de “no cometer los mismos errores, pero permitiéndonos cometer nuevos errores”.

Qué mejor homenaje podemos rendir a quienes nos crearon y a quienes ofrendaron sus vidas para preservar la heredad recibida, que el hacer viable, grande y poderosa la Nación que nos legaron.

Nación que necesita de la determinación de una VISIÓN, de donde obtener los Grandes Objetivos Nacionales y las Políticas de Estado, una VISIÓN a un horizonte tal, que sirva para desarrollar un Proyecto Nacional, una VISIÓN, consecuencia de los escenarios, global, regional y nacional; determinados al horizonte establecido y que nos proyecte al futuro, que sea el norte que guíe a ésta y a las futuras generaciones en la obtención del Bien Común, donde exista un equilibrado balance entre Desarrollo y Seguridad, donde el desarrollo será tal que todos gocen del Bienestar y la seguridad provea la paz y tranquilidad necesaria

para ser feliz. Una Visión que nos permita de una vez por todas no seguir siendo: "Un mendigo sentado sobre un banco de oro".

Creo, señoras y señores, que han tenido la fina gentileza de escucharme, que ese sería el mejor homenaje que podemos tributar a quienes hemos venido a rememorar en esta noche.

No quisiera finalizar sin recordar a nuestro gran historiador tacneño, Don Jorge Basadre quien sentencia: "Lo que importa no es lo que fuimos, sino lo que podríamos ser si de veras lo quisieramos".

Problemática y perspectivas de desarrollo de la Marina Mercante Nacional

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ LUIS GUEROLA LAZARTE*

1. INTRODUCCIÓN

Un transporte eficaz, eficiente y seguro y que no contamine el medio ambiente, como es el transporte marítimo y oceánico, es de la mayor importancia para el comercio mundial. Lo es, en particular, para los países en desarrollo que mediante la apertura de nuevos mercados y nuevas fuentes de suministro buscan elevar sus niveles de producción y consumo.

En el caso del Perú, que tras su exitosa gestión para el establecimiento de un Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos de América¹, ha continuado y continúa los procesos con el mismo fin con otras regiones y países del mundo: China, Singapur, Canadá, Chile, la Unión Europea (UE), Tailandia, Canadá, México, etc., lo más probable es que la tasa anual de crecimiento de su comercio siga aumentando por encima de la impresionante tasa a la que últimamente ha venido creciendo. En nueve años, entre 1997 y el 2006. El comercio exterior de bienes del Perú se ha más que triplicado pasando de \$46 744 millones en 1997 a \$23 228 millones en el 2006. En el 2007 ese comercio superó los \$27 000 millones con un crecimiento de las exportaciones de 20%.

* Capitán de Navío retirado de la Marina en 1979 a su solicitud. Entre 1979 y 1992 ha sido funcionario de la Organización Marítima Internacional (OMI). También, entre marzo de 2004 y enero de 2006 fue el primer Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), cargo al que renunció por motivos personales. Ha sido Director de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) y actualmente es Miembro de Número y miembro del Consejo Directivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHM) y Consultor de la OMI.

Para atender ese crecimiento es necesario optimizar el transporte oceánico, promover y desarrollar el transporte de cabotaje, mejorar la infraestructura, eficiencia y productividad portuarias y desarrollar la conectividad de los puertos —es decir las conexiones de los puertos con sus respectivas áreas de influencia—, mediante la construcción de carreteras y vías férreas.

Con esos cambios en el comercio exterior, en algunos casos los costos de transporte pueden resultar siendo más altos que los costos arancelarios. La competitividad del comercio del país dependerá entonces de lograr bajos costos de transporte.

Sin embargo, en los países en desarrollo, el Perú entre ellos, los costos de transporte son sustancialmente más altos que en las naciones desarrolladas, lo que resulta en un menor comercio y, sin duda, en menores ingresos para ellos². Se necesita reducir esos costos.

2. TENDENCIAS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AUMENTO DEL COSTO DE LOS BUQUES

El transporte marítimo oceánico está influenciado por dos tendencias principales: el desarrollo del comercio internacional y el desarrollo tecnológico e institucional.

El comercio internacional, y particularmente el comercio marítimo internacional, sigue creciendo. Se estima que en las últimas cuatro décadas, el comercio marítimo mundial se ha más que quintuplicado, pasando de menos de 6 000 billones de toneladas-millas en 1965, a más de 30 000 billones de toneladas-millas en el 2 000³. El desarrollo del comercio es la base del desarrollo económico. Para el desarrollo del comercio se requiere un transporte eficaz. El transporte marítimo, internacional y de cabotaje, es la respuesta. A nivel mundial más de 90% del transporte se realiza por vía marítima.

En lo que respecta al desarrollo tecnológico, en las últimas décadas han tenido lugar importantes desarrollos, especialmente en los dos subsectores principales de esa industria:

- los servicios de línea o de carga general regularmente programada; y,
- los servicios de carga a granel no programada, que incluye el transporte de hidrocarburos, minerales, granos y otros productos similares⁴.

En el marco del desarrollo tecnológico se ha producido:

- con el desarrollo de los contenedores, un importante desarrollo de los servicios de línea, y particularmente de los servicios de carga general unitarizada, con tendencia a la utilización de buques portacontenedores cada vez más grandes;
- un gran aumento del tamaño de los buques de carga a granel que están siendo utilizados a grandes distancias y en tráficos de gran volumen; y,
- una mayor utilización de buques cada vez más especializados, como los buques de gas licuado natural (GLN) y gas licuado de petróleo (GLP).

Además, como resultado del desarrollo tecnológico existen tendencias hacia:

- la automatización; y,
- el empleo de tripulaciones reducidas, particularmente en los buques de los países desarrollados con economías de mercado.

Eso, en lo que concierne al aspecto naviero.

En lo que respecta a puertos, desde finales de la década de los 70 se han hecho evidentes nuevas dimensiones de los sistemas de producción portuaria, que han dado lugar a la ruptura del sistema convencional de producción en masa.

Han ocurrido los siguientes cambios:

- cambios tecnológicos, como la unitarización y la contenedorización, y una gran introducción de tecnología de información (TI), etc.
- cambios organizacionales (entrega justo-a-tiempo, manufactura, logística y transporte multimodal);
- liberalización de los mercados mundiales (creación de la Unión Europea, globalización, etc.); y,
- cambio de políticas portuarias con tendencia hacia una menor intervención estatal en la economía portuaria (privatización de los puertos estatales, concesionamiento portuario, etc.).

Esos cambios han afectado profundamente la industria portuaria y han intensificado la competencia portuaria⁵.

Aunque esos desarrollos navieros y portuarios han reducido el costo por unidad de carga transportada, también han originado un aumento del costo total de los buques especializados: buques portacontenedores, buques petroleros, buques de transporte de GLN, GLP y otros, lo que, por la falta de capitales, tiene importante incidencia en el desarrollo de las marinas mercantes nacionales de países en desarrollo.

3. AMÉRICA LATINA Y LAS POLÍTICAS NAVIERAS

A lo largo de la historia, en el transporte marítimo se han desarrollado en el mundo dos políticas navieras principales: la política protecciónista y la política liberal⁶.

Con el fin de fomentar el desarrollo de sus marinas mercantes, en el pasado todos los países de América Latina fueron partidarios de una política naviera protecciónista.

Para instrumentar sus políticas navieras protecciónistas los países de la región utilizaron dos mecanismos principales:

- la reserva de carga; y,
- restricciones a la participación extranjera en las actividades de transporte marítimo nacional.

Mediante la reserva de carga –también conocida como protección a la carga– se concede a los buques de un Estado de bandera el derecho a transportar el total o un porcentaje del total, del volumen de las cargas de importación y exportación de ese Estado, sea que éstas sean compradas por el Estado (a nivel central, regional o municipal) o por las diferentes agencias gubernamentales; o que se trate de carga privada del comercio internacional de ese Estado⁷.

En general, la reserva de carga es unilateralmente impuesta por el Estado de bandera, pero también se suele aplicar mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, en los que están involucrados dos o más países.

De otro lado, las restricciones a la participación extranjera usualmente fijan una participación máxima de capital extranjero en la propiedad de una compañía naviera, o *de facto* prohíben la participación extranjera en actividades conexas al transporte marítimo, como la construcción de buques, el suministro de tripulaciones, etc.

4. EVOLUCIÓN DE LA RESERVA DE CARGA EN LATINOAMÉRICA

Originada primero en Argentina en 1948 con la promulgación de la Ley 6087 al término de la II Guerra Mundial, la reserva de la carga de importación y exportación fue considerada en ese país como una importante herramienta para promover el desarrollo de una flota de buques de bandera argentina.

Después, con la promulgación en 1956 de la Ley 12041 Chile siguió ese ejemplo y mediante esa ley estableció un mecanismo de reserva de la carga

comercial en el tráfico internacional, es decir, de la carga pública y privada, requiriéndose que cuando menos 50% de las importaciones y exportaciones del país fueran transportadas en buques de bandera chilena.

Más tarde, durante las décadas de los 60 y los 70, en los países en desarrollo en general, y en América Latina en particular, continuó creciendo el interés por el desarrollo del sector de transporte marítimo. Ello se reflejó en varias resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) y de otros organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y particularmente en la adopción, en 1974, del Convenio de las Naciones Unidas para el establecimiento de un Código de Conducta para las Conferencias Navieras. También se evidenció en el crecimiento, en los países en desarrollo y en algunas economías estatales, de empresas de transporte marítimo de propiedad o controladas por el Estado.

Efectivamente, siguiendo las experiencias de Argentina y Chile, el Perú y otros países de la región como Brasil, Cuba, Colombia, Ecuador, México y Venezuela, elaboraron legislaciones destinadas a desarrollar sus flotas mercantes, similares a las que habían formulado Argentina y Chile. En algunos casos, como en el de Brasil y el Perú, la reserva o preferencia de carga fue acompañada de un programa destinado a promover la construcción de buques⁸. Como medida protecciónista, la reserva de carga se expandió rápidamente a través de toda la región.

Como resultado de esa política naviera, durante el primer gobierno del Dr. Alan García Pérez, a fines de la década de los 80 el Perú llegó a reservar para los buques mercantes nacionales –aquellos registrados en el Perú que utilizaban el pabellón nacional– hasta el 50% de la carga proveniente o destinada hacia el país⁹.

A la postre, no todas las medidas para desarrollar las flotas mercantes fueron aceptables. Es que la reserva de carga, aunque conveniente para las empresas navieras, lamentablemente dio lugar también en el Perú al establecimiento de un régimen naviero ineficiente y al desarrollo de prácticas navieras inapropiadas que se prestaron a muchos abusos y, posiblemente, a algunos casos de corrupción como fue la compra de los buques construidos en Italia “Marañón” y “Ucayali”.

En efecto, no obstante que al amparo de las políticas proteccionistas, las flotas mercantes de los países latinoamericanos registraron un notable crecimiento, el sistema de “waivers” afectó a los usuarios del transporte marítimo; y, lo que fue más grave, perjudicó al comercio marítimo internacional, a través del cual –como antes se ha dicho– tiene lugar más del 90% del comercio con el exterior.

5. IMPACTO DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO EN LA INDUSTRIA NAVIERA: LA CONTENEDORIZACIÓN

A comienzos de la década de los 90 el desarrollo de las flotas mercantes nacionales en Latinoamérica se derrumbó, cuando con el objeto de promover el comercio fue eliminada la reserva de carga y se adoptaron políticas de transporte marítimo liberales.

Varias causas han sido mencionadas como responsables de la desaparición de la Marina Mercante Nacional (MMN), incluyéndose entre ellas, obviamente, la eliminación de la reserva de carga¹⁰. Pero se olvida que un factor principal de esa situación fue el formidable impacto del desarrollo tecnológico de las últimas décadas en el transporte marítimo, para hacer frente al cual se requería de grandes capitales que muy pocos países latinoamericanos tenían. Es probable que ese fuera el factor esencial que tuvo que afrontar la MMN.

Ciertamente, el desarrollo del sistema de contenedores golpeó duramente los círculos navieros de Latinoamérica en su eslabón más débil: la escasez de capitales¹¹.

Y es que el transporte marítimo de contenedores requiere de la inversión de grandes capitales, y la competencia en ese sector termina centralizada en la capacidad de acceso a ellos. Por su mayor facilidad para obtener capitales las empresas extranjeras gozaban de una ventaja comparativa sobre las empresas nacionales. En consecuencia, solo las firmas latinoamericanas que fueron capaces de obtener en cantidad apropiada capitales locales, gubernamentales o foráneos, pudieron seguir compitiendo con las empresas extra regionales¹².

Se podría concluir entonces señalando que el impacto en el transporte marítimo de la nueva tecnología de transporte en contenedores a comienzos de la década de los 60¹³, y la liberalización del comercio en la década de los 90, fueron los factores principales que originaron la declinación o desaparición de las marinas mercantes de los países de la región.

6. EL CAMBIO DE POLÍTICA NAVIERA EN EL PERÚ

Efectivamente, en la década de los 90 no solo en el Perú sino también en la región en general, se produjo un cambio radical de las políticas navieras y de los modelos económicos adoptados para lograr el desarrollo económico.

En el Perú, mediante la promulgación del Decreto Legislativo 644, expedido como consecuencia de las Decisiones 288 y 314 adoptadas en la Comunidad Andina de Naciones (CAN), en 1991 se decidió liberalizar las actividades de



Terminal portuario del Callao. Movimiento de carga, naves y contenedores.
(Foto: Memoria 1997 ENAPU).

transporte marítimo. La Decisión 314 instó a los Países Miembros de la Comunidad Andina: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela a revisar sus legislaciones nacionales. El cabotaje no fue incluido en el ámbito de la Decisión 314.

Tras el impulso generado por el transporte en contenedores, con la consiguiente exigencia de inversión de nuevos capitales, y tras la aplicación de las Decisiones 288 y 314 de la CAN, la MMN rápidamente desapareció. Los buques abanderados en el país fueron registrados en países de registro abierto, llamados “países con pabellón de conveniencia”, y –principalmente– fueron vendidos. Los navieros nacionales abandonaron las actividades navieras.

La MMN que había llegado a su cenit cuando en la década de los 80 llegó a contar con 62 buques de gran tonelaje, con un tonelaje de peso muerto (TPM) que superaba el millón de toneladas¹⁴, se redujo a un solo buque comercial inscrito en sus registros.

Tras la desaparición de la MMN se hicieron varios intentos, pobres y aislados, para reconstruirla. Ninguno de ellos culminó con éxito.

7. LA LEY 28583, DE REACTIVACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MMN

Tras la formulación en el Congreso Nacional de varios proyectos de ley destinados a reactivar la MMN, que no llegaron a progresar, en junio de 2005 fue promulgada la Ley 28583, de Reactivación y Promoción de la MMN¹⁵.

La promulgación de esa ley debe considerarse como un hecho significativo, habida cuenta que desde el ocaso de la MMN en la década de los 90 y hasta el 2005, se habían formulado varios proyectos legislativos con el fin de reactivarla, sin que el Congreso hubiera decidido aprobar alguno. Sin embargo, existen varios aspectos que en el marco del establecimiento de una política naviera deben ser considerados.

En efecto, la Ley de Promoción y Reactivación de la MMN establece una política naviera. A tal efecto, su artículo 1º –que es una Disposición Preliminar– señala como política naviera, que el Estado “apoyará a los navieros nacionales y a las empresas navieras nacionales para que puedan participar competitivamente en los mercados mundiales de transporte acuático”.

En el fondo, el propósito de ese enunciado es bueno, porque reconoce la necesidad de una MMN atendiendo a los beneficios económicos y de otro orden que pueden resultar de la existencia de ésta. Una Marina Mercante propia, eficaz, eficiente, y segura, puede favorecer el desarrollo de nuestro comercio, y por consiguiente de nuestra economía. En particular, puede ser importante su

contribución al mejoramiento del déficit de la balanza de pagos, la creación de nuevos puestos de trabajo, el desarrollo de actividades conexas al transporte marítimo, y, fundamentalmente, el aseguramiento de la disponibilidad de transporte marítimo en caso de conflictos o emergencias. Pero si la MMN carece de los requisitos de eficacia, eficiencia y seguridad, no se justificarán los esfuerzos y recursos económicos que se necesita invertir para promover su desarrollo.

Dicho lo anterior, se debe reconocer que el enunciado del artículo 1º, es bastante ambicioso y que la implementación de esa política será difícil.

En efecto, lo que se está proponiendo es que los buques mercantes abanderados en el Perú y los buques de propiedad de nacionales –que constituirían la Flota Mercante Nacional (FMN)– participen competitivamente en los mercados mundiales de transporte acuático, frente a buques de empresas navieras con activos navieros muy grandes y de gran reconocimiento internacional.

El enunciado no propone la participación de una FMN solo en el ámbito regional sudamericano, o a la participación de dicha flota solo en el ámbito subregional andino, sino que plantea la participación de una FMN en todos los mercados mundiales, política para cuya implementación se requiere, entre otras acciones, de la inversión de ingentes recursos de capital, sean éstos del Estado o del sector privado, en este último caso sean nacionales o extranjeros.

8. PERSPECTIVAS DE PARTICIPACIÓN DE BUQUES NACIONALES EN LOS DIFERENTES MERCADOS

Para implementar la política de apoyar a los navieros nacionales y a las navieras nacionales, para participar competitivamente en los mercados mundiales de transporte acuático se requiere, entre otras cosas, analizar cuáles son las características de esos mercados.

En el transporte acuático, los más importantes mercados son: el mercado de transporte de carga general, y principalmente de carga contenedora; el mercado de transporte de mercancías a granel líquidas; el mercado de transporte de mercancías a granel sólidas o secas; y, el mercado de turismo en cruceros.

· Mercado de transporte en contenedores

Desde que, gracias a la visión de Malcolm McLean, el primer buque portacontenedores cruzó el Atlántico en mayo de 1956, hace ya 54 años, el comercio mundial está dominado por el tráfico contenedorizado.

Ahora, en términos de valor, el tráfico de contenedores transporta el 60 por ciento del comercio mundial. Se espera que en el 2010 esa participación llegue al 70 por ciento¹⁶.

El éxito del transporte en contenedores se debe a la facilidad de su manipulación y a la protección que ellos brindan contra daños y robos y a su eficiencia.

Un operador de grúas pórtico debidamente entrenado puede embarcar y descargar carga con un muy reducido grupo de estibadores en el buque y de trabajadores en tierra, para efectuar lo cual, en la década de los 50 se hubiera requerido varias decenas de trabajadores. De otro lado, el empleo de contenedores ha reducido el tiempo de permanencia de los buques en puerto –denominado tiempo de rotación– de 3 semanas a menos de 24 horas. Esa mayor eficiencia ha reducido dramáticamente también el costo del transporte marítimo. Antes de la llegada de los contenedores, el costo del transporte marítimo era típicamente de 5 a 10 por ciento del precio de las mercancías al por menor. Ahora una motocicleta de \$6 000 puede ser transportada en transporte intercontinental por solo \$85, un 1.5 por ciento de su valor. Asimismo, un tarro de cerveza de \$1 dólar puede ser transportado por un centavo¹⁷.

El problema a enfrentar en el mercado de contenedores es la tendencia principal a la construcción de buques cada vez más grandes, lo que, de un lado, por las economías de escala, hace más económico el costo de transporte, pero que, de otro lado, da lugar a un significativo aumento del costo total de los buques y al requerimiento de más grandes capitales.

Hay ahora en servicio más de 140 buques portacontenedores, cada uno de ellos con una capacidad mayor de 6 000 teus, y se ha ordenado la construcción, y/o se está construyendo, alrededor de 250 buques más, lo que constituye 2 millones de teus adicionales y lo que representa el 46% de las órdenes actuales para la construcción de buques.

Los últimos buques post-Panamax tienen una capacidad de más de 8 500 teus. China Ocean Shipping Corporation (COSCO) recientemente ordenó a Hyundai Heavy Industries la construcción de una serie de buques con una capacidad aún mayor: 10 000 teus. Ya está en operación un buque de Maersk que transporta 15 000 teus, requiere de 11 grúas pórtico y tiene una velocidad de 31 nudos.

En el mercado de contenedores no parece ser viable la participación de una FMN. Cuando menos no en los principales tráficos entre puertos concentradores, puertos de trasbordo o puertos “hub”. Tal vez sí en los tráficos Norte-Sur, en los

que no se requiera buques post-Panamax mayores de 4 500 teus. Y eso, mediante un gran esfuerzo.

Efectivamente, esa participación sí podría tener lugar en los tráficos de alimentación, desde los puertos alimentadores a los puertos "hub" con buques más pequeños que los empleados en los tráficos troncales. Y es que paralelamente al crecimiento del tamaño de los buques, en el mercado de alimentación, que es el otro extremo del espectro del tamaño de los buques, se está definiendo un escenario de buena demanda de buques. En ese escenario buques de bandera nacional podrían encontrar un apropiado nicho económico, si llegaran a cumplir los requerimientos para una adecuada participación.

El número de buques post-Panamax en el mercado naviero es grande, lo que está originando un considerable efecto de cascada de buques más pequeños, disponibles para operar en los tráficos regionales. Con la expansión del Canal de Panamá y la construcción de una nueva esclusa, que marcha exitosamente, esa tendencia se acelerará aun más.

Actualmente son pocas las empresas navieras que atienden el mercado nacional de exportación e importación en el tráfico de línea. Entre ellas Maersk, Evergreen, CSAV, Mediterranean, CCNI, Mitsui, y otras. Ellas enfrentan entre sí una seria competencia, prevaleciendo en el transporte de nuestro tráfico de carga las compañías chilenas CSAV y CCNI.

- Mercado de transporte de mercancías a granel líquidas

En el mercado de transporte de mercancías a granel líquidas, el petróleo sigue siendo el principal producto transportado y participa con cerca del 70%. Al petróleo le siguen el gas licuado natural (GLN) y los gases licuados de petróleo (GLP) y el transporte de petroquímicos.

Sin embargo, para el mercado de transporte de crudos entre las principales regiones del mundo se utilizan principalmente buques supertanques de doble casco, de 300 000 o más toneladas de arqueo bruto. Y también se necesitan buques altamente sofisticados para el transporte de GLN y GLP y productos químicos.

Dadas las características de ese mercado, parece poco probable la participación exitosa en él de una FMN. El gas de Camisea que sea exportado, por ejemplo, lo será en buques de bandera extranjera.

La situación es distinta en lo que concierne al tráfico de cabotaje de hidrocarburos y otros productos de petróleo. Como era antes, el transporte de crudos desde Talara hacia La Pampilla, que es un tráfico de cabotaje, debería efectuarse con buques de bandera nacional. Igualmente, la distribución de

productos de la refinación debería efectuarse en naves nacionales en tráfico de cabotaje. Claro, para ello se requerirá retirar del servicio los buques que por razones técnicas y por regulaciones internacionales son obsoletos, y ellos deberán ser reemplazados por unidades aparentes. La Marina de Guerra ha adquirido recientemente dos petroleros rusos para reemplazar dos petroleros obsoletos, que en cumplimiento de las reglamentaciones internacionales han tenido que ser retirados del servicio¹⁸.

En conclusión, el transporte de hidrocarburos en el tráfico de cabotaje es una propuesta aceptable para la participación en él de buques de una FMN. Por ello, no tiene explicación la venta a una empresa extranjera de una empresa naviera nacional que operaba en ese mercado en tráfico de cabotaje. Menos aún la facultad que se otorgó a la empresa extranjera chilena de monopolizar dicho tráfico durante varios años.

Se debe recordar que los buques que hacían cabotaje de hidrocarburos en nuestro país desaparecieron de la escena marítima, cuando en 1995 el Perú se vio envuelto en un conflicto internacional. Y es que no se tuvo en cuenta que el transporte y la distribución de petróleo y de los productos asociados al petróleo, utilizando buques nacionales, puede ser esencial para la seguridad nacional y que por razones estratégicas es necesaria una flota petrolera nacional.

- Mercado de transporte de mercancías a granel sólidas

En el transporte marítimo de mercancías a granel sólidas o secas se destaca el transporte de minerales principalmente de hierro, y de carbón, granos, bauxita/alúmina y fosfatos. El Perú exporta principalmente minerales, como plomo, zinc y cobre y, además, exporta harina de pescado; e importa principalmente granos como trigo y maíz. Próximamente exportará grandes volúmenes de los fosfatos de Sechura. También hay un importante tráfico de cabotaje de Marcona a Chimbote, para las refinerías de acero.

Las mercancías a granel sólidas siguen siendo sumamente importantes en el transporte marítimo, y representan casi la cuarta parte del total embarcado anualmente.

Sin embargo, para asegurar en ese mercado la competitividad de nuestros productos, en el tráfico internacional se debería utilizar principalmente buques graneleros de 70 000 toneladas de arqueo o más. Muchas navieras utilizan buques Panamax, lo que reduce los costos del transporte.

En tal mercado sí parece posible la participación de buques de una FMN, siempre que para lograr economías de escala se utilicen buques graneleros y mineros de importante tonelaje, y siempre que la eficacia y eficiencia con que se



Movimiento de contenedores.
(Foto: Memoria 1996 ENAPU).

realice tal transporte permita tener la debida competitividad frente a navieras extranjeras. La continuada utilización de buques graneleros de pequeño tonelaje puede afectar la competitividad de nuestros productos de exportación, salvo que tenga lugar en ciertos tráficos de cabotaje.

· Mercado de turismo en cruceros

Por último está el mercado de turismo de cruceros. En los últimos años, a nivel internacional se han efectuado en esa industria grandes inversiones y, en la actualidad, más de 7 millones de personas participan anualmente en viajes de crucero¹⁹.

Sin duda el mercado de turismo de crucero es un mercado creciente en todo sentido. Pero ese mercado es muy competitivo y demanda mucho capital, por lo que es totalmente improbable que buques de la FMN puedan participar con éxito en un mercado de esas características.

En camino hacia la consolidación

Pero además, frente al panorama marítimo que se ha descrito y al interés por desarrollar una MMN, se debe tener presente que, en la actualidad, con el auge que han cobrado las modalidades de fusión y alianzas de las empresas navieras, importantes empresas navieras de nivel mundial han desaparecido y continúan desapareciendo.

En efecto, en la década pasada ha habido una consolidación sustancial del sector de transporte marítimo oceánico. Aunque esa tendencia se ha observado en todos los subsectores de esa industria, ella ha sido más aparente en el subsector de transporte marítimo de contenedores, donde se estima que en la actualidad los 25 porteadores más importantes del mundo controlan más del 60 por ciento de la capacidad de la flota mundial de buques portacontenedores²⁰.

Los mercados mundiales de transporte marítimo están dominados por empresas navieras de gran capacidad, que no solo operan en el transporte marítimo, sino también, en el rol de operadores portuarios incursionan en actividades portuarias.

El movimiento de consolidación del sector de transporte marítimo comenzó con acuerdos entre empresas navieras para compartir celdas. Para lograr una mayor flexibilidad de sus servicios y brindar una mayor cobertura geográfica, los porteadores alquilaban celdas en buques de otros porteadores.

A fin de lograr mayor eficiencia y proveer un mejor servicio a los expedidores, las alianzas multicomerciales entre los porteadores acordaron compartir buques, utilizar terminales comunes, servicios de avituallamiento conjuntos, compra conjunta de contenedores, etc.

La actual actividad de fusiones y adquisiciones ha conducido el concepto de alianzas a su última etapa: una propiedad y control total bajo una sola sombrilla corporativa.

Los tres porteadores de contenedores más grandes del mundo ilustran los esquemas de crecimiento del sector de transporte marítimo de contenedores.

A comienzos del presente siglo (Siglo XXI) Maersk Sea Land, el operador de transporte marítimo de contenedores más grande del mundo, ya operaba alrededor de 250 buques con 550 000 teus de capacidad, y era la mejor demostración del progreso de las alianzas globales hacia una sola propiedad corporativa²¹.

Hasta 1990 las empresas Maersk y SeaLand habían operado separadamente, cada una constituida como un operador principal. Para mejorar sus servicios y lograr eficiencias operacionales, en 1991 dichas empresas formaron una alianza global. Continuando esa tendencia, a mediados de 1999 Maersk compró en \$800 millones los activos de transporte oceánico de SeaLand²².

La empresa combinada Maersk Sea Land casi duplica en tamaño a Evergreen, que es su más cercana competidora. Los orígenes de esta última, establecida en Taiwán, se remontan a 1968. Evergreen ilustra el crecimiento de una empresa, principalmente en base a su expansión interna²³.

Evergreen es la segunda operadora más grande del sector de transporte de contenedores, con más de 130 buques y 310 000 teus de capacidad²⁴.

En este subsector, la tercera operadora más grande es P&O Nedlloyd, una empresa que es resultado de la fusión en 1996 de P&O Containers y Nedlloyd. La compañía opera casi 120 buques con alrededor de 270 000 teus de capacidad²⁵.

Esas tres empresas, y otras, como las empresas chilenas CSAV y CCNI operan en el Perú. Sorprendentemente, estas últimas captan el más alto porcentaje del tráfico comercial de nuestro país.

Para el futuro se espera que la consolidación de empresas de transporte oceánico continúe. Ciertamente, en la búsqueda de lograr las economías de escala que se presentan en el sector de transporte en contenedores, cabe esperar una ulterior consolidación de los porteadores de contenedores.

También es probable que la consolidación invada otros sectores de la industria de transporte, continuando una tendencia que, en los últimos años ha sido muy fuerte, y que ha dado lugar a la constitución de compañías más poderosas, con las que los puertos y los proveedores de servicios portuarios tendrán que competir.

En ese escenario no parece que existan condiciones para la participación de buques de bandera nacional; a no ser que esa participación se concentre en los tráficos de alimentación.

9. LA LEY 28583, DE REACTIVACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MMN

Como antes se ha indicado, en junio de 2005 se promulgó la Ley 28583, de Reactivación y Promoción de la MMN, con el fin de establecer los mecanismos para promover la reactivación y promoción, tanto de la MMN como de la Industria de Construcción y Reparación Naval, dentro de un régimen de libre competencia. Sin duda, una importante finalidad.

También es objeto de esa ley promover las actividades directas y conexas inherentes al transporte acuático nacional e internacional. Con ese propósito, la ley establece principalmente diversos cambios en el marco jurídico y, principalmente, en el marco fiscal.

Sin embargo, habría que preguntarse si dadas las condiciones y requerimientos de los mercados, los mecanismos que contiene la ley serán suficientes para promover la reactivación y el desarrollo de la MMN y si ellos permitirán superar las barreras que actualmente se están oponiendo a ese desarrollo.

Asistencia al sector

Las industrias de transporte marítimo y de construcción naval tradicionalmente han recibido asistencia gubernamental, principalmente en forma de subsidios. Para lograr el desarrollo de ese sector, tal asistencia ha sido concedida y aún continúa siendo concedida por muchos gobiernos.

Existen diversos tipos de medidas de apoyo. Como se ha dicho, algunas de ellas en forma de subsidios, tanto directos como indirectos. Otras, tienen la modalidad de asistencia financiera, o de asistencia a través de regulaciones, como la reserva de carga o las restricciones al cabotaje.

Entre las muchas medidas de asistencia al sector cabe incluir las siguientes²⁶:

- Subsidios a la operación y construcción de buques: fondos operativos, donaciones, reestructuración de las operaciones y la producción, desguace de

buques, concesiones comerciales y programas para establecer apropiadas tasas de conversión;

- Programas financieros: reducción de tasas a los préstamos y al otorgamiento de garantías a los préstamos, a los astilleros y por los astilleros, o a la compra directa de buques a través de instituciones gubernamentales o de instituciones relacionadas con los gobiernos;

- Créditos de exportación: reducción de tasas a los préstamos y de garantías a los préstamos otorgados a los compradores extranjeros de buques y reducción de las tarifas a los expedidores;

- Beneficios impositivos: depreciación acelerada de activos, créditos tributarios, aplazamiento de los programas de pago, o programas de excepción a los astilleros o compañías navieras;

- Apoyo regulador y de mercado: reserva de carga, acuerdos de conferencia, operaciones de propiedad gubernamental o dirigida, acuerdos bilaterales, exoneración de derechos de importación, recaudaciones y restricciones, requisitos de compra nacional, y restricciones al cabotaje;

- Programas económicos o sociales: programas nacionales generales, como establecimiento de escuelas de formación y capacitación para oficiales, impuestos a la seguridad social, exoneraciones, etc., que, disminuyen los costos operacionales o los precios de los buques para una industria marítima nacional cuando compiten por carga internacional, o por contratos de construcción de buques.

Algunas de estas medidas de apoyo han sido incorporadas en la Ley 28583, de Promoción de la MMN. Mediante una modificación a esa ley, cuyo proceso está en marcha, es posible que se incorporen otras. A estas alturas cabe preguntarse: ¿Cuáles son los elementos esenciales de la nueva Ley de la Marina Mercante? Los elementos esenciales son:

a. Libertad de acceso al transporte internacional

Como en 1991, cuando con las Decisiones 288 y 314 de la CAN se adoptó la política naviera de corte liberal, la nueva ley dispone la eliminación de todas las restricciones legales o administrativas que impidan o limiten el libre acceso a los tráficos, servicios y rutas del transporte acuático comercial, y establece la libertad total de rutas y permisos de operación en esos tráficos. Todo ello con sujeción a la aplicación del principio de reciprocidad.

Sin duda, se trata de una política naviera de corte liberal adecuada, que deja de lado definitivamente la política protecciónista de la reserva de carga vigente en el país hasta 1991.

b. Cabotaje

Como elemento importante de la política naviera, como lo hace la mayor parte de los países del mundo se reserva el cabotaje exclusivamente a las naves mercantes de bandera peruana, de propiedad de armadores nacionales o de empresas navieras nacionales.

Por razones de seguridad y defensa nacional y tras la experiencia del conflicto internacional de 1995, se reserva para los buques de la Marina de Guerra hasta un 25% el transporte de hidrocarburos en tráfico nacional o cabotaje.

Sin embargo, cuando no existan naves propias para el cabotaje, se permite el fletamiento de naves de bandera extranjera tomadas en arrendamiento financiero o fletamiento a casco desnudo con opción de compra obligatoria por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, hasta por un periodo no mayor de 6 meses.

La verdad es que con esta última disposición no parece que se promoverá mucho la adquisición de naves y su incorporación al Registro Nacional de Buques.

c. Aplicación del principio de reciprocidad

Las leyes nacionales que han regulado el transporte marítimo de carga y pasajeros, siempre han establecido como uno de sus elementos fundamentales el Principio de Reciprocidad. Sin embargo, aun cuando existía una FMN las autoridades de transporte marítimo nacionales tuvieron bastante cautela en aplicar ese principio.

El principio de reciprocidad consiste en que si, en acto unilateral, a los navieros nacionales o a las empresas navieras nacionales, se les impide en un país el transporte de exportación o importación, total o parcial, de mercancías y/o pasajeros de ese país; o si se comprueba que existe discriminación contra navieros nacionales o empresas navieras nacionales, o existencia de regímenes de reciprocidad negativa o actos de excepción comercial declarada, de oficio o a solicitud de parte, no se permitirá transportar mercancías y/o pasajeros desde o hacia el Perú, a las naves que enarbolean el pabellón de ese país o a las naves que hayan sido fletadas u operadas en cualquier modalidad por navieros o empresas de ese país.

Igualmente, si como consecuencia de la aplicación de disposiciones de reserva de carga o de acuerdos bilaterales, o de la aplicación de convenios de línea, de conferencia, de pool, o de cualquier otro tipo, de naturaleza privada, entre navieros o empresas navieras extranjeras, públicas o privadas, a los navieros nacionales o a las empresas navieras nacionales, se les excluye o no se les permite transportar mercancías y/o pasajeros hacia o desde dichos países, o en general tener acceso total o parcial a un convenio, de oficio o a solicitud de parte a las naves que enarbolen el pabellón de ese país o que sean fletadas de terceros países por navieros o empresas navieras de ese país, se las excluirá del tráfico equivalente en el Perú.

Asimismo, se promoverá el principio de reciprocidad positiva.

Sin duda la aplicación del principio de reciprocidad es conveniente. Pero se debe tener en cuenta que hay países que discriminan negativamente a buques con otros pabellones y sin embargo, su importancia naviera es tal, que la aplicación a ellos de medidas de reciprocidad, podría afectar leve o seriamente el comercio marítimo del país. Ese es el caso de EEUU que reserva para los buques abanderados en su pabellón, el transporte de ciertas mercancías, y a cuyas empresas marítimas sería difícil aplicarles en el Perú reciprocidad negativa.

d. Competencia frente a buques de registros abiertos

La ley dispone incentivar el desarrollo de la MMN, para que ella compita, en igualdad o en mejores condiciones, con empresas establecidas en países de baja o ninguna imposición tributaria.

Es evidente que para lograr ese fin se tendrá que hacer frente a la competencia de buques que enarbolan "pabellones de registro abierto" como los de Panamá, Liberia, etc. Ese objetivo parece ser difícil de alcanzar, a menos que se decida adoptar disposiciones de carácter fiscal y tributario equivalentes a las que rigen en dichos países, lo que en el marco de la política económica del país podría no ser conveniente.

La imposición de un régimen tributario que grave el tonelaje y no los beneficios de las empresas, como es el caso de la Ley de Tonelaje adoptada en Gran Bretaña, Noruega y otros países europeos hace algunos años, podría ser altamente eficaz para incentivar el desarrollo de la MMN.

Actualmente se señala que se analiza en el Congreso Nacional si sería conveniente la imposición de "tasas compensatorias", sin tener en consideración que no se debe adoptar medidas que puedan afectar el comercio nacional.

d. Participación del capital extranjero

De otro lado, la ley proporciona incentivos a los navieros nacionales y a las empresas navieras nacionales, que sean propietarias de cuando menos un buque de bandera peruana y cuenten con el correspondiente Permiso de Operación, y a las empresas que tengan buques en arrendamiento bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria.

En la actualidad no existen buques mercantes de pabellón nacional operando en el tráfico internacional, excepto uno en el tráfico del Amazonas al Golfo de EEUU. La Marina de Guerra posee tres petroleros que además de su participación en la Escuadra realizan operaciones comerciales. Cabe esperar que esta ley incentive su incorporación²⁷.

La ley considera como navieros nacionales a las personas naturales de nacionalidad peruana; y como empresas navieras nacionales a las personas jurídicas constituidas en el Perú, con domicilio principal y sede real y efectiva en el país, que se dediquen al servicio del transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje y/o en tráfico internacional.

Ello, siempre que:

- la propiedad de la persona jurídica sea nacional, para lo cual se requiere que cuando menos el 51% del capital social de la empresa, suscrito y pagado, sea de propiedad de ciudadanos peruanos; y que,

- el Presidente del Directorio, la mayoría de Directores y el Gerente General, sean de nacionalidad peruana y residan en el Perú.

Esas restricciones plantean el desarrollo de una FMN principalmente de propiedad de peruanos. Habrá que ver si ellas llegan a alentar la inversión extranjera para el desarrollo del transporte acuático.

Como en el pasado, se trata de medidas proteccionistas que tendrán éxito, siempre y cuando exista en el país la decisión de invertir y participar en actividades navieras, para lo cual se requiere no solo de gran eficacia en la gestión sino también de la voluntad y decisión para invertir grandes capitales en el negocio naviero.

e. Aspectos de tributación de la ley

Los aspectos tributarios más importantes incluidos en la ley son los siguientes:

- Importación temporal. Se autoriza a los navieros nacionales y a las empresas navieras nacionales que estén prestando servicios de transporte acuático en tráfico nacional (cabotaje) y/o en tráfico internacional, a que ingresen al país bajo el Régimen de Importación Temporal naves destinadas a esos fines, con suspensión del pago de todo tributo hasta por un periodo de 5 años. Es decir, el pago de los correspondientes aranceles, tributos, e impuestos a la compra-venta y el impuesto selectivo al consumo, quedarían temporalmente suspendidos por 5 años, pero no serían exceptuados. Existe una propuesta para modificar la ley extendiendo el periodo a 15 años.

- Incentivos temporales. Sin embargo, el incentivo anterior solo se concedería temporalmente, desde que la ley establece que las solicitudes para acogerse al beneficio de importación temporal solo se podrán presentar hasta 3 años después de la publicación del reglamento que contenga las normas complementarias a las que se refiere el segundo párrafo de la Primera Disposición Transitoria y Final de la ley. También existe en el Congreso una propuesta extendiendo tales plazos.

- Actividades exoneradas del pago de IGV y del ISC. La ley exonera del IGV y del ISC a los servicios conexos que se presten a las naves de bandera nacional por concepto de inspección, certificación, mantenimiento, reparación, y prevención y control de accidentes. Pero no menciona si esa exoneración también se aplicará a los servicios mismos de transporte internacional o de cabotaje.

- Base imponible de aranceles e IGV. La base imponible de derechos arancelarios y del Impuesto General a las Ventas cuando las naves se nacionalicen, deberá tener en cuenta el Valor en Aduanas consignado en la Declaración Única de Aduanas-Importación Temporal, deducida la depreciación.

- Depreciación acelerada. Se permite una depreciación del 20 por ciento anual sobre el Valor en Aduanas consignado en dicha Declaración. Cuando la nacionalización se efectúe durante el último mes del quinto año se podrá deducir el 20 por ciento.

- Exoneraciones adicionales. Se exonera del IGV y del ISC hasta por un periodo de 10 años, la venta de combustibles, lubricantes y carburantes a las naves de bandera nacional en tráfico nacional o de cabotaje.

f. Simplificación de trámites

Se simplifica los siguientes procedimientos para la venta o transferencia de una nave de bandera peruana que cambie de bandera.

- Venta o transferencia de naves sin necesidad de autorización. Para la venta o transferencia de naves sobre las que no pesen cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente y que estén e inscritas en el Registro Público de Naves, no se requerirá autorización previa alguna. Sin duda, ésta es una medida de facilitación del transporte marítimo muy adecuada.

- Uso del pabellón nacional en naves arrendadas cuando sean de poca edad y tengan un periodo definido para la opción de compra. Los navieros nacionales o las empresas navieras nacionales podrán enarbolar el pabellón nacional en naves arrendadas bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria, si la antigüedad de construcción de dichas naves no es mayor de 10 años, y el plazo para hacer efectiva la opción de compra no es superior a 15 años.

- Fletamiento de naves sin autorización previa. Para el transporte acuático en tráfico internacional los navieros nacionales o las empresas navieras nacionales, podrán fletar naves de bandera extranjera sin requerir autorización previa. Sin duda ésta es otra buena medida para facilitar el transporte marítimo.

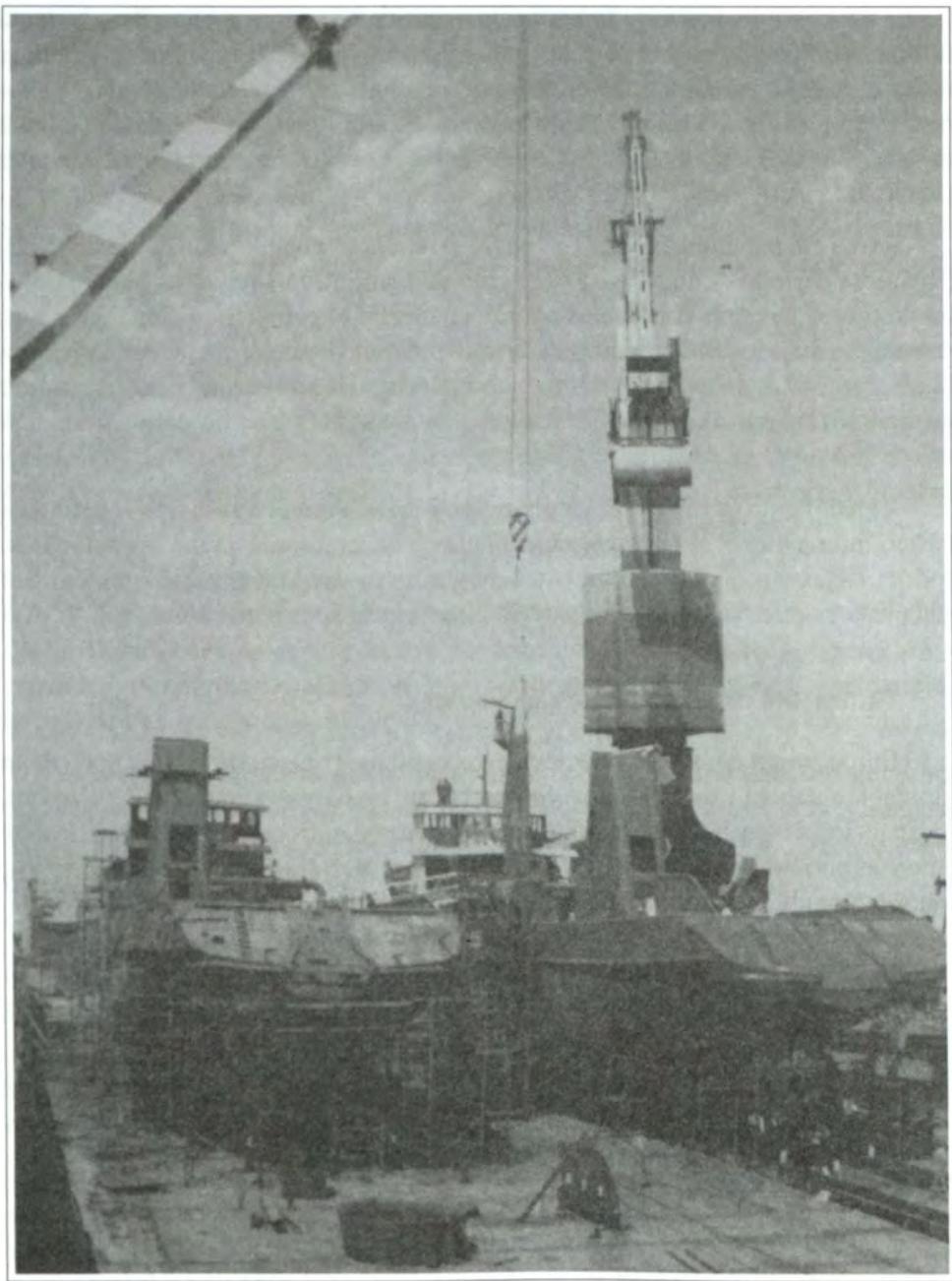
g. Utilización de tripulaciones nacionales

En las naves de bandera nacional, los capitanes y cuando menos 80% de la tripulación deberán ser peruanos. Sin embargo, en casos excepcionales y previa constatación de que no hay disponibles capitanes peruanos debidamente calificados y con experiencia en el tipo de naves de que se trate, se podrá autorizar la contratación de los servicios de capitanes de nacionalidad extranjera.

h. Promoción de la MMN Fluvial (MMNF)

La ley prescribe que “el Estado reconoce la importancia de preservar, desarrollar y fomentar la Marina Mercante Fluvial, con el fin de alentar y fomentar el desarrollo económico, la integración nacional y la comunicación de la Amazonía peruana”.

Asimismo, la ley reconoce que el desarrollo de la Amazonía está íntimamente ligado al derecho perpetuo a la libre comunicación con el Océano Atlántico por el río Amazonas, reconocido en el **Tratado de Límites, Comercio y Navegación** celebrado con el Brasil en 1909.



Construcción y reparación naval en el Perú.
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Y finalmente señala que “en el transporte fluvial y lacustre del tráfico internacional con los países limítrofes, prevalecerá lo dispuesto en los tratados, convenios o acuerdos internacionales vigentes”.

Al respecto, para el desarrollo de la MMNF se debe tener en cuenta la necesidad de promover la construcción y operación de naves fluviales y de promover el desarrollo de puertos fluviales. Respecto a las naves se requiere resolver varios factores, tanto operacionales como institucionales y políticos. Uno de éstos es encarar el problema suscitado por la exigencia de la Autoridad Marítima de Brasil de exigir en la navegación por el tramo brasileño del Amazonas, río denominado Solimoes, desde Tabatinga hasta la desembocadura del Amazonas en el Océano Atlántico, la utilización de prácticos y pilotos de ese país, con tasas de practicaje y pilotaje tan altas que hacen imposible una real y efectiva competencia entre buques nacionales y brasileros. El otro asunto es hacer frente a los problemas que ha generado en nuestros principales puertos fluviales: Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas, el anormal comportamiento de las vías fluviales, que vienen afectando, en una u otra forma, las operaciones portuarias.

i. Apoyo a la Industria de Construcción y Reparación Naval

Aunque la ley establece que se dará apoyo a la Industria de Construcción y Reparación Naval parecería que este apoyo estará circunscrito a exceptuar del IGV y del ISC a los servicios conexos que se presten a las naves de bandera nacional por concepto de reparación y mantenimiento.

10. EL EJEMPLO DE GRECIA

Tras el examen de los principales elementos de la Ley 28583, habría que preguntarse si ellos serán suficientes para alentar eficazmente el desarrollo de la MMN en el actual escenario, que es tan distinto del que existía en 1991 cuando se decidió adoptar una política naviera de corte liberal.

Al respecto, cabría considerar si se debería reputar como MMN Nacional la constituida solo por las naves matriculadas en el Registro Público de Buques, cuya propiedad sea de nacionales, o –más bien, como es el caso de Grecia– si se debería permitir que las naves, de propiedad de nacionales, se abanderen en países de otros registros, siempre que se mantenga un “interés peruano” en las operaciones que realicen.

El ejemplo de Grecia y el desarrollo de su Marina Mercante está tratado ampliamente por Ioannis Michaletos²⁸ en su artículo “La Marina Mercante Griega:

el desarrollo de una red internacional”, de cuyo texto se han sintetizado algunos conceptos que se exponen en los siguientes párrafos²⁹. Se trata de un excelente ejemplo de las condiciones adicionales a la legislación requeridas para el desarrollo de una Marina Mercante propia.

Michaletos hace énfasis en que Grecia a pesar de ser un país pequeño de solo 11 millones de habitantes, posee la flota de naves –no la flota de naves de bandera griega– más grande del mundo. Los griegos son propietarios del 16% del tonelaje total de naves del mundo, que es el más alto porcentaje de la flota mundial que jamás una nación haya tenido.

El investigador se formula varias preguntas: ¿Cómo es que una pequeña nación puede operar la flota más grande del mundo, superando a gigantes económicos como Japón o los Estados Unidos? Y, ¿por qué una flota cuyos buques navegan bajo distintos pabellones y transportan carga de diversas naciones es identificada como “de propiedad griega”? Finalmente, ¿cuál es la relación entre ser griego y la operación de empresas de transporte marítimo multinacional de “propiedad griega”?

En respuesta señala que a mediados del siglo XX la práctica de los propietarios de naves griegas de establecerse en Londres ya tenía en Grecia 100 años de edad. En 1886 el 7% de la membresía en el Baltic Exchange, el más importante mercado de fletamientos del mundo que funciona en Londres, era griega. En 1993 ese porcentaje había aumentado a 18%. (263 representantes de empresas griegas). Y ello se debía a que los griegos habían logrado establecer conexiones de larga duración con otras actividades marítimas británicas: compañías de seguros, instituciones financieras, clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs) y otros servicios auxiliares del transporte marítimo.

Según Michaletos, un segundo factor que habría contribuido al espectacular éxito de los griegos en el negocio naviero era la clase de servicios que prestaban y el tipo de cargas que transportaban: su especialización en “tramp fishing” y cargas a granel. Una tradición que había sido forjada en el siglo XIX, cuando se habían establecido redes comerciales y marítimas para transportar graneles desde el Mediterráneo Este y el Mar Negro al Mediterráneo Oeste y el norte de Europa. El transporte marítimo “tramp” había proporcionado a Grecia flexibilidad para transportar cargas de cualquier nación, sin depender de la situación económica de una nación en particular. En la Primera Guerra Mundial ello había brindado a los propietarios de naves griegas, oportunidad de trasladarse hacia el Atlántico y convertirse, en el periodo entre las dos guerras mundiales, en la segunda flota más importante de “tramp shipping”. Desde 1945, los propietarios griegos habían

trasladado sus actividades navieras del Atlántico al Pacífico y al Índico, respondiendo así a la demanda existente.

El autor puntualiza que las mismas familias propietarias de naves que transportaban granos desde el Mar Negro a Marsella, Londres y Amberes a comienzos del siglo XX, habían transportado granos de Buenos Aires a Londres en el periodo entre las dos guerras, y de Australia, EEUU, Argentina, China e India en los años siguientes a la Segunda Guerra Mundial. Su envolvimiento en el transporte "tramp" había permitido a los griegos ajustarse a nuevas demandas de los mercados internacionales, a nuevos tipos de carga y a nuevos buques.

Cuando había habido demanda para el transporte de hidrocarburos, los griegos habían aportado buques para satisfacer esa demanda. Cuando había habido demanda para el transporte de carga a granel sólida, los griegos habían aportado buques graneleros.

Se señala que un tercer factor que habría contribuido a la exitosa estrategia de negocios navieros de los griegos, habría sido su sistemático método de compraventa de buques, denominado anticíclico. De acuerdo a esa estrategia había que "comprar cuando todo el mundo vende, y vender cuando todo el mundo compra". Los armadores griegos compraban cuando los fletes y las tasas de las naves buques estaban bajas y vendían cuando ellas estaban altas. Esta estrategia, iniciada durante la transición de la vela al vapor, había dado a los griegos resultados espectaculares durante la crisis económica mundial de los años 30, cuando, a diferencia de las marinas mercantes de otras naciones marítimas tradicionales, la tasa de crecimiento de la flota de propiedad griega había sido positiva.

Se indica que muchos pequeños propietarios griegos de buques utilizan al transporte marítimo exactamente como una bolsa de valores. Entran al mercado cuando los precios de los buques están bajos y salen de él cuando los precios aumentan.

Otro aspecto positivo de ese método era la clase de buques que compraban, indicándose que los griegos eran los mejores compradores de buques de segunda mano y que mediante buenos programas de mantenimiento y reparación operaban los buques al máximo posible. La compra de buques de segunda mano había sido la columna vertebral de las actividades de un gran segmento de propietarios de buques.

El cuarto y último factor, que no por ser mencionado al final es el menos importante, es la eficiencia con la que los griegos operan sus buques, manteniendo bajos sus costos de operación fijos y variables. Aún se considera a los marineros griegos como los mejores del mundo.

Probablemente esa forma de pensar, relacionada con la tradición de nación marítima de Grecia, les había permitido lograr una gran productividad. En 1980 cerca del 40% de los marineros griegos provenían de las islas griegas y dos tercios de las tripulaciones de los buques de propiedad griega eran griegos.

En conclusión, y tomando como referencia el ejemplo griego, no parecería ser suficiente una ley promotora de la MMN, a no ser que contenga todas las herramientas necesarias para alentar el desarrollo de una flota mercante de propiedad y registro nacional, y que además –esto es muy importante– concurren otros factores.

Como se puede deducir del ejemplo citado, se necesita tener una tradición marítima que complemente la legislación, y que permita el desarrollo de actividades, no solo de transporte marítimo sino también de actividades conexas, como construcción y reparación de buques, seguros marítimos y otras.

El Perú tiene adormilada hace varias décadas la conciencia sobre la importancia del transporte marítimo y de otros intereses marítimos. Es necesario despertar esa conciencia.

11. CONCLUSIÓN

En esta exposición se ha intentado examinar, aunque sea someramente, la compleja problemática de la MMN. Y se ha señalado como causa principal de su desaparición el impacto del desarrollo del transporte de contenedores. Ello no significa que no puedan haber existido también otras causas que hayan contribuido decisivamente a esa situación. La mala gestión de la Compañía Peruana de Vapores, la más importante empresa naviera estatal, fue una importante causa contribuyente. Ingentes flujos de capital aportados al Erario por todos los peruanos fueron transferidos a dicha Empresa para evitar el colapso por una pésima gestión, colapso que de todas maneras se produjo.

También se ha examinado brevemente los principales elementos de la relativamente reciente Ley 25853, de Promoción y Desarrollo de la MMN, cuya reglamentación está actualmente en proceso. Del examen de estos elementos se podría afirmar que ellos no serán decisivos para promover el renacimiento de la MMN.

Y se ha bosquejado esquemáticamente en qué mercados se considera pueden tener éxito los buques de una nueva MMN, si son operados y mantenidos convenientemente y si su gestión es eficiente. Ciertamente, aunque no en todos

los mercados como se propone en la LMM, en algunos mercados puede haber cabida para empresas y buques nacionales.

El tiempo es corto para entrar en más detalle y efectuar un análisis más profundo, o si se prefiere decir, menos ligero, de la problemática de la MMN. Pero una conclusión sí parece importante destacar.

Si realmente se desea promover el apropiado desarrollo de una MMN se requieren elementos adicionales a la formulación de los instrumentos legales. En el fondo del asunto subyace la cuestión de si esa MMN ayudará al comercio marítimo, que es lo esencial a considerar, puesto que no tendría sentido promover el desarrollo de una MMN si ella no va a contribuir decisivamente a promover nuestro comercio exterior.

Cabe abrigar razonable optimismo y pensar que sí es viable el desarrollo de una MMN, si se aprovechan los espacios en los cuales esta participación puede ser eficaz. Se necesita el desarrollo de una MMN, si es que ella va a contribuir eficazmente a mejorar el sistema de transporte acuático.

En la búsqueda de ese fin no debe olvidarse que el comercio marítimo y el transporte marítimo como su herramienta principal, son vitales para la economía de la Nación. El movimiento acuático de carga requiere de un sistema de transporte marítimo eficaz y de un sistema de puertos eficientes, sistema que apropiadamente conectado a la infraestructura carretera y ferrocarrilera, permita satisfacer eficientemente tanto la demanda actual, como la demanda futura de la Nación.

Tampoco debe olvidarse que la mejora del sistema de transporte marítimo del país dependerá de la apropiada coordinación de todos los organismos incluidos en el transporte marítimo.

Se requiere mayor coordinación entre las instituciones gubernamentales. Por ejemplo, la decisión de DICAPI de seguir cobrando una tasa por efectuar la función de recepción y despacho de naves, función que por Ley fue transferida a la APN, aunque disfrazada de un tasa para la provisión de servicios de seguridad no tenía sentido. El hecho real era que DICAPI cumple importantes funciones que no están vinculadas a REDENAVES. Por lo tanto, lo que realmente se requería era el aporte por el Estado de recursos a DICAPI para el cumplimiento de sus importantes funciones. Esos recursos no tenían por qué estar ligados a REDENAVES, cuyo costo de prestación es realmente bajo. Ese aporte era una responsabilidad del Ministerio de Economía y Finanzas y en otras importantes actividades oceánicas y costeras, de una mejorada productividad y eficiencia de los puertos de la Nación y de un apropiado planeamiento estratégico del sector, para asegurar que los

crecientes niveles de comercio marítimo sean gestionados de la manera más efectiva, más segura y desde el punto de vista ambiental, más responsable posible.

Los esquemas de tráfico marítimo que se puedan establecer para atender la demanda de transporte marítimo del país, permiten concluir que no parece factible la participación de buques portacontenedores nacionales de gran capacidad en los tráficos troncales entre puertos “hub”. Pero sí se puede pensar en la participación de buques portacontenedores nacionales en los servicios de alimentación y tráfico de cabotaje, y en los tráficos de cabotaje de hidrocarburos y de transporte de carga a granel sólida o seca, en ambos casos operando naves del tamaño apropiado. Para ello se requiere la inversión de grandes capitales. Y también, sin duda, de alianzas con importantes empresas extranjeras. ¿Existe voluntad para ello? Esta es una interrogante que solo el tiempo podrá contestar.

NOTAS

1. El Perú ha firmado TLCs con EEUU, China, Canadá, Tailandia, Singapur, Chile y está en negociaciones con la Unión Europea, Corea, etc.
2. **The Developing Countries and International Shipping.** World Bank Staff Working Paper N° 502. November 1981.
3. **IMO response to current environmental challenges.** IMO News. Edición 2007.
4. *Ibid.*, 2.
5. “Transition to a new reality: theorising the organisational restructuring of ports”. Constantinos I. Chlomoudis, Escuela de Estudios Marítimos, Universidad del Pireo, Grecia, Apostolos V. Karalis, investigador libre, y Athanasios A. Pallis, Centro de Investigación, Universidad del Pireo, Grecia.
6. “Panorama del transporte en América latina y el Caribe en el 2000 sistemas integrados de transporte: un nuevo aliento”. A lo largo del año 2000 resurgió la discusión sobre cómo promover más el transporte internacional y el cabotaje marítimo y si se deberían abrir los mercados nacionales a la competencia internacional, es decir a buques con bandera extranjera. En varias conferencias como la denominada *Intermodal South America* en Sao Paulo y la denominada *Latin Ports* en Miami, y en varios foros subregionales del MERCOSUR y de la Comunidad Andina, quedó de manifiesto el choque de dos posiciones: (i) proteger los mercados nacionales para poder mantener un mercado cautivo para las empresas navieras del país, y (ii) abrir los mercados nacionales para ofrecer más opciones a los usuarios y lograr un uso más racional de los modos de transporte por carretera y acuático.
7. “Cabotaje in the Andean Community: the rebirth of the Merchant Marine?” Puerto Cabello, Venezuela. José Alfredo Sabatino Pizzolante, **Maritime and Comercial Attorneys**.
8. En 1958 fue construido en el Perú el petrolero “Zorritos”, la primera construcción naval de alto bordo en la costa oeste de Sudamérica. **Revista de Marina** N° 1 – 2007. Editorial ¡Bienvenidos BAP “Bayóvar” y BAP “Zorritos”!

9. **Maritime Subsidies.** Setiembre 1993. US Department of Transportation. MARAD.
10. "La Propuesta de Política Marítima" del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. 2003, aún no publicada, menciona muchas de ellas.
11. René de la Pedraja. **Latin American Merchant Shipping in the Age of Global Competition.** Woodgreen Press.
12. *Ibid.*, 11.
13. En 1956 Malcolm Mc Lean hizo el primer viaje comercial en contenedores utilizando un buque petrolero convertido, iniciando así la era de los contenedores.
14. Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. 1994.
15. Entre los proyectos legislativos que no progresaron hubo uno proponiendo la creación de un "Registro Especial de Buques" presentado por la congresista Lozada de Gamboa; otro denominado "Ley de la Marina Mercante", propuesto por la congresista Higuchi Miyagawa; otro elevado por el congresista Burgos Montenegro. También los congresistas Pando Pacheco y Reátegui Trigoso presentaron sus respectivos proyectos de ley, después que lo hiciera el congresista Medellius.
16. **The Port Reform Toolkit.** Banco Mundial.
17. Daniel Y. Coulter: **Globalización del Comercio Marítimo: el surgimiento de los puertos hub.**
18. Los petroleros "Petr Schmidt" y "Gregory Nesterenko", rebautizados como BAP "Bayóvar" y BAP "Zorritos", fueron incorporados a la Marina de Guerra a comienzos del presente año. Actualmente, ellos prestan servicio de cabotaje.
19. "La inversión como herramienta en el desarrollo portuario", Carlos M. Gallegos Secretario Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) OEA.
20. *Ibid.*, 14.
21. *Ibid.*, 14.
22. *Ibid.*, 14.
23. *Ibid.*, 14.
24. *Ibid.*, 14.
25. *Ibid.*, 14.
26. *Ibid.*, 9.
27. Actualmente existe un solo buque comercial de bandera peruana que opera en el tráfico de Iquitos al Golfo de EEUU. Ese buque tiene más de 20 años de edad. El Servicio Naviero de la Marina, una institución estatal, posee dos petroleros que hacen cabotaje.
28. Ioannis Michaletos es un investigador y consultor independiente en HRM y desarrollo sostenible y miembro de la Junta de Gobierno del Instituto de Investigación para Estudios de Europa y América, así como un miembro asociado de la Agencia Internacional de Protección, Investigación e Inteligencia (ISRIA).
29. Ioannis Michaletos. **La Marina Mercante Griega: el desarrollo de una red internacional.**

Cartas de Carlos de los Heros y Francisco Retes sobre la Campaña del “Huáscar”

ERNESTO LINARES MASCARO

El presente artículo es para dar a conocer las cartas de dos tripulantes del “Huáscar”, Carlos de los Heros y Francisco Retes, durante su campaña en la Guerra con Chile. Estas cartas se conservan en el Archivo Histórico de Marina, en la Serie de Colecciones Privadas.

La lectura de estas cartas es agradable por el trato bastante familiar que hay en ellas, pues resulta que ambos protagonistas son primos y por tal razón tenían relaciones bastante estrechas, tanto así que encontramos que a Francisco Retes lo llaman Pancho y éste su vez llama hermano a Daniel de los Heros, hermano del marino del “Huáscar” que después sería un importante político cacerista. Carlos de los Heros era marino de profesión y al empezar la guerra era teniente 2º, mientras Francisco Retes era un civil que se enroló como voluntario al inicio de la guerra y era sargento del batallón Ayacucho N° 3, que era el de guarnición del “Huáscar”. Carlos de los Heros moriría durante la campaña, el 28 de agosto de 1879 en el combate de Antofagasta, mientras Francisco Retes sobreviviría a la campaña y lucharía como sargento del batallón Guarnición de Marina en la batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881, en donde encontró la muerte.

En estas cartas se refleja el amor por la patria así como la alegría por los triunfos y los pesares de la campaña. Son bastantes viscerales, se refleja claramente el odio a Chile por la guerra, así como la tristeza ante la pérdida de un ser querido, como lo fue en el caso de la muerte de Carlos de los Heros, bastante lamentada como se refleja en las cartas que escribió Francisco Retes al respecto.

Estas cartas no son del todo inéditas. Francisco Yábar utilizó algunas cartas de ambas colecciones para su obra **Fuerzas Sutiles y la defensa de costas en la**

Guerra del Pacífico y también en una reciente investigación publicada en la **Revista de Marina** del año pasado, Mario de los Heros utilizó las cartas de la colección Carlos de los Heros.

Si bien había leído la obra de Francisco Yábar, no me había preocupado en leer sobre las cartas de Carlos de los Heros o Francisco Retes hasta que en una discusión sobre el combate naval de Angamos, el investigador Juan Carlos Flórez me hizo conocer las cartas que Francisco Retes escribió al respecto y la interesante información que tenía. Por esa razón fui al Archivo de Marina, a buscar las cartas de Francisco Retes y después, al examinar las de Carlos de los Heros, me di cuenta de la importancia que tenían y de cómo éstas estaban enlazadas.

Lo que se ha hecho ha sido ordenar las cartas de las colecciones de Carlos de los Heros y de las de Francisco Retes en orden cronológico, mezclando las de ambas colecciones. Las cartas de la colección Carlos de los Heros están compuestas por 7 cartas escritas por Carlos de los Heros, de las que 5 eran para su hermano Daniel, una a su padre y una a su madre, además de una carta escrita por Juan de los Heros y su esposa a su hijo Carlos, un oficio de Grau dirigido a Carlos de los Heros, y 2 cartas escritas por Juan de los Heros referente a la muerte de su hijo. Las cartas de la colección Francisco Retes son 10 cartas, todas escritas por el mismo Francisco Retes, de las cuales hay 4 dirigidas a Daniel de los Heros y 6 a su madre; de estas últimas, 2 son referentes a la muerte de Carlos de los Heros y el resto lo hace como prisionero después del combate de Angamos. También se ha puesto notas a pie de página para explicar ciertos acontecimientos al lector y no para interrumpir la lectura.

- 1 -

“Querido hermano

No te puedes imaginar lo que ha sufrido tu hermano el día del combate, pues la sangre ha corrido por la cubierta y después quedó peor que los restos del combate representado en Lima en los cuadros plásticos. Por los partes oficiales te impondrás de todo; lo único que te puedo decir es que ha habido de todo y que los chilenos estaban mejor pertrechados y llenos de elementos. Cuando veían a 3 ó 4 de nosotros, nos arrojaban bombas de mano que nosotros no teníamos idea de lo que fuera y hacían su explosión¹. Cuerpo a cuerpo se han agarrado sobre la cubierta del “Huáscar”, hasta el hacha y el puñal corto han funcionado. El combate principió a las 8 y 30 m que entramos a Iquique y que les impedimos su retirada a fuerza de bala. A las 12 del día le dimos el tercer espolonazo y la dividimos pasando por encima de ellos. Inmediatamente arriamos los botes y pudimos salvar los que

habían quedado agarrados de los palos que flotaban, que son 52 y entre los que están el 2º jefe y varios oficiales². Su Comandante murió en nuestra cubierta. Toda la gente de ellos peleaba en cueros, pues el buque desde el 1er. choque estaba lleno de agua y ellos se alistaron para salvarse. Velarde, el joven que le dio las gracias a la hija de Arana, ha sido el primero que usó sus hilas y sus últimas palabras fueron *párenme para ver como se hunden*. El entusiasmo era extremo y los oficiales se han portado bien.

Pancho, de sargento de la guarnición, ha hecho bastante bala de rifle y está bien. Los chilenos aquí echaron vivas al Perú y uno de ellos se hincó de rodillas y saludó al pabellón porque se les había tratado con nobleza, pues ellos creían que los íbamos a fusilar.

Daniel, no tengo tiempo para más, un abrazo y mamá y papá, otro para mis hermanos y un saludo a las niñas Retes y demás familia, a menor (ilegible).

Nos vamos a Chile a concluir con sus fuertes y a sucumbir o vencer. Tu hermano.

Carlos (firmado)

Mayo 22 de 1879

El 21 fue el combate. Jamás se ha visto más balas de cuanta clase Dios a creado.

Fuente: Colección Carlos de los Heros, folios 8 y 9.

- 2 -

Querido hermano
Iquique 28 de 1879³

Hemos regresado de Antofagasta llegando a este puerto hoy, de donde te dirijo mi carta. Todo lo que hemos hecho durante este tiempo te lo voy a contar en grandes rasgos. El 22 salimos de Iquique después de haber hecho descansar a la gente y el 26 nos encontramos en Antofagasta, donde entramos, a las 4 de la tarde, y nos recibieron a balazos 3 fuertes de tierra, fuego que nosotros supimos apagar, los fuegos de uno de los fuertes. A las 8 de la noche terminamos el combate por haber ellos parado sus tiros, nosotros para vengarnos todavía echamos 3 bombas sobre la población. Al día siguiente, tuvimos la lisura de entrar otra vez en el puerto y levantar el cable, cortarlo delante de sus fuertes y no se atrevieron a hacernos fuego; el "Huáscar" se ha hecho temible en el sur, de este último combate no tenemos ningún herido pues los tiros eran muy mal dirigidos y pasaban

rascando la parte alta del buque. El 27 salimos y seguimos navegando al norte y agarrando a todos los buques mercantes.

En fin, la vida de campaña es bien pesada y sobre todo cuando todos los días se bate uno.

Extraño mucho a la familia y deseo regresar para darles un abrazo y contar los pormenores de los acontecimientos.

Francisco está bien y no escribe por falta de tiempo, así que saluda a su menor hermana SS, lo mismo te encargo yo.

Adiós. Recibe un abrazo de tu hermano que te encarga hagas lo mismo con mi papá, mamá y hermanos.

Carlos (firmado)

Fuente: Colección Carlos de los Heros, folios 10 y 11.

- 3 -

Querida Mamá⁴

Por la carta de Daniel que se quedó en el bolsillo y que se la remito hoy de Arica, te impondrás de lo acontecido el 26 de mayo en Antofagasta⁵. El 30 nos encontramos con toda la escuadra chilena y nos persiguió durante 7 horas sin haber podido darnos caza⁶.

No tengo tiempo para más, adiós

Recibe un abrazo de tu hijo

Carlos (firmado)

Fuente: Colección Carlos de los Heros, folio 12.

- 4 -

Comandancia General de la 1^a
División Naval⁷

“Huáscar” Callao Junio 11 de 1879

En la fecha he dispuesto releve U. al teniente 1º graduado D. José Mélitón Rodríguez en el cargo de custodiar la presa “Elena” y se pongan a órdenes de U. tres individuos de esta dotación para que atiendan al servicio del citado buque.

Dios guarde a U.
Miguel Grau (firmado)

Al teniente 2º D.
Carlos de los Heros

Fuente: Colección Carlos de los Heros, folio 7.

- 5 -

Señor Don Carlos de los Heros⁸
Lima Agosto 4 de 1879

Querido hijo

Te escribo ésta sin saber cuando debe llegar a tus manos pues sabemos por aquí que te hallas en viaje, razón por la cual le encargo a Arturo que te la guarde.

Te felicito y felicito a tu jefe, como también a todos los solemnes marinos del "Huáscar". Ser del "Huáscar" es un título que hoy no se compra sino con la sangre. Pertenecer al "Huáscar" es ser valiente, honrado, patriota y tener mil envidiosos. Quisiera estar allí aunque no fuese mas que para respirar el aire embalsamado de gloria y de honor que queda después de un combate, como los que ustedes han logrado dar, y darán muchas veces, en lo necesario. El Comandante Grau y sus marinos subalternos no saben todavía lo que están ganando de instante en instante. Los corazones peruanos, verdaderamente peruanos, servirán de adoquines en las calles por donde uds. pasen en Lima el día que nos traigan la última victoria envuelta en nuestro pabellón nacional.

La guerra noble que hace el "Huáscar", propia de los héroes de otros tiempos es la que más le lisonjea y agrada porque los sentimientos de nobleza no pueden ni deben arrancarse del valiente pecho por donde se cobijen.

Matar en buena lid a esas serpientes, pero cuando se encuentre dormidas nada más que un puntapié.

Un cobarde cuando no hace uso de un arma, representa a la cobardía en partida doble. Eso han hecho en Caldera los chilenos⁹ ¡Miserables!

En fin, no pienses ahora sino en merecer honor. El congreso está preparado a favor de Uds. El pueblo no se diga, no hay conversación en que Uds. no tengan parte.

Procura tener salud para poder pelear y manda en el corazón de tu padre que te ama.

Juan de los Heros (firmado)

Querido hijo:¹⁰

No puedes tener una idea del placer tan grande que inunda mi alma en estos instantes que te escribo; los padres tenemos el egoísmo de creer que las glorias de nuestros hijos nos tocan directamente y nos pertenecen por completo; razón por la cual el gozo me embaraza hasta el extremo de no saber como ponderarte la satisfacción que siento al ser tu madre. Tu comportamiento, tu conducta, el apogeo de tu jefe y compañeros de armas, todo me demuestra que eres digno del amor que te profeso; sigue querido hijo, en la senda que te has trazado, sigue como hasta hoy cumpliendo con tu deber y verás que el día de la recompensa no está muy distante.

En el Congreso se va a presentar una proposición para ascender a todos los que han tripulado el "Huáscar" del 21 de mayo a acá. Ve pues que te encuentras en vísperas de recibir el premio de tus méritos.

El 28 lo he pasado tan triste como tú. Desde que Uds. se encuentran fuera no tengo gusto para nada. El día que pueda estrecharlos entre mis brazos, será el más feliz que tenga. Tu madre que te extraña.

P. A. de los Heros (firmado)

Fuente: Colección Carlos de los Heros, folios 18 y 19.

- 6 -

Arica, Julio 27 de 1879

Querido Daniel

Negando de hecho la acusación de flojo para escribir que me haces en tu cariñosa carta del 19, te escribo para decirte que hay injusticia en tu queja, desde que no habiendo escrito más que a mamá y recomendándola en cada una de mis cartas, los mismos recuerdos para ti que para mis hermanas. Debes estar pensando que ocupas en mi corazón el mismo lugar que ellas.

Comprendo muy bien que envidias mi puesto en el "Huáscar", pues a pesar de que se sufre bastante con lo fuerte de la campaña y con las decepciones que



Teniente Carlos de los Heros.
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

recibimos del gran chismollo, es tan satisfactorio sacrificarse por la Patria que aprecio como es debido, tu deseo de ocupar mi puesto.

No te doy detalles de esta expedición, porque como le digo a mamá, la correspondencia que para la **Opinión Nacional** despacha en este mismo vapor el Sr. Reyes, es un diario de navegación y no olvida el menor incidente de lo ocurrido.

Todo lo que te puedo decir respecto a la importancia de la presa que hemos hecho, es que todos los oficiales chilenos aseguran que el Gobierno de Chile se viene abajo a consecuencia del apresamiento del Regimiento "Yungay".

Dile a Juana Rosa que agradezco mucho los buenos recuerdos que hace de mi y que hay exageración en lo que ha oído respecto a mi comportamiento en el combate, que no he hecho nada más allá de mi deber.

Dale muchas memorias a todos y a tu papá que procuraré cumplir el encargo que me hace por conducto de Arturo. No olvides saludar a Don Pedro Montani, a Arana Gómez y decírles que correspondo a sus recuerdos.

Recibe un fuerte abrazo de tu hermano

Francisco F. Retes (firmado)

Fuente: Colección Francisco Retes, folio 4.

- 7 -

Arica, 10 de agosto de 1879

Querido hermano

Tu segunda carta de fecha 4 la he recibido hace pocos momentos.

Nuestra última expedición tuvo por objeto sorprender al blindado "Cochrane" en el puerto de Caldera a donde según informes dados al Presidente, había ido a reparar averías sufridas en su máquina. El plan de combate se reducía a entrar de noche, darle un proas y dispararle algunos tiros... Como comprenderás, muy bien conocido el poder del buque enemigo sólo un hombre muy estúpido o animado de las peores intenciones podía concebir y ordenar la ejecución de semejante ataque¹¹, en el que no digo las posibilidades sin la seguridad llevábamos de que el "Huáscar" sucumbiría. Felizmente, cuando llegamos a Caldera había salido el "Cochrane" para Coquimbo y a pesar de los deseos de llegar, las bravuras del mar nos obligaron a desistir después de dos tentativas infructuosas y en la que hemos estado en riesgo de perecer. A nuestro regreso fuimos perseguidos por el "Blanco Encalada" y otro buque que no sé cual sea: pretendieron cortarnos nuestro paso al

Norte, pero en la noche regresamos pasando por cerca de ellos sin que nos vieran y consiguiendo de este modo, tomar nuestro camino a este puesto a donde hemos llegado sin novedad.

Al pasar por Iquique, nos encontramos con que el bloqueo de Iquique había sido suspendido, entramos y hemos recibido las felicitaciones de Buendía y todos los jefes del Ejército. En la población hubo un entusiasmo loco por nuestra llegada.

Por tu carta, así como por los periódicos me he impuesto de los premios que el Congreso va a dar al "Huáscar" y te aseguro que si estoy contento por la parte que me toca en ese premio, me alegra mucho más por el Comandante Grau, que merece por su valor y pericia cuanto se haga en su favor.

No puedes imaginarte el placer que ha sido para mí el ver que mis hermanas están tan contentas, como me aseguran, por los triunfos que hemos obtenido, pues esto me alienta a seguir portándome con el entusiasmo que hasta aquí.

Carlos me encarga a decirte que no tiene tiempo para escribir por que se lo han llevado a comer al "Manco Cápac", también me dice que tiene una carta tuya que es para los dos: por la precipitación de su ida no he podido leerla.

He recibido la levita que me has mandado y el capote, te agradezco mucho el obsequio que me será muy útil.

Hasta otra oportunidad se despide con un abrazo. Tu hermano

Francisco F. Retes (firmado)

No olvides de saludar a todos en tu casa

Fuente: Colección Francisco Retes, folios 5 y 6.

- 8 -

Sr. Don Daniel de los Heros

Agosto 12 de 1879

Querido hermano

Recibí tu cariñosa carta y con ella las reliquias que venían para mí y para Pancho, que siempre sigue siendo de mi compañero. Yo y Pancho te agradecemos en las felicitaciones por nuestros felices encuentros con el enemigo, que a la fecha nos tiene un terror pánico. En el "Rímac" me acompañó también Francisco y sólo 20 hombres venimos cuidando a los 258 hombres del Regimiento "Yungay".

Sin que me encargaras te tenía ya guardadas algunas armas, pues yo jamás me olvido de ti y quiera tener siempre como manifestarte el cariño con que te distingo entre mis hermanos. Arturo esta bien, un poco delgado nomás, creo que sea de la vida de soldado en campaña y fuera de su país.

Deseamos regresar al Callao llevándoles un transporte como el "Amazonas", tomado sólo por nosotros para que García no sostenga las farsas de que el "Rímac" se rindió a la "Unión" y de regalar el pabellón al Director de la guerra, farsas que los mismos chilenos se encargaran de desmentir, pues el capitán del "Rímac" en su parte que habrás leído, dice que se rindieron al cañonazo de a 300 del "Huáscar", lo mismo dice Bulnes y todos los demás. García, que no supo quitarle el pabellón a la Magallanes, quiere decir que ha tomado este buque, cuando lo hizo un oficial de la "Unión" después que ya nosotros del "Huáscar" habíamos tomado posesión del buque y no es el pabellón que tenían en el asta¹², pues ese lo echaron al agua, sino un pabellón que estaba guardado en la casita de banderas del buque junto con otros que si hubiéramos querido, los hubiéramos agarrado nosotros. Lo único que nos tiene descontentos es la modestia de Grau para sus partes, cuando el de García ha sido tan pomposo, después que el día anterior al entrar a Caldera se quedaron afuera.

Recibe mi abrazo

Carlos (firmado)

Cuando visites al general Alvizuri, no te olvides de decirle a María que Francisco y yo llevamos en el pecho sus reliquias.

Carlos (firmado)

Fuente: Colección Carlos de los Heros, folio 13.

- 9 -

Arica, Agosto 14

Querido Daniel

Como tú entenderás, por mi último no podía darte noticia de Carlos, pues a la salida del vapor, apenas estaba a la vista el "Huáscar" y fondeó, fui abordo y estuve con Carlos y Francisco hasta por la noche. El "Huáscar" no ha podido hacer nada en este viaje a consecuencia del mal tiempo; tuvo un temporal de tres días que le rompió dos falcas y que pudo hacerle mayores daños, pero no hay duda de que la felicidad los rodea, pues lo venció¹³.

El artículo que me dices en tu carta que me incluyes no lo he recibido, sin duda lo perdió al cerrar el sobre.

Hoy he recibido un paquete con cinco periódicos que se los mandaré a Francisco dentro de un momento.

Sobre lo que hablan del Escuadrón, te diré que tengo seguridad de que son los que se han ido de aquí y que no tienen como vindicar su mal comportamiento. Habían creído que la cosa era para lucir bonitos vestidos y cuando han visto que no es así, se han salido para cubrir de lodo con mentiras infames el cuerpo de que formaron parte. A estos pertenece Andraca, que sabemos ha dicho en Lima que aquí nos tratan muy mal. Tenía a este joven en mejor concepto. Para dejar el cuerpo, enseñó una carta en la que le decían que se padre estaba muy grave y resultó después ser falsa. Juzga tú por éste, que es el más caballero de todos los que se han separado.

Si se llega a hablar tanto del cuerpo que creas honroso dejarlo, avisarme para hacerlo con tiempo, buscaré otro puesto más peligroso, pero donde no encuentre personas como las que te he hablado.

Dale memorias a todos mis amigos y tuyos, y tú recibe un abrazo de tu hermano que te quiere.

Arturo

Dale muchas memorias a todas las niñas Retes, así como a Bobo de parte de Carlos, Francisco y el que escribe.

Te tengo un rifle, pero no puedo mandártelo porque no lo permiten en los vapores. Cuando vaya un transporte, lo mandaré.

Hasta el otro vapor.

Tu hermano que te quiere

Arturo

Te mando un puñal chileno¹⁴

Fuente: Colección Carlos de los Heros, folios 20 y 21.

Arica, 20 de agosto de 1879

Querido hermano

Hoy he recibido tu cariñosa carta en la que te quejas de lo flojo que soy para escribirte, pues nunca supondrás que falté en algo al cariño que siempre te he manifestado.

En el vapor anterior te dirigí una, con un pasajero, el Sr. Iorralles, que me prometió dejarla en casa él mismo. En lo sucesivo te escribiré siempre por el correo.

Recibí la ropa que me remitiste con La Barrera, lo mismo que las reliquias de María, las que se encuentran colgadas de mi pescuezo, junto con los de la mi mamá y hermanas.

De noticias, sólo te diré que antes de ayer, la Escuadra Chilena se encontraba a 12 millas de Arica y nosotros estuvimos en nuestros puestos de combate durante el día y la noche¹⁵; anoche también pasamos un mal rato: estando yo de guardia de 8 a 12, sentí a eso de las 11 un tiro de cañón e inmediatamente toqué zafarrancho y pasamos toda la noche en este estado, con el buque en movimiento. Lo mismo hizo el "Oroya" y el "Manco Cápac". Cual sería nuestra risa al día siguiente, que nos imponemos que el tiro había sido hecho por un pruebista que da una función en tierra y que entre sus pruebas, había la de disparar un cañón sobre los hombres, es decir, "el hombre cañón".

He recibido de mi papá, por conducto de Arturo, cartas que me llenan de entusiasmo, pues se conoce lo tanto que quiere a nuestra Patria.

Arturo, cada vez más contento con su vida de soldado, todos los días me viene a visitar al "Huáscar".

Además del rifle que recibiste, te tengo otro mejor para entregártelo a mi regreso¹⁶.

Al Sr. Montani salúdaloy dile que he recibido sus felicitaciones y se las agradezco, lo mismo que a Arana, a quien tengo deseos de estrechar en mis brazos.

A mi mamá y hermanas diles que deseo verlas, pues cada vez que entro a combate o estoy frente al enemigo, comprendo lo tanto que las quiero.

Es demás que te diga que saludes a las niñas Retes, diciéndoles que Pancho cada día merece que se le quiera más, por su juicio en haber querido participar en

la gloria del "Huáscar" y por su heroísmo en soportar la vida de sargento de compañía que abordo no es tan soportable como en tierra.

No me hago más extenso pues tengo que escribirles a mis papás y a Reynaldo que me escribió y no he tenido tiempo de contestarle hasta hoy.

Recibe pues el abrazo que tu hermano te dirige desde Arica esperando tu contestación.

Carlos (firmado)

Fuente: Colección Carlos de lo Heros, folios 14 y 15.

- 11 -

Arica, Agosto 20 de 1879

Querido papá

Por falta de tiempo no he podido contestar tus cartas que además de ser cariñosas, son entusiastas, como que parten de un verdadero patriota. El Comandante se impuso de una de ellas y ha querido que se publique; así que no te extrañe si la veo en la **Opinión Nacional**, que es donde se va a publicar.

Arturo y yo estamos gozando de completa salud, un poco delgados nomás, según el decir de nuestros compañeros, pero ya nos repondremos al terminar la guerra; por ahora sólo pensamos en destruir al enemigo.

En tu carta me encargas que cumpla con mi deber y como yo creo que el peruano debe sacrificar su vida, por lo menos en aras de la Patria, creo que satisfaré tus consejos. Mi puesto es para prueba y siento que del encuentro con el "Matías", no hallamos tenido otro serio¹⁷; sin embargo que en todos los puestos he estado bien expuesto, pues sobre la cubierta del buque a la primera descarga barren con nosotros y a esto estuvimos expuestos la noche que entramos a Caldera, en donde hay 700 hombres de guarnición y en donde nos pusimos bien cerca de tierra.

En fin, ya estoy tan acostumbrado del peligro que me pongo triste cuando pasan tantos días en la inacción que estamos aquí en Arica.

Francisco y yo quemamos 2 paquetes de tiros de rifle la noche del "Matías Cousiño" y no sabemos como no nos ha tocado una bala de la lluvia de la "Magallanes". Todos los días hago ejercicio con mis cañoncitos y creo que en la próxima harán sus daños.

He leído una carta de Arturo en donde le aconsejas no deje el sable, lo mismo nos pasa abordo, porque el Revólver nos acompaña día y noche, pues no tenemos sosiego en este puerto del sur, desde que levantaron el bloqueo de Iquique¹⁸.

No dejes de escribirme siempre que puedas, pues cuando estoy ausente, mis mejores ratos son los días que recibo correspondencia de la familia.

Te encargo saludes a Don Ignacio de Osma, al Sr. Montani, Arana y al Sr. Don Manuel Gómez.

A mi mamá pienso escribirle por separado pero si no tuviera tiempo, de le un fuerte abrazo, lo mismo que a Carmen Rosa y a Mercedes, a quienes deseo abrazar con ansia.

En el próximo vapor seré más extenso, por ahora recibe el abrazo de tu hijo que te extraña.

Carlos

Colección Carlos de los Heros, folios 16 y 17.

- 12 -

Sr. D. Daniel de los Heros

Arica, Agosto 20 de 1879

Querido hermano:

He tenido hoy el placer de recibir tu última de fecha 16 que como las anteriores, tanto me alegran y entusiasman con tus cariñosos recuerdos y tus palabras tan llenas de patriotismo.

Por los periódicos y por tu citada que contesto, quedo impuesto del aprecio que hacen de nuestra conducta y del apoyo que se presta a la proposición sobre ascensos.

Me alegra mucho de que el Congreso, procediendo en justicia, unánimemente, premie los servicios del Comandante Grau y de sus oficiales, que tan bien lo merecen¹⁹.

Por lo que a mi me toca, te diré con franqueza que aun cuando mi posición en el buque es tan humilde y me toca tan pequeña parte de las glorias alcanzadas, quisiera obtener algún ascenso que más tarde me recuerde haber servido a mi Patria, en sus momentos más críticos.

Nos tienes, desde el regreso de nuestra última expedición, en completa inmovilidad, fondeados en este puerto que me es tan antipático y al que solo desembarco una que otra vez a vigilar a Arturo. Este maldito lugar como que está mandado por un marino envidioso de las glorias conquistadas por Grau, es quizás el único lugar de la República en donde muy poco o nada se reconocen los méritos de este buque, haciendo un contraste muy notable con lo que sucede en los demás puertos donde hemos estado, principalmente en Iquique, que nos recibió con demostraciones de júbilo que rayaban en la locura y en donde recibimos las felicitaciones del General Buendía, de los principales jefes del Ejército y de nuestros paisanos.

Los chilenos queriéndonos imitar, han hecho una expedición ridículísima, estacionándose por algunos días a inmediaciones de este puerto, sin atreverse a entrar; obedeciendo al miedo y sufrido que siempre han mostrado, por los lugares que preparados a la defensa pueden castigar a los cobardes, que en su necio orgullo creyeron poderosos: humillar y vencer.

Quedo contentísimo con la noticia reservada que me das, pues aún que se susurraba algo, nos quedaba la duda. Creo como tú que con ese elemento, terminará la guerra. Quisiera tener la suerte de ser uno de los encargados de llevar a cabo el importante servicio de su aplicación²⁰.

He leído una carta de tu papá a Carlos, capaz por sí sola de hacer emprender a un hombre las acciones más heroicas; dile que inspirándome en ella, haré en las ocasiones que se me presenten por ponerme a la altura de quien se dirige a su hijo en tales términos.

Nada de importante tengo que comunicarte

Saluda muy afectuosamente a todos en tu casa y tú recibe un abrazo de tu hermano.

Francisco (firmado)

A tu mamá, que también he leído sus entusiastas palabras a Carlos, y que siento que mi mamá no tenga tanta entereza y entusiasmo.

Francisco (firmado)

No olvides de saludar a Don Pedro Montani y Arana, que tan finos se portan conmigo. Diles que correspondo a sus recuerdos.

Vale

Memorias a todos en tu casa. A Belisario, que deseo estar a su lado para tomar un vaso de cerveza con él.

Vale

Colección Francisco Retes, folios del 7 al 9.

- 13 -

Arica, Setiembre 1º de 1879

Querida mamá:

Una gloria más alcanzada en el puerto de Antofagasta no has arrebatado la preciosa existencia de nuestro querido Carlos. Ya no tengo lágrimas para llorar tan sensible pérdida. No me encuentro con valor para escribir a Daniel, considerando que cualquier cosa que pueda decirle aumentaría su dolor.

Por el parte del combate y por la correspondencia de Reyes²¹, se impondrán de los pormenores de tan horrible desgracia y de la pena que ha causado su muerte a todos los del buque.

El Comandante ha llorado como un muchacho. La oficialidad toda podrá Ud. calcular lo que han sufrido, sabiendo que lo querían como a un hermano; pues por su carácter y buen corazón, era la idolatría de todos. La marinería ha llorado mucho su muerte y se proponen hacer una manifestación que haga conocer el alto aprecio que por él tenían²².

Al saber en Iquique el general Buendía la fatal noticia, casi se cae al suelo; tal fue la impresión que experimentó y sin decir una palabra, se retiró del buque. Dijo en tierra que la pérdida de Carlos era para él más que si se también se perdía el buque.

En fin, más tarde podré ocuparme como debo de este asunto. La herida es tan reciente que no nos permite ni a mi escribir más ni a Ud. leer sin sufrir demasiado algo más sobre esta desgracia.

Todo lo que quiero ahora es que Ud. inspirándose en el verdadero amor a la Patria por al que tan noble y gustosamente se ha sacrificado nuestro Carlos, se revista del valor suficiente para dejar que yo tenga el consuelo de buscar en el pecho de nuestro pérrido enemigo la venganza que necesitamos y que mi puesto a bordo me permitirá satisfacer como es debido.

Cuando por mi ausencia o por los peligros que corro sufre Ud. demasiado, acuérdese Ud. de que nada sucede sin la voluntad de Dios y que la Patria tiene derecho a la vida de sus hijos.

Créame Ud. que lo que más me ha hecho sufrir siempre es la idea de los pesares que doy a Ud. al cumplir con un deber tan sagrado como el que cumple defendiendo a mi patria. Mas esta reciprocidad de sentimientos exige de Ud. entereza bastante para hacerme superior a su dolor y dejar o más bien dicho, esperar en Dios.

Dígale Ud. a Daniel que ha perdido un hermano pero que le quede el consuelo de que otro hermano vengará en el enemigo de su Patria la irreparable pérdida que lloramos.

Un fuertísimo abrazo a mis hermanos a quienes no hay un momento que no tenga presente.

He recibido todas las encomiendas que me han mandado. Anoche recibí las cartas que me mandaban por conducto de Cavero y que me fueron entregadas por Andraca. También he recibido las del último vapor.

Según se dice pronto tendré el gusto de estar a su lado. Quiera Dios que así suceda.

Su hijo

Francisco (firmado)

Colección Francisco Retes, folios del 10 al 12.

- 14 -

Arica Setiembre 8° de 1879

Querida Mamá

Si hay algo que pueda consolarnos de la irreparable perdida que hemos sufrido, es sin duda el ver que nuestro duelo es general.

Esta le escribo a Ud. en el cuartel de Arturo y en momentos en que todos sus amigos le preparan a hacerle unas honras fúnebres que no dejarán que desear en una población como ésta tan pobre²³.

Todos aquí, como en Iquique, admiradores de la heroica muerte de Carlos, han sabido su pérdida como miembros de la familia.



Sargento primero Francisco Retes.
(Foto: Archivo Histórico de Marina)

Espero para escribirle a Daniel que algunos días más le permitan bien mis recuerdos, sin sufrir como sucedería en estas circunstancias en las que no puede haber palabras que consuelen.

Arturo me encarga salude a todos en su casa, que él no escribe porque no tiene ánimo para hacerlo.

Por el próximo vapor escribiré más largo

Un abrazo a todas para quienes son cada una de las cartas que a Ud. dirijo.

Reciba Ud. el corazón de su hijo

Francisco (firmado)

Pongo esta nota²⁴

Los momentos por que atravieso en estos días me prohíben poder decir que lo que mi alma sufre, pero hay mucho que consuele mis pesares; la oración hecha a su memoria es espléndida, desde el Presidente hasta el último de los habitantes de Arica, todos han tenido una lágrima santa para el noble patrício que era nuestro ídolo.

Arturo (firmado)

Cuando pueda escribir, explicaré lo que ahora me hace estar orgulloso de Carlos.

Eso del orgullo parece que se refiere al torpedo²⁵

Vale

Colección Francisco Retes, folios 13 y 14.

- 15 -

Arica Setiembre 17 de 1879

Querido hermano:

Temeroso de aumentar tu justo dolor por la pérdida que hoy lloramos, no había querido escribirte antes de ahora, pues consideraba que pesares de esta naturaleza no admiten consuelos.

Hoy que ya has pasado la primera impresión y que nuestros sufrimientos están del mismo nivel, me atrevo a hacerlo no para detenerme en recuerdos que

me destrozan el alma, sino para repetirte lo que ya te habrá dicho mamá sobre mis últimos deseos.

La muerte de un héroe como Carlos no se debe solamente llorar, queda abierto para nosotros el camino de la venganza y yo que tengo la suerte de tener un puesto en el buque, testigo de su heroico sacrificio y que tantas glorias promete a nuestra causa, soy el llamado a obtenerla, si es preciso hasta con mi vida, a la humillación completa de nuestros infames enemigos.

Si algo puede consolarnos por ahora, es ver que nuestro duelo es general. Arturo que marcha en este vapor, te contará minuciosamente la sentida que ha sido la muerte por todas las clases y te dará cuenta de los espléndidos funerales que se le han hecho en este puerto.

Anoche ha tenido lugar a bordo algo que no tiene calificativo y que me ha enternecido como podrás juzgarlo. La marinería, que el fatal 28 nos lloró tanto la desaparición de Carlos y que dijo que las balas enemigas habían escogido al mejor oficial del buque, a iniciativa propia y en el mayor secreto, habían hecho una colecta que asciende a trescientos y tantos soles y con ella se han presentado al Comandante diciéndole que quieren contribuir a honrar una memoria querida contribuyendo con lo que pueden a los gastos que la oficialidad haga para recordar y perpetuar al oficial que han perdido²⁶.

Este hecho tiene doble mérito, teniendo presente que a la tripulación no se le paga hace cinco meses y que es ella la iniciadora, tanto que el Comandante ha dispuesto que la oficialidad al suscribirse lo haga después que la marinería, a quienes corresponde la gloria de una acción tan meritaria y puedo decir sin ejemplo.

Te ruego convenzas a la familia de la imposibilidad en que estoy para abandonar el buque. No sería digno del valiente; orgullo hoy de nosotros, retirándome, al frente del enemigo. Sufro mucho al considerar lo que hago sentir a mi mamá y hermanas; pero dirán que sobreponiéndose a los temores que por mí tienen, me dejen concluir la obra que he empezado y que ha ejemplo de tus padres tuvieron para mi palabras de aliento.

Dale un abrazo a todos en tu casa y diles que mi dolor es tan grande como el que más entre la familia.

Dile a tu mamá que el Detente que tenía puesto Carlos el día del combate está en mi poder, que me lo he conservado para entregárselo después de la campaña.

En fin querido Daniel, no me es posible detenerme más tiempo en esta carta. En el próximo vapor seré más extenso.

Tu hermano

Francisco (firmado)

Colección Francisco Retes, folios 15 y 16.

- 16 -

Al señor Don Miguel Grau, Contra-almirante de la Armada Nacional y Comandante del Monitor "Huáscar" en las aguas del Pacífico.

Lima Set 26 de 1879

Señor de toda consideración y respeto.

He llenado con sumisa voluntad y religiosa obediencia, el doloroso encargo de usted, comunicando a mi angustiada familia, su sentido pésame, y haciendo al hermano mayor de mi pobre "Carlos", depositario de aquella valiosa herencia de glorias y de penas, que su piadoso corazón nos envía, para que logre pasar de unos a otros, y de ellos a sus hijos, sin mancha de cobardía ni de infamia, hasta la última de nuestras generaciones venideras.

Obedecido ya el mandato y habiendo estrecha cuenta de su ejecución y cumplimiento, debiera poner término a esta respetuosa carta, llenándolo con la gratitud de mi alma los vacíos que en ella dejo. Pero necesito hacer mi propia acusación ante el singular y esclarecido jefe del que fue "mi Carlos", porque llegué a tener envidia cuando supe que él había sido el primero en derramar lágrimas de ternura sobre los dinteles de la escondida tumba, fue mi (ilegible) porque yo no había comprendido entonces que usted llenaba mi obligación, haciendo palpable durante aquella sabiduría con que la ausencia naturaleza sabe suplir vínculos de la sangre con los de la verdadera amistad noble, valiente y en ciertos casos, por aquella falta involuntaria.

Desde que Ud. se hizo cargo del "Huáscar", mi buen "Carlos", lleno de nobles aspiraciones, procuraba imitar sus virtudes, aprovechando de su ejemplo solamente. Pero la divina Providencia quiso arrancarlo de su lado, causándonos el hondo pesar que ahora lamentamos. Nuestra conducta posterior demuestra pues, que se llora sin dejar de ser valiente y se llora sin dejar de ser patriota.

Concluyo pues diciéndole a Ud. que mi familia se considera esclava de la suya, bajo el peso de la inmensa gratitud que le debemos, y que yo moriré derramando lágrimas por mi pobre "Carlos" hasta regar con ellas mi propia sepultura.

Soy de Ud. su afectísimo que besa su mano

Juan de los Heros (firmado)

Ud. ha llorado sin dejar de ser valiente. Yo he llorado y lloraré sin dejar de ser patriota, bendiciendo a Dios que me lo dio y me lo quita, y dando gracias a todos los que conmigo están llorando.

Colección Carlos de los Heros, folios 1, 2 y 3.

- 17 -

Señor D. Manuel González de La Rosa²⁷

Mi respetado señor

Mi hijo Arturo, Húsar de la guardia, ha venido de Arica y me dice que allí es público lo del torpedo, pero que no habiéndose hablado hasta hoy en la prensa de ese suceso puede hacerse mentís de la acción heroica de su hermano Carlos que todo el ejército elogio de la manera siguiente.

En la noche del 27 de Agosto se desprendió, de la amura de babor del "Huáscar", (era el torpedo) una lancha en dirección a los buques chilenos "Abtao" y "Magallanes" surtos en la rada de Antofagasta. Eran tres de la madrugada del día 28 cuando se notó un entorpecimiento en la lancha, peligrosísimo para el "Huáscar" y el teniente Heros se tiró al agua instantáneamente, siguiéndole el de igual clase Fermín Canseco. Entre ambos enmendaron la falta dándole distinta dirección a la lancha y subieron sobre cubierta. La lancha se escapó hasta colocarse a 20 varas de la "Magallanes" y el teniente Heros se precipitó en un bote para recogerla, se lo prohibió el comandante Grau, diciéndole que iba a recibir una muerte segura y mandando que un marinero se encargare de la operación, pero Heros repuso: *si muero señor Comandante usted me vengará*.

Heros fue en el bote, recogió la lancha llegando hasta el costado de la "Magallanes", del cual se desprendió a las 5 de la mañana de ese día 28 trayéndola a remolque hasta el costado del "Huáscar", a cuya cubierta subió a las seis para volar como voló a las tres de la tarde de aquel mismo día, a impulso de una bomba desprendida desde el fuerte.

De este suceso se habla en Arica con entusiasmo llamando héroe al Teniente Heros que lo ejecutó y el Comandante Grau ha sido el primero en hacer su elogio²⁸.

He copiado a usted señor doctor la conversación de mi hijo Arturo con quien usted podrá hablar si gusta para que le proporcione más datos. Yo podré llevárselo a la Biblioteca.

Soy de usted su agradecido que besa su mano

Juan de los Heros (firmado)

Colección Carlos de los Heros, folios 4 y 5.

- 18 -

Mejillones de Bolivia Octubre 8/79

A bordo del blindado chileno "Blanco Encalada"

Querida Mamá

Después de un reñido combate con los blindados "Lord Cochrane" y "Blanco Encalada", me encuentro prisionero a bordo de este último, perfectamente atendido por los Jefes y Oficiales que hacen cuanto les es posible por hacernos llevadera nuestra actuación.

No se alarme Ud., pues me encuentro sin novedad, aunque de un modo sorprendente, atendido al número de muertos que hemos tenido. Entre estos se encuentra al comandante Grau, el segundo Aguirre, los oficiales Rodríguez y Ferré; heridos tenemos muchísimos²⁹.

En la primera oportunidad escribiré a Ud. detalladamente, la premura del tiempo no me permite hacerlo ahora.

Un abrazo a mis hermanos y Ud. reciba el corazón de su hijo

Francisco Retes (firmado)

Colección Francisco Retes, folio 17.

- 19 -

San Bernardo, Octubre 15 de 1879

Querida mamá:

Anoche llegamos á esta pequeña población situada a muy corta distancia de Santiago, en donde estamos perfectamente alojados en una casa huerta, tomada espero por el gobierno, y recibiendo las mayores atenciones de parte de los

encargados de cuidarnos así como de multitud de personas que vienen a visitarnos³⁰. El señor intendente o gobernador de este lugar nos ha dado la libertad de poder salir a donde queramos, sin embargo no hacemos uso de ella porque nuestro espíritu no está para paseos.

Nuestro mayor sufrimiento es considerar que después de haber defendido el buque hasta el último momento, sea hoy presa del enemigo.

Como dije a Ud. en mi anterior, sin timón, sin cañones y sin armas menores de que disponer se resolvió hundirlo y ya tenía más de tres pies de agua cuando fuimos abordados sin haberse arriado el pabellón. Amenazando a los maquinistas, que como no son peruanos no podían tener el interés que nosotros, consiguieron cerrar las válvulas y sacar el agua con bombas que llevaron del "Blanco"³¹. Pensar que cinco minutos más de tiempo hubieran sido suficientes para impedir que nuestro "Huáscar" fuera presa del enemigo, es algo que en la vida podré olvidar. Nos queda la satisfacción del deber cumplido, pues nadie hubiera podido hacer más.

Pintar a Ud. los horrores del combate es empresa difícil. Cuando nos veamos contaré a Ud. los menores episodios de ese día.

Según nos han dicho, el gobierno de aquí ha propuesto al nuestro canjearnos por los prisioneros de la "Esmeralda"³². Si esto tiene lugar, muy pronto creo poder abrazar a Ud. y a mis hermanas.

No tengo el menor cuidado para mí porque estamos perfectamente tratados.

Los partes de los buques enemigos, según nos dicen, nos son muy favorables y esto cambiará la mala impresión que la primera noticia, dada sin detalles, habrá ocasionado por allá.

Hasta otra oportunidad reciban ustedes y mis hermanas, el corazón de

Francisco (firmado)

Recuerdos a Daniel y a todas en su casa, igualmente que a Jesús ahí.

Colección Francisco Retes, folios 18 y 19.

San Bernardo, Octubre 22 de 1879

Querida mamá:

Hoy hemos tenido el consuelo de ver periódicos de allá y ver que en las proclamas de Prado y Daza se nos hace justicia. Es cierto que el "Huáscar" ha caído en poder del enemigo pero tenga Ud. la convicción que esto se debe puramente a una fatalidad.

Como he dicho a Ud. en mis anteriores, el buque completamente destrozado, incendiado por todas partes, sin timón, sin cañones porque la torre estaba inutilizada, estaba en la imposibilidad de defenderse y sólo restaba que hacer el hundirlo abriendo las válvulas. Si esto no se consiguió fue debido a que nos abordaron muy pronto sin que pudiéramos impedirlo por haberse destruido todas las armas menores que se guardaban en la cámara de oficiales que fue la parte del buque que más sufrió³³.

Algunas de las relaciones que hacen los periódicos de aquí son exactas, tan solo ve en todas ellas el error de creer que arriamos la bandera y esto proviene de que cuando nos abordaron no la había por haber sido volada de un balazo que rompió el pico en que se colocaba³⁴. Esta circunstancia, agregada a la de encontrar el buque parado, lo que como ya he dicho a Ud., fue necesario hacer para abrir las válvulas, ha dado lugar a esa versión que es falsa.

Todos los oficiales se portaron heroicamente, sobre todo el comandante Aguirre, que nos hubiera llevado a mejor resultado sin la desgracia que nos ha perseguido en este combate. Al hacerse cargo del buque dispuso cargar los cañones con doble carga y embestir a uno de los blindados con el espolón al mismo tiempo que se disparase a boca de jarro. Maniobraban el "Huáscar" con ese objeto cuando fue destrozada la cámara del comandante de donde se manejaba el timón, matando a todos los timoneles y dejando destrozado los aparejos del timón, y el buque naturalmente sin gobierno y a merced de los blindados, que casi juntándose con el "Huáscar" hicieron destrozos, matando junto con el oficial Rodríguez y todos los marineros sirvientes de los cañones.

En un buque tan cerrado como el "Huáscar" el humo, tanto de los incendios como de las bombas que penetraban, no tenía salida, de manera que la gente casi se asfixiaba – las diferentes secciones estaban incomunicadas unas de otras por los escombros y los cadáveres, haciendo todo esto un cuadro horrible.

En fin el combate ha sido atroz y tomados cuando no se pudo hacer más.

Supongo lo que habrán ustedes sufrido con la primeras noticias, así como el que a la fecha estén completamente tranquilas sabiendo que estoy bien y perfectamente alojado.

Tan solo debemos pensar ahora en el día en que nos veamos que será muy pronto.

Debo agregar a Ud. que somos muy visitados, debiendo muy finas atenciones a los que estamos muy reconocidos.

Las cartas que me escriban, pónganlas en un sobre dirigidas al Sr. Ramón Luis Irarrázabal, Director General de Correos de Santiago que se nos ha ofrecido para que por su conducto mandemos y recibamos nuestras cartas con toda seguridad.

Como puede Ud. suponer, mi único pensamiento en esta situación es para Uds. y para nuestra Patria.

Les vuelvo a repetir que no tengan por mí el menor cuidado; pues además de estar muy bien atendido, el temperamento de este lugar es inmejorable.

Me despido con un abrazo muy fuerte de Ud. y todas las hermanas

A Daniel también un abrazo encargándole saludé a todos en su casa

Si ven a Margarita y Dolores díganles que (ilegible) las olvido ni un año

A Mercedes muy particularmente tranquilícela Ud. pues su genio es tan vehemente que considero lo que sufrirá.

No olvide Ud. a ninguno de casa. Jesús, chicos, mi padrino, etc, etc.

Reciba Ud. el corazón de su hijo

Francisco (firmado)

Colección Francisco Retes, folios 20 a 23.

- 21 -

San Bernardo Noviembre 7/79

Querida mamá:

En momentos que escribo ésta, algunos de mis compañeros han recibido cartas de sus familias.

He mandado al correo muchas veces con la esperanza de tener alguna de casa y nada he conseguido. No sé como explicarme esta falta en un mes que hace permanezco aquí; tiempo más que suficiente para haber recibido algunas cartas.

Hago mil conjeturas sobre el particular y aun cuando comprendo que sobrarán dificultades para entorpecer nuestra correspondencia, no puedo conformarme con lo que pasa, temiendo haya ocurrido alguna desgracia por allá.

No hemos vuelto a tener noticias del canje de prisioneros, estando por esto también muy contrariado, tanto porque mi separación del lado de Ud. se prolonga demasiado, cuanto porque llegan hasta aquí las noticias del desembarco en Pisagua y se me hace muy duro permanecer en la inacción, pudiendo hacer todavía algo por la Patria.

Creo haber dicho ya a Ud. que no podemos salir sino hasta la plaza distante dos cuadras de la casa que ocupamos. Sin embargo, no crea Ud. que esto me tenga disgustado, pues no tengo espíritu para paseos y aun cuando tuviésemos la libertad más amplia, no me aprovecharía de ella y continuaría como hasta aquí, sin moverme de la casa.

A pesar de que se nos ha asegurado que nuestra correspondencia no será leída, no me atrevo a escribir con la libertad que desearía y aconsejo a Ud. haga lo mismo.

A mis hermanas que para todo ellas es esta carta, que no tengan cuidado ninguno por mí, que espero pronto estar al lado de ellas.

Siempre a Daniel y a su familia, iguales recuerdos, que no le escribo hasta que lleguen mis cartas con seguridad.

Memoria a Consuela, a mamá Patriota, María y a todos en general

Colección Francisco Retes, folios 24 y 25.

NOTAS

1. El relato del teniente 1º Pedro Garezón, escrito en el **Diario de la Campaña a bordo del "Huáscar"**, dice los siguientes sobre las bombas de mano en el combate de Iquique: "El combate se hizo recio con el fuego de fusilería y ametralladoras de ambos buques, con bombas de mano el buque de enemigo, y estando los dos atracados por el costado de babor" (Guillermo Ugarte Chamorro, **Diario de Campaña Naval escrito a bordo del "Huáscar" — El combate de Iquique**, p. 78).
2. En el adjunto al parte oficial del entonces, capitán de navío Miguel Grau, al general de división Juan Buendía, fechado el 21 de mayo, tiene una relación de 62 naufragos, encabezada por el

teniente Iº Luis Uribe, 2º jefe de la corbeta "Esmeralda", y entre los heridos figuran el sargento 2º Juan de Dios Aldea y el fogonero Francisco Ugarte, que luego fallecerían.

3. La fecha no tiene mes, pero por los hechos narrados debe ser mayo.
4. Esta carta no tiene fecha, pero por los hechos narrados debe ser del 31 de mayo.
5. Grau, en su parte oficial al Presidente Prado, Director Supremo de la Guerra, fechado el 2 de junio, escribió lo siguiente:

"Sali del puerto de Mejillones con destino al de Antofagasta, en la noche de este mismo día; y en la mañana del siguiente frente a este último puerto, avisté un vapor mercante, al parecer el "Rímac", que salía a toda fuerza por el lado del Sur. Le persigui durante 4 horas y convencido de su andar, a vela y máquina como iba, era mayor que el del "Huáscar", me dirigí nuevamente a Antofagasta.

A mi llegada a este puerto se destacó de él otro vapor hacia el norte: era probablemente el "Itata" de la víspera; llevaba el pabellón Chileno y huía a toda fuerza. Me dirigí sobre él forzando la máquina y le perseguí durante dos horas, haciéndole algunos disparos de artillería, pero tampoco pude tomarlo.

Al emprender la persecución de este último vapor se hicieron algunos disparos de las baterías de tierra contra el "Huáscar", los que no contesté inmediatamente por el empeño en que me hallaba, pero convencido de que no era posible dar caza al mencionado vapor, regresé al puerto y me mantuve con el buque sobre la máquina, en el fondeadero y muy próximo a tierra. Así permanecí media hora reconociendo y estudiando las defensas del puerto. (Santiago Prado, *Correspondencia Jeneral de la Comandancia Jeneral de la 1^a. División Naval*, pp. 29-31).

6. El contralmirante Juan Williams, Comandante en Jefe de la escuadra chilena en esa época, escribió al respecto sobre esta persecución:

"En la mañana del 29, calculando que el "Huáscar" se encontraría al sur de Iquique, se interrogó al "Cochrane" si podía continuar con el remolque para que el "Blanco" se adelantara a buscarlo. Habiendo obtenido una contestación negativa por falta de combustible, tuve que desistir de mi propósito.

Al amanecer del 30 de mayo llegaba la escuadra a la vista de Iquique.

En el puerto nada se notaba que trajera a la memoria el triste recuerdo del drama sangriento que pocos días antes había tenido lugar en sus aguas. El surgidero estaba ocupado únicamente por la corbeta de S.M.B. "Turquoise"; no se veía otra cosa.

La población, media cubierta por una espesa niebla, no manifestaba más signos de vida que las columnas de humo de las máquinas condensadoras, las que muy luego también cesaron de funcionar.

En esos momentos, 7 a.m., se anunció un humo al S.O. Todos fijamos nuestra atención en la dirección que se señalaba, y vimos que era el "Huáscar" que aparecía por entre la bruma que ocultaba el horizonte. Inmediatamente que descubrió a la escuadra, emprendió la fuga.

En el acto, el "Blanco" activó los fuegos y lo siguió con el propósito de darle caza, dejando orden al "Cochrane" y al "Abtao" de rastrear el fondeadero y restablecer el bloqueo con todo rigor. La "Magallanes" seguía al blindado.

El "Blanco" no tenía en ese momento más que sesenta toneladas de carbón a bordo y para conservar esta cantidad había necesitado hacer, durante el viaje al Callao, verdaderos prodigios de economía.

Sin embargo, creyendo que el andar del monitor fuera menor que el de los blindados, pronto esperaba alcanzarlo.

Principió la persecución a las 7 a.m., mediando una distancia aproximada de seis millas, distancia que visiblemente fue acortando hasta las 3 p.m., pero a esta hora, cuando sólo nos separaba un

espacio de cuatro millas, me vi obligado a suspender la caza por falta de combustible, pues se me dio parte de que escasamente quedaba a bordo una existencia de quince toneladas, cantidad que apenas nos alcanzaba para poder regresar al puerto usando de toda economía" (Juan Williams Rebolledo, **Operaciones de la Escuadra Chilena mientras estuvo a las órdenes del contraalmirante Williams Rebolledo**, pp. 69-70).

El maquinista inglés Edwin John Penton, al servicio de la Armada de Chile en el blindado "Cochrane", escribió un interesante diario personal y narró esta persecución, en fecha viernes 30 de mayo, de la siguiente manera:

"Arribamos a Iquique a las 7 a.m. Fue sólo entrando a la bahía cuando un vigía del tope de nuestro mástil reportó al "Huáscar". Hicimos señales al 0147 "Blanco". Syble el guardavía, también la había visto. El "Blanco" y la "Magallanes" le dieron caza, entonces el almirante, nos señalizó para quedarnos aquí, porque no teníamos el carbón suficiente para la persecución. Todos los ojos eran sobre los dos barcos con la mayor ansiedad de ver si ellos acortaran distancias con respecto al enemigo que forzaba y hacia el mejor esfuerzo de escaparse. Miramos hasta que los tres buques estuvieran fuera de vista y la opinión general era que "Blanco" acortaba distancias y nos contentamos con anticipación para ver la vuelta de "Blanco" mañana, habiendo destruido o capturado el "Huáscar". Nosotros teníamos aproximadamente 17 toneladas de carbón, un estado muy crítico si nos encontrábamos al enemigo" (Edwin John Penton, **Diary of a Victorian Seaman**, p. 25).

7. Este oficio fue publicado en la obra de Santiago Prado, que es un libro copiador de correspondencia (Prado, *Op. cit.*, p. 45). El documento suelto que tuvimos a la vista debe ser el que el mismo Grau entregó a Carlos de los Heros.
8. Esta carta fue publicada en la **Revista de Marina** 2008.
9. El domingo 20 de julio, el "Huáscar" se presentó en Caldera y previamente lo había hecho la corbeta "Unión" ese mismo día. José Rodolfo del Campo, corresponsal del diario **El Comercio** que estuvo a bordo de la corbeta "Unión" en esa expedición, escribió también con desprecio lo siguiente: "Cuando todos esperábamos con impaciencia que la plaza fuerte de Caldera nos disparara sus cañones para romper nuestros fuegos, nos asombró ver la quietud de la población... Si a la "Unión" sola no se atrevieron a dispararle sus cañones, ¡cómo lo harían estando con el "Huáscar"! Según el vicecónsul británico E. John Mark, Caldera estaba artillada por dos cañones lisos de a 68 libras al norte del puerto, y uno rayado Armstrong de a 150 libras al sur del puerto, además de un cuerpo de tropa de 500 a 600 hombres armados con anticuados rifles Minié de avancarga, reforzados después por el cuerpo de bomberos de Copiapó, que llegaron por el ferrocarril al mando del Intendente Guillermo Matta, cuerpo que estaba bien armado y organizado bajo leyes militares (Public Record Office F.O. 177 160 X/L 01571 Oficio de E. John Mark a J. de V. Drummond Hay del 27 de julio de 1879).
10. Esta carta está escrita a continuación de la anterior. Empieza en la misma hoja en donde termina la anterior.
11. Hasta aquí, Francisco Yábar transcribe este párrafo de la carta (Yábar, *Op. cit.*, p. 123). El plan que narra Francisco Retes fue ideado por el Presidente Prado. El "Cochrane" arribó a Caldera remolcado por el transporte "Itata" por falta de carbón el 24 de julio y permaneció hasta el 30 de julio, cuando hizo rumbo a Antofagasta; nuevamente arribó en Caldera a medianoche del 2 de agosto y al día siguiente zarpó al sur, arribando a Coquimbo el 4 de agosto y a Valparaíso el 6 de ese mismo mes (Penton, *Op. cit.*, pp. 34-36). Según el informe del vicecónsul británico de Caldera del 27 de julio antes citado, el "Cochrane" estuvo reparando sus calderas, porque los

tubos estaban en mal estado y no podía hacer más de 4 nudos, y también limpiando sus fondos con buzos porque estaba con conchas.

El "Huáscar" llegó a Caldera el 4 de agosto y como no estaba el "Cochrane", hizo rumbo a Coquimbo, pero encontró una terrible tempestad que sumado a la falta de carbón, hicieron que Grau desista de su misión e hizo rumbo al norte (Prado, *Op. cit.*, pp. 96-100. Parte oficial de Grau del 10 de agosto de 1879).

12. El parte oficial de Aurelio García y García dice que la bandera chilena estaba amarrada en la driza de popa (Julio J. Elías, *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*, vol II, pp. 744-748).

13. El correspondiente del periódico **La Opinión Nacional**, Julio Octavio Reyes, narró el temporal en su carta fechada el 5 de agosto, publicada el jueves 14 de agosto:

"La mañana amaneció muy brumosa y a las 8 a.m., principió a soplar una fuerte brisa del S.O. El mar creció de un modo notable y los balances del buque, aumentaban instante por instante. A las 12 del día, soplaba un viento sur extraordinario, poco común en tales latitudes. Según los jefes y oficiales del buque, sólo en Chiloé o Cabo de Hornos, se experimentaban Sures de igual clase.

Las "rachas" o ráfagas de viento sucedíanse con interrupción, y la atmósfera que se levantaba por sobre nuestras cabezas, estaba oscura y negra, como el ala del cuervo. El temporal se había desencadenado de un modo amenazante. El cuadro que se presentaba a nuestra vista era grandioso, sublime, aterrador. Nuestra pluma era impotente para bosquejarlo siquiera. El viento silbaba furiosamente por entre el cordaje del buque, y formaba olas inmensas; montañas de agua que levantaban el buque hasta los cielos para sumergirlo después en un abismo profundo, negro, sombrío.

Los balances eran terribles: nadie podía tenerse en pie. Sobre la toldilla y fuertemente asidos a los pasamanos y candeleros, contemplábamos la sublime escena en medio de las sensaciones más encontradas. Había instantes en que reinaba el más profundo silencio, silencio sepulcral, interrumpido tan sólo por el rugir del viento y de las olas y por el ruido producido por los muebles de las cámaras que se trastornaban por los balances, chocando unos con otros.

El agua entraba a torrentes por todas partes. Las cámaras, el soldado, torre de combate y pañoles, se veían casi completamente inundados. Por sobre la cubierta no se podía pasar. Las olas encapillaban por el castillo de proa, pasaban por sobre la torre de combate y se precipitaban hacia la popa, encontrando muchas veces en su trance a las que entraban por los costados; los balances eran en todas direcciones, muchísimas veces los botes amenazados en los costados tocaban con las olas llenándose de agua y destrozándose en parte.

Temiase una avería en la torre, paralización de la máquina o rotura del timón. La escena era espantosa. La máquina del buque parecía impotente. Llevaba 32 revoluciones, lo suficiente para marcar 6 millas por hora y lejos de avanzar, era llevada por la corriente. A las 3 de la tarde avistamos un buque a la vela, por nuestra amura de babor. Llevaba un rumbo opuesto al nuestro y corría el temporal con sus gavias arisadas.

Tan pronto lo veíamos a una altura extraordinaria, como se perdía de vista. A las 5 el temporal había aumentado extraordinariamente, y se veía que era imposible avanzar. El buque trabajaba mucho y nos encontrábamos algo lejos del puerto de nuestro destino, que era Coquimbo, y sólo habíamos llegado a la altura de Huasco. Era necesario abandonar nuestro proyecto, —sorprender al enemigo— a pesar del entusiasmo que había para realizarlo. El comandante hizo cerrar herméticamente todos los cubichetes para practicar una maniobra y seguir después corriendo el temporal. Se trataba de virar, acto peligrosísimo con temporal, y sobre todo, con buques de las condiciones del "Huáscar". La hora suprema se acercaba, instante por instante. Cada una de las férreas portas y cubichetes que se entornillaban era una esperanza menos de

salvar en caso de un siniestro; pero nada podía arredar a los que posponían todo por la salvación de la honra de la patria.

Las cámaras y demás departamentos ofrecían un aspecto lúgubre, sombrío. Estaban con los muebles caídos, cubiertas de agua e iluminadas con lámparas. A las 6 de la tarde sonó la campanilla telegráfica de la máquina para estar lista un minuto después; anunció media fuerza, e, instantáneamente, se sintieron extraordinarios balances, y el agua, a pesar de estar cerrados todo, penetraba por las pequeñas aberturas. Aquello parecía el juicio final.

Los muebles rotos se precipitaban de un lado a otro mientras varios oficiales se aferraban fuertemente en las columnas y otros caían y rodaban por el suelo. El agua apagó las luces y un crujir infernal oíase en todo el buque. Aquello no era ya balances sino movimientos vertiginosos, capaces de crispas los nervios y atemorizar al hombre más valiente. Cinco minutos duró la virada, pero que parecieron un siglo.

Hubo un instante en que el buque estaba completamente tumbado hacia babor, a tal extremo, que los botes de ese costado estaban dentro del agua y vino una ola por ese mismo lado, inmensa, extraordinaria, como de 22 pies de altura, que pareció iba a darle el último golpe, la vuelta de campana, pero por fortuna salvamos.

El comandante Grau, sobre su puente, con una seriedad digna y elevada, manifestó que si tenía valor y pericia para combatir a los enemigos de la patria, lo tenía también para combatir los elementos. Sus oficiales se mostraron como siempre dignos de su jefe. Son las 6,10 minutos y la escena ha cambiado casi por completo. El buque favorecido por el viento y mar, avanza con rapidez. Han desaparecido los balances y sólo de vez en cuando se sienten unos fuertes cabeceos ocasionados por las grandes marcas que encapillan por la popa e inundan la toldilla. La tripulación se ocupa de achicar el agua y cada uno de los jefes, oficiales y tripulantes, trata de relatar lo que ha pasado durante momentos de angustia" (Héctor López Martínez, *Julio Octavio Reyes, corresponsal de la Opinión Nacional a bordo del "Huáscar"*, pp. 35-38).

14. Debe tratarse de un corvo, utilizado por la tropa del regimiento chileno Carabineros de Yungay.
15. En carta del 18 de agosto, el Presidente Prado informa al Vicepresidente La Puerta que el blindado "Blanco Encalada", la cañonera "Magallanes" y el transporte "Itata" estuvieron el 15 en Iquique por 3 horas, entrando luego en Pisagua e Ite, amaneciendo el 17 en Pacocha y el 18 aparecieron en la calera de Vítor (Félix Denegri Luna, "Cartas del General Prado al General La Puerta", en: *Revista Histórica* Tomo XXXII, pp. 313-322).
16. En la carta anterior, Arturo prometió enviarle un rifle a su hermano Daniel. Se entiende que Arturo ya se lo envió y otro más le está prometiendo Carlos, pero lo más probable es que éste no le llegara, porque se lo está prometiendo para el regreso y Carlos falleció en el combate del 28 de agosto en Antofagasta.
17. Se refiere al combate en la madrugada del 10 de julio. La misión esa noche del "Huáscar" era hundir a la corbeta "Abtao", que junto con el blindado "Cochrane", la cañonera "Magallanes" y el transporte "Matías Cousiño", este último como carbonero de la escuadra, ejercían el bloqueo de Iquique, pero cuando llegó el "Huáscar" no encontró ningún e hizo rumbo al oeste para buscar a alguno de ellos. Es así que encuentra al "Matías" a las 2:20 a.m. y lo rinde después de un tiro, y cuando el "Huáscar" disponía de gente para tomar el buque, se aparece la escuadra chilena y Grau ordenó que los tripulantes del "Matías" abandonaran el buque para luego dispararle a flor de agua con el objetivo de hundirlo. El "Huáscar" se lanza al ataque sobre la "Magallanes" con tiros de cañón y espolón, pero la "Magallanes" huyó sobre el resto de la escuadra chilena y cuando Grau observó que el "Cochrane" estaba a 2 mil metros, hizo rumbo a Arica, siendo perseguido desde las 3:35 a.m. hasta las 11:00 a.m. (Prado, *Op. cit.*, pp. 83-85. Parte oficial de Grau del 10 de julio de 1879).

18. La escuadra chilena mantuvo el bloqueo de Iquique desde el inicio de la guerra el 5 de abril de 1879 hasta el 2 de agosto de ese año, con la sola interrupción del 21 al 30 de mayo.
19. El 26 de agosto, el Congreso aprobó la propuesta del Poder Ejecutivo de ascender a Grau a contralmirante (**Archivo digital de la Legislación en el Perú**. R.L. 27 de agosto de 1879).
20. Este párrafo transcribe Francisco Yábar en su obra (*Yábar, Op. cit.*, p. 71) para explicar que en Lima era conocido que el transporte “Limeña” había traído una lancha torpedera Herreshoff y la noticia llegó pronto a Arica.
21. En su parte oficial del 31 de agosto, Grau escribió lo siguiente: “...sólo una bomba a tocado a este buque proveniente del cañón de a 300; este proyectil atravesó la chimenea a cuatro pies de altura sobre la cubierta, rompiendo la cadena que sirve para izarla, y la brazola de babor del escotillón de las calderas, tocó después una percha colocada allí. A consecuencia de la explosión desapareció completamente el Teniente 2º don Carlos de los Heros que se encontraba en ese lugar, y fue herido por las astillas el marinero alumno de la Escuela de Condestables Alcides Gutiérrez” (Prado, *Op. cit.*, pp. 104-111). Julio Octavio Reyes, corresponsal de la **Opinión Nacional**, quien estaba a bordo del “Huáscar”, escribió lo siguiente: “Uno de los últimos disparos de la batería Norte, fue para nosotros fatal. Fue el único proyectil que cayó al buque., pero cuyas consecuencias nunca la deplorearemos bien. Era una bomba común de a 300 que penetró sobre la cubierta, atravesando de babor a estribor la base de la chimenea y estallando al encontrar a su paso un eje de dos pulgadas de diámetro. Al estallar fue saludado con un viva al Perú pero ¡oh desgracia! Ese fatal proyectil vino a sembrar a bordo el duelo y la consternación. Al mismo tiempo que ese ruido atronador, se levanta una columna de blanco humo y entre lenguas de fuego, se ve fragmentos de un cuerpo humano, pedazos de vestidos que saltan por el aire empapados en sangre y en fin, algo que aterra, confunde y espanta: era nuestro querido amigo, el bravo teniente 2º Carlos de los Heros, que con atrevida planta escalaba el glorioso templo de la inmortalidad, ¡dejándonos envueltos en un mar de lágrimas! y el dolor y sentimiento por la muerte de los Heros, era en el buque general, como lo comprueban las palabras que a continuación tomamos del libro de guardias. “Esta bomba hizo volar a nuestro querido y nunca bien llorado compañero Carlos de los Heros. Con la desaparición de este caballero, pierde su familia lo más querido de ella; sus compañeros el amigo verdadero y leal y la marina del Perú, a uno de los oficiales más dignos, valientes y al mismo tiempo, el más modesto de ella”. Nosotros agregaremos ¡paz en su tumba! (Melitón Carvajal, **Historia Marítima del Perú**, Tomo IX, vol. 2).
22. En el libro de guardias o diario de bitácora, dibujaron una hermosa cruz con su nombre.
23. Luego del entierro se hizo una colecta entre la tripulación del “Huáscar” para levantar un monumento a su memoria y se acordó colocar retratos de Velarde, Cucalón y De los Heros en la cámara (José Carlos Martín, **Capitán de Fragata Fermín Diez Canseco**, en: Héroes y Marinos Notables, Apuntes Biográficos, vol. I, pp. 189-203).
24. La nota a continuación, está con diferente letra y fue evidentemente escrita por Arturo de los Heros.
25. Esta nota es nuevamente de Francisco Retes. Se intentó un ataque con un torpedo Lay la madrugada del 25 de agosto de 1879, 3 días antes de la muerte de Carlos de los Heros. El torpedo Lay era filoguiado, pues era dirigido por un tablero a bordo del “Huáscar” que tenía varios interruptores y una batería, con 3 cables eléctricos que se desenvolvían conforme avanzaba el torpedo. El “Huáscar” tenía dos torpedos Lay, tipos N° 5 y N° 7, siendo la principal diferencia que el N° 7 tenía un cable adicional para unas luces para el control nocturno, siendo este último el que se disparó aquella noche sobre la corbeta chilena “Abtao”. El torpedo estaba

colocado sobre uno de los pescantes y al momento de bajarlo, se enredó la hélice con el cabo y se dobló el tubo para el cable eléctrico, quedando el torpedo al costado del buque con el riesgo de chocar y explotar, pero se lanzó al agua a separarlo el teniente 2º Fermín Diez Canseco, regresando al buque por medio de un cabo lanzado por Carlos de los Heros (José Carlos Martín, **Capitán de Fragata Fermín Diez Canseco**, en: Héroes y Marinos Notables, Apuntes Biográficos, vol. I, pp. 189-203).

26. Se hizo una colecta entre la tripulación del “Huáscar” para levantar un monumento a su memoria y se acordó colocar retratos de Velarde, Cucalón y De los Heros en la cámara (Martín, p. 194).
27. Esta carta no tiene fecha, pero debe tratarse de a fines de septiembre de 1879. Fue reproducida por Francisco Yábar en su obra **Fuerzas Sutiles y la defensa de costas en la Guerra del Pacífico**, p. 86.
28. La Asamblea Nacional Constituyente, el 2 de mayo de 1885, declaró beneméritos de la patria a Fermín Diez Canseco y a Carlos de los Heros (**Archivo digital de la Legislación del Congreso**, R.L. 12 de mayo de 1885).
29. El aspirante Carlos B. Tizón en carta a su padre, el capitán de navío Amaro Tizón, fechada en San Bernardo el 24 de octubre de 1879, dice: “Fui uno de los primeros que vi caer a nuestro valiente y querido comandante, quedando dentro de la torre las piernas y sobre cubierta el tronco cubierto de sangre con la cara hacia arriba; parece que hubiera sido dividido con cuchillo, pues se le veía la mitad del levita que conservaba abotonado...
Poco antes de finalizar el combate hubo un momento en que reinó el más profundo silencio en la torre, sin movimiento y sin contestar al fuego enemigo. Supuse que todos habían muerto y desgraciadamente mis sospechas no fueron infundadas; en efecto, la torre había sido atravesada y tres o cuatro bombas habían penetrado por las portas casi una a continuación de la otra; me asomé para ver en su interior, y lo primero que se presentó a mi vista fue los cuerpos sin cabeza del segundo comandante Aguirre, caído sobre una corredera y del teniente primero Rodríguez que mandaba el cañón de la izquierda, el que se había desmontado. Los cabos de cañón, Noguera y Selendon: el primero con el vientre abierto y el segundo con las piernas destrozadas, muriendo momentos después”. (Diario oficial **El Peruano**, edición del 14 de noviembre de 1879).
30. La carta anteriormente citada de Carlos B. Tizón dice: “Estamos alojados en una casa quinta y se nos trata muy bien. Recibimos frecuentemente la visita de personas de la Sociedad de Santiago”.
31. En el Boletín de la Guerra del Pacífico, publicación de la época del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, está publicado un testimonio anónimo de un tripulante del “Huáscar”, que dice lo siguiente: “Esta falta de sueldos ha hecho mucho daño a la escuadra peruana. Es así como algunos de los extranjeros que habían a bordo estaban descontentos. Esta gente no tiene el entusiasmo ni el patriotismo debidos, lejos de hacer bien hacen muchos perjuicios a la marina. Mientras hay probabilidades de triunfar o en simples escaramuzas, están muy contentos; peor cuando la cosa es de veras, ¡Dios nos libre! Todos beben más de lo necesario y entonces hacen las cosas al revés, como sucedió en más de una ocasión con la máquina del “Huáscar”, que mandándose adelante, retrocedía”. (**Boletín de la Guerra**, pp. 394-395).
32. Fue el capitán de navío Galvarino Riveros, Comandante en Jefe de la escuadra chilena, quien manifestó su deseo de un canje de los prisioneros peruanos por los tripulantes de la “Esmeralda” al día siguiente del combate de Angamos. El Encargado de Negocios de Gran Bretaña en Chile se puso en contacto con su colega en Perú para efectuar un canje de prisioneros. Perú aceptó el canje y se firmó un Protocolo el 8 de diciembre de 1879 entre Rafael Velarde, Ministro de

Relaciones Exteriores, y Spenser St. John, Ministro Plenipotenciario de Gran Bretaña, autorizado por el gobierno de Chile. El 23 de diciembre, los prisioneros peruanos del “Huáscar” y de la “Pilcomayo” se embarcaron en el vapor “Ilo” de la P.S.N.C., lo propio hicieron los chilenos prisioneros del Carabineros de Yungay en Mollendo en el vapor “Lima”, también de la P.S.C.N.

- 33 En el Estado General del “Huáscar” 30 de septiembre de 1879, la relación de armas menores es la siguiente: 60 rifles Remington, 60 bayonetas, 23 revólveres Lefaucheux, 15 revólveres Galand, 38 sables de abordaje y 18 chuzos.
- 34 El parte oficial del teniente 2º Pedro Gárezon dice: “Debo manifestar igualmente que cuando los oficiales y tripulación de los botes subieron a la cubierta del buque, se encontraron con el pico caído por haberse roto la driza de cadena que lo sostenía, de manera que el pabellón que pendía de él y que había sido izado por segunda vez, se encontraba en la cubierta, cuya circunstancia hice notar al teniente 1º señor Toro del “Cochrane” y a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo”, (Diario oficial **El Peruano**, edición del 3 de noviembre de 1879).

Memoria, historia y futuro*

CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA

Me es sumamente grato dirigirme a ustedes, cumpliendo el honroso encargo de la Presidencia del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, de pronunciar el Discurso de Orden en homenaje a los 188 años de creación de la Marina de Guerra del Perú y por los 130 años del glorioso Combate Naval de Angamos e inmolación del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario.

Como sabemos, la obra escrita de la **Historia Marítima del Perú** y muchos otros importantes documentos sobre la realidad marítima del Perú, nos dicen que el mar peruano fue la puerta ancha por donde penetraron los conquistadores ibéricos y posteriormente los libertadores para, unidos a patriotas peruanos, hacer posible finalmente la efervescente independencia de la nación peruana; también nos relatan, que por esa puerta ancha usufruimos una de las más ricas fuentes mundiales de recursos marinos renovables y no renovables, además de constituir enorme potencial de posibilidades de vinculación externa que aún no aprovechamos con la eficacia debida.

Asimismo, la historia nos recuerda que por el mar fue hollado el suelo patrio, cuando se hicieron más evidentes la precaria conciencia marítima, unida a la imprevisión e improvisación del liderazgo del país de aquellas épocas, que no brindaron debida importancia a las lecciones del mundo sobre poder, estrategia, logística naval y de control del mar, tan resolutivos para las trascendencias.

Son tantas y tan tremadamente valederas estas lecciones que unos traspies por desconocimiento o por malas interpretaciones del interés nacional, siempre

* Discurso de orden leído el 5 de octubre de 2009, en la ceremonia conmemorativa del 188º Aniversario de la creación de la Marina de Guerra del Perú y el 130º del Combate de Angamos.

serán causa de situaciones de insostenibles y duraderas desgracias, como fue el desastre del Perú en la Guerra del Salitre, mal llamada Guerra del Pacífico.

Así percibimos sucesos de estas dimensiones, que por siempre nos invitarán a reflexión sobre la Misión de Defensa Nacional, que cumple permanentemente la Marina de Guerra del Perú, esencialmente en el Océano Pacífico y en los medios acuáticos del territorio nacional, contribuyendo además, con la labor cotidiana de aportar al desarrollo nacional, la siembra de vocación por el mar, impulsando estudios sobre el ambiente marino y participando activamente en el apoyo de las poblaciones ribereñas, a través de la acción cívica en el mar, ríos y lagos. Tareas que se realizan con la más exigente dedicación, incluso excediendo posibilidades económicas y logísticas.

Por ello también, consideramos que fue un hecho premonitorio que el 8 de Octubre de 1821 fuera la fecha de creación de la Marina de Guerra del Perú.

La narración de los hechos previos a su creación se encuentran en diversos libros de historia y de ellos he elegido la obra del capitán de fragata Manuel I. Vegas **Historia de la Marina de Guerra del Perú** 1821-1924 para rememorar este importante acontecimiento para la patria.

Vegas escribe sobre la Expedición Libertadora de San Martín 1820, de cómo fue consolidándose el objetivo de esa gran operación naval:

“En varias cartas, San Martín expresa a Rodríguez Peña: ...aliando las fuerzas argentinas y chilenas, pasaremos por mar a tomar Lima. Ese es el camino. Convénzase usted de que mientras no estemos ahí la guerra no se acabará nunca...”

“Después de Chacabuco, escribió a O’Higgins: ...este triunfo y cien más serán insignificantes sin el dominio del mar, ...mientras no se domine a los españoles en el Perú, será precaria la independencia de Argentina y Chile. Pero a Lima o sea al corazón del poder realista, hay que venir por mar pues los obstáculos terrestres son poco menos que insalvables y existe además un Poder Naval realista...”

Más adelante, describe: “que rivalidades entre Cochrane y Guise influyeron en la firme decisión que tomó San Martín para formar una Escuadra Peruana”.

También relata, que la goleta “Sacramento” se constituyó en el primer barco con el izamiento de la bandera nacional en el otoño de 1821 y posteriormente menciona que la “Sacramento” ya con el nombre de “Castelli” apresa la goleta “Macedonia” que pasó a ser el segundo barco de nuestra incipiente Escuadra...”



La Historia Marítima del Perú.

(Fuente: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Así, progresivamente nació la Marina de Guerra del Perú, con la misión de “liberar a todos los pueblos que son parte integrante del Estado Peruano”. Este acontecimiento, impregnado en la Historia, fue oficializado con la confluencia de tres personajes emblemáticos: la gran inquietud naval de San Martín, la dedicación de Bernardo Monteagudo como Ministro de Guerra y Marina y la habilidad de Martín Jorge Guise, insigne organizador de nuestra Marina de Guerra, quienes firmaron el Decreto de Creación de la Marina de Guerra del Perú, el 8 de octubre de 1821.

Asimismo creemos que ha sido el destino que ha completado la premonición histórica, al hacer coincidir la fecha de 8 de octubre, después de 58 años de creada la Marina de Guerra, con el suceso de uno de los actos de mayor significación para la dignidad nacional, el Glorioso Combate Naval de Angamos, en el que se inmoló el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, legando a todas las generaciones de peruanos y en especial a los marinos de siempre, un ejemplo de heroísmo, valentía y sentido de cumplimiento del deber, hasta el grado de entregar su propia vida en defensa de la Patria.

Me referiré someramente a los acontecimientos previos y a los hechos del Combate de Angamos, recurriendo al volumen 1, Tomo XI de la **Historia Marítima del Perú**, escrita por el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, nuestro actual presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

El almirante Carvajal en su obra, afirma “...la evolución de los acontecimientos en los campos político, económico, social y militar es un indicativo fiel de cómo fue germinando y fructificó en 1879, la semilla de expansión territorial de Chile hacia el norte”. Revela también: “...ante las evidencias de la concebida expansión, Perú y Bolivia sellaron en 1873 una alianza defensiva sin propósitos ni preparación alguna, características indispensables para su efectividad, como eran: una situación política estable, una situación financiera-económica sólida y un poderío militar modernizado y alistado”.

Lo observable de todos estos acontecimientos, fue el hecho de que entre 1873 y 1878, la estructura institucional del Perú que pudo tomar medidas preventivas al compromiso crucial para la seguridad, no tuvo información sobre este Tratado, por ser el secreto mejor guardado; sobre ello escribe: “...como se habrá podido apreciar, la Marina no tenía órgano alguno para la formulación y ejercicio sobre la relación entre estrategia, táctica y logística naval. Con toda seguridad las conocían y la vivían, pero nada había escrito”.

“Pensar en la estrategia, táctica, logística, inteligencia, comunicaciones, la organización de comando y control de las fuerzas navales, se volvía en un imperativo insoslayable”.

Así entró el Perú a esta Guerra del Salitre de 1879, y la campaña naval duró hasta que se produjo el Combate Naval de Angamos, el 8 de Octubre, es decir, durante poco más de seis meses, en que los chilenos fueron incapaces de poder desembarcar fuerzas en nuestro territorio, pese a contar con una Escuadra considerablemente superior.

Todos conocemos los detalles de la epopeya de Grau, quien con el monitor "Huáscar" y sus heroicos tripulantes se constituyeron en nuestra primera y prácticamente única línea de defensa marítima.

Así le llegó la muerte, combatiendo en Punta Angamos, legándonos grandes lecciones para la preparación y protección de mar peruano.

Además, creo que resultaría muy difícil encontrar a un personaje que acumule calidad humana y muchas otras virtudes como las que ha ostentado nuestro Gran Almirante Grau, héroe máximo del Perú, a quien la Nación Peruana ha designado el Peruano del Milenio.

Han pasado 130 años de evolución política, económica, social, militar, tecnológica, etc., y hay mucha tinta utilizada para unir y dividir, contrastar y complementar intereses de toda índole a través de la historia.

En este sentido, considero importante recurrir a expresiones de expertos políticos e historiadores, buscando dimensionar más evolucionados alcances y rutas de ideas y relatos, según la modernidad del siglo XXI.

Entonces, partiendo del conocimiento de la historia de las relaciones entre países, tratada por famosos y diversos estudiosos e investigadores que han intentado revelar la verdad de los hechos y motivaciones conflictivas y promover fuentes de rehabilitación integradora, pero resulta que en la mayoría de los tomos escritos observaremos que se interpreta escasamente esta posibilidad.

Las razones para ello, tienen explicación relacionada con el tiempo, pues cuando el dolor de las heridas humanas es más fuerte que cualquier deseo de olvido o de conciliación, prevalecerá el resentimiento que provoca odio y más dolor. El resentimiento precisamente alimenta las pasiones encontradas de complejos temores y de sufrimientos que impiden que prosperen otras posibilidades para implementar relaciones complementarias hacia un sano desarrollo mutuo.

Siguiendo esta línea de discernimiento revisemos las expresiones siguientes:

El historiador Gustavo Adolfo Otero, en su libro publicado sobre Abaroa, escribe: "La Guerra del Pacífico fue para Bolivia y su aliado una comedia de

errores. Cada esfuerzo era tardío. Los gobiernos del Perú y de Bolivia eran médicos que se limitaban a firmar certificados de defunción”.

Para Heraclio Bonilla (2005:1), “la razón fundamental (de la Guerra del Pacífico 1879-1884) fue el control de los importantes yacimientos de guano y del salitre existentes en Atacama y Antofagasta, derivados de la ambigüedad existente en torno a lo que eran las fronteras efectivas entre Bolivia y Chile”.

Así también, Javier Tantaleán Arbulú, en su ensayo **La Guerra con Chile** de Mayo de 2009, afirma que: “La decisión más arriesgada y crítica que el Presidente Pardo asumiría se relaciona con el salitre, decisión que es preciso analizar como antecedente al conflicto armado”. Precisando:

- “En primer lugar, la estatización del salitre era una estatización sui generis: Los grandes comerciantes y financieros serían administradores de la riqueza pública en nombre de la nación.
- Segundo, la estatización afectaba los poderosos intereses ingleses, alemanes y chilenos (dueños y socios de varias de las empresas), así como a otras empresas. En todo caso, la proyectada concentración de la gestión del negocio vía la ‘Compañía Nacional del Salitre’, resultaba inequivocadamente más importante e interesante para los altos círculos económicos que al modelo existente antes de la expropiación.
- Tercero, el camino de la estatización abría posibilidades de replantear el modelo de acumulación de la clase dominante, mediante una efectiva participación en la dirección, gestión y usufructo del modelo, sin la interferencia incómoda de la presencia hegemónica del capital extranjero.
- Cuarto, la estatización garantizaba el replanteo de las alianzas de los grandes intereses económicos, que significaba la unidad en términos de intereses concretos de la oligarquía y ‘su’ Estado”.

Posteriormente menciona: “Éste fue un gravísimo error de un hombre talentoso como Pardo. Porque en última instancia, si se toma una decisión de esta naturaleza, es condición necesaria contar con un ejército y marina poderosos, capaces de respaldar cualquier decisión temeraria del poder político constitucional”.

“La información disponible nos lleva a pensar que Pardo, siguiendo la tradición histórica de enfrentamiento entre militaristas y civiles, en el momento que estos tenían el poder de decisión política, debilitó al ejército peruano. En el lapso de tiempo que va de 1860 hasta febrero de 1879, el personal de las Fuerzas Armadas fue reducido de 11 412 a 6 387 (incluido oficiales, suboficiales, tropa y marinería).

Manuel Burga, en su artículo (“El Perú hace 100 años: El Salitre”, en **La Prensa**, Lima, 15 Abril 1979: 13) coincide con lo que se viene sosteniendo: “Lo que nos permite suponer que desde 1869, el Perú prácticamente se desarmó y sus clases dominantes prefirieron invertir en otros sectores. Esto explicaría que a pesar de toda la riqueza del guano, en 1879 el Perú era militarmente inferior a Chile”.

Andrés Avelino Cáceres, fue categórico en sus **Memorias** al referirse al potencial militar de entonces: “La Marina y el Ejército, los dos brazos de la defensa nacional, estaban exangües, sin nervios ni vitalidad”.

Al analizar el Dominio Marítimo, Jorge Basadre lo presenta como: “La paradoja de la vida republicana del Perú durante el siglo XIX, causa secreta de algunos de sus más tremendos contrastes, fue que su centro de gravitación estuvo en la costa, pero sin que aquello coincidiera con una preocupación naval. Resultó así, que la guerra entre la Confederación y Chile llegó a ser una guerra entre la cordillera y el mar, que en 1864 los buques españoles pudieran apoderarse de las islas de Chincha impunemente, y que Chile ganó en realidad la guerra de 1879 en 1874, cuando adquirió los blindados que le dieron ventaja en el Océano Pacífico (en pleno gobierno de Pardo)”.

Asimismo, Javier Tantaleán Arbulú, también menciona “Desde la perspectiva de los presupuestos bienales programados por el Ministerio de Guerra, que desde 1873 hasta 1879 disminuyen en casi 50%:

Ministerio de Guerra (y Marina)
(Soles corrientes)

Gobiernos Civilistas	1873-74	9 457 711
	1875-76	6 905 811
	1877-78	5 500 000
	1879-80	4 974 691

La falta de previsión de las clases dirigentes, desde la época en que el país contaba con los recursos guaneros y salitreros, para conformar un ejército profesional y obtener la cantidad de armamento necesario y suficiente para disuadir cualquier empresa de invasión al Perú, es fundamental como tema de investigación y encuentra que no está suficientemente esclarecido históricamente”.

Por todo lo expresado, se vislumbra y preocupa que, no obstante haber transcurrido 130 años desde la Guerra del Salitre que nos ha significado dolor, derrota y mucho sacrificio e invaluables muestras de heroísmo, en el tiempo

presente, también tengamos a la vista imprecisiones e improvisaciones con riesgos semejantes a los desastres derivados de la Guerra del Salitre.

Cambiando la línea de discusión sobre la Guerra del Salitre, revisemos la siguiente expresión:

Un antiguo sabio griego, tal vez hace mil años atrás, dijo lo siguiente: "quien vive en el pasado, pierde su presente; quien olvida su pasado pierde su futuro".

Esta afirmación nos permite insistir sobre el pasado y el presente de las relaciones entre Perú y Chile, enmarcadas en la realidad geopolítica del pasado y la actual en América del Sur. (ejemplo UNASUR).

Sabemos, que en el sistema de globalización es difícil distinguir los frentes conflictivos al interior y exterior de los países, así también en el análisis de las amenazas sucede igual, sobre todo, cuando se interponen contra el desarrollo estable y soberano para elevar el nivel de calidad de vida. Pero, cuando la población de un país tiene promedios de nivel cultural precarios, puede resultar que su liderazgo dominante tome decisiones con elevada aleatoriedad y riesgos para la propia seguridad y trascendencia del país.

Si además, hay preocupación por la situación de las fuerzas armadas, desde el punto de vista comparativo de poderes combatientes y se evidencian asimetrías vulnerables e impropias para la seguridad del país, entonces, los poderes del Estado y el Gobierno tienen la urgente obligación de procurar reforzar la seguridad y defensa nacional.

Nadie puede dudar sobre la percepción de conflictivas relaciones, en las que prevalecen memorias históricas que recrean una dialéctica que tiñe la realidad con expresiones imaginativas colectivas que dificultan mejores entendimientos. Todo parece que estamos actuando contracorriente, mientras que el mundo global apuesta por la integración.

En este sentido, después de leer la tesis doctoral de Daniel Parodi Revoredo, profesor del Departamento de Humanidades de la PUCP, titulada "Entre el Dolor de la amputación y el complejo de Adán: imaginarios peruanos y chilenos de la Guerra del Pacífico"; he considerado ponerla a colación por lo sui generis de su ponencia. El escribe: "...creo que sería recomendable proponernos a establecer el tipo de relación entre pasado y presente que confrontan al Perú y Chile, cuáles son sus orígenes remotos, sus motivaciones presentes y de qué manera podrían armonizar sus relaciones para crear nuevos sitios en memoria y trasmitir imágenes positivas del pasado que coadyuven a fortalecer los lazos de amistad y la integración entre ambos pueblos".



Un sólo norte, el deber
tan sólo un rumbo, el honor

El monitor



INFORMATIVO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ - N° 306 Marzo-Abril 2008

Fuerzas Navales AMPLIO DESPLIEGUE OPERACIONAL



Sigue expresando: "Entonces, reescribir la historia es posible si enfocamos la memoria dentro de las inducciones de la posmodernidad, que exige evolución de los grandes paradigmas y obliga a criticar los relatos de la historia, planteándose una renovada visión del mundo, como el reto de una innovación sobre la rígida disciplina histórica con la multiplicación de puntos de vista y la revalorización de la memoria".

Pero también menciona: "...que hay que considerar a la política en todos sus aspectos, como elemento fundamental entre la historia, el historiador, la memoria y las expresiones imaginativas colectivas, como la mediática, pues resulta que el pasado ocupa hoy una posición de privilegios en los debates públicos, así como también sustituye al futuro como referencia prospectiva en el debate político".

Entonces, podemos concluir, que las memorias y expresiones imaginativas colectivas de la Guerra del Salitre, se confunden con los problemas presentes, pues mayormente están propiciando inquietudes y hasta ocasionando toma de decisiones que acarrean riesgos e imprecisiones.

Sobre esta guerra, continúa afirmando: "...la memoria peruana parece no haber asimilado aún la realidad de su derrota y por tanto el recuerdo nos remite a mantener tendencias a la recuperación, revancha, etc., estableciéndose una directa contigüidad entre el pasado y el presente con los traumas correspondientes".

Como ya estamos percibiendo, esta tesis contiene análisis conceptuales cualitativos de origen extra-castrenses y por tanto, su conocimiento es necesario por su innovadora concepción.

Y sigue mencionando: "Así la nación peruana parece saturada de pasado histórico que constantemente se confunde con el presente real y le impide distinguir su realidad presente y su prospectiva trascendente".

Una prueba de lo afirmado son los referentes más mencionados en el discurso peruano: al geoestratega chileno Diego Portales y sus planteamientos de una expansión chilena y su liderazgo en el Pacífico sudamericano. Este pensamiento real del siglo XIX se cree vigente hasta la actualidad y fomenta desconfianza.

También se deriva de esta premisa generalizada, la amenaza de una agresión chilena sustentada en planteamientos geoestratégicos vinculados al control de los recursos naturales con los que cuenta el Perú y que son escasos en Chile.

Hay muchos ejemplos más que nos remiten a las heridas del pasado que duelen siempre y cuya cicatrización parece depender de otros elementos, lo que quiere decir, que hay que desarrollar vínculos más propicios desde el Estado y la nación, hacia los autores de las agresiones.

Asimismo, cuando revisamos el nervio central de la memoria chilena de la Guerra del Salitre, encontraremos que la imagen que difunde es la de un país victorioso y estructura un discurso nacionalista en función de una superioridad frente a Perú y Bolivia, tanto económica, como social, que fuera obtenida tras su éxito militar.

También, de cara al presente, esta postura chilena se afirma a través de su posición diplomática tradicional frente a la demanda marítima boliviana, pues manifiesta su discurso unido al reclamo peruano referido a la frontera marítima, al sostener que el reclamo persigue la finalidad de obstruir la posibilidad de un arreglo chileno-boliviano con el fin de dar salida al mar a Bolivia.

Entonces, el análisis de las memorias del Perú y la de Chile nos presenta, que es muy claro que las políticas de cada parte distan de ser las mismas y más bien son encontradas por ambos lados, pues a la luz de la historiografía de cada país, sus roles asignados son más bien opuestos, pues se desprenden de las situaciones de vencedor-vencido, conquistador-conquistado, agresor-agredido, etc.

En conclusión, creo importante tratar de ubicar en una dimensión diferente a la memoria del enfrentamiento bélico entre el Perú y Chile, pues no son los únicos países que han sufrido estos problemas. Muchos otros Estados han escrito en su pasado páginas sangrientas que en algunos casos fueron más devastadores que la Guerra del Salitre.

El caso particularmente notorio es el de Francia y Alemania donde tuvieron alrededor de 60 millones de muertos como saldo de las dos guerras mundiales del siglo XX.

Por ello, más allá de las pugnas entre ambos Estados, alimentadas por las posiciones de nacionalismos e ideologías de cada uno y, no obstante el arraigo mental de las diferencias que han evolucionado a través de siglos, creo que podría ser necesario sembrar como propuesta una solución innovadora, aunque parezca pretenciosa frente a la complejidad de las cuestiones.

En este sentido, de ser posible, sería conveniente cambiar el pretérito interpretativo existente por una conciencia de posmodernidad en el juego y tablero de las relaciones entre ambas partes, con el compromiso de los Estados, sus autoridades e instituciones para dar pie a la superación de todas las incidencias e imágenes negativas en sus respectivas sociedades a través de versiones sui generis de psicoanálisis para que ambos países puedan diagnosticar acertadamente el daño que se han hecho hasta ahora y voltear las páginas de la historia con aspiraciones de prosperidad coherente hacia la integración global.

Cabe mencionar que la tesis que de referencia, tiene valor para los campos de acción no castrenses, donde las fuerzas armadas tienen actuación de apoyo, sin que tengan injerencia en sus misionamientos operativos primordiales.

Por supuesto, que todo ello, además, no deberá impedir en lo absoluto y específico, las obligaciones de formular y mantener Políticas de Estado y de Gobierno sobre la seguridad integral y defensa nacional, y dentro de ellas siempre será necesario potenciar el orgullo institucional, espíritu de lucha y ánimo combativo de todos los miembros de las fuerzas armadas. En lo material, es imperativo mantener la operatividad contra todo riesgo.

Antes de terminar, considero necesario hacer conocer las interrogantes que plantea el profesor Parodi en su innovadora tesis:

- ¿Es posible que el pasado, la memoria y la historia dejen de dividirnos a los peruanos y chilenos?
- ¿Es posible acaso cambiar esas expresiones imaginarias y colectivas tan profundamente arraigados?
- ¿Es posible, en fin, una política de la memoria que reconcilie a Chile con el Perú y viceversa?

Creo que los historiadores, los políticos y las instituciones en general tienen la palabra de respuesta.

Finalmente, permítanme trasmítirles el siguiente mensaje:

La nacionalidad, el dominio aéreo, marítimo, territorial
y el acervo cultural del Perú
son patrimonio de todos y cada uno de sus habitantes
que trascienden en el tiempo y el espacio,
sobre todo de aquellos comprometidos con el futuro, enfrentando
los desafíos en el Mar de Grau, los desiertos de sus costas,
las punas y quebradas de los Andes y la diversidad de la Amazonía.

Sólo se necesita sentimiento de peruanidad, sólidos propósitos sostenibles
y fe en la nación peruana.

La participación de los negros en la Guerra con Chile

JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

"Dispense mi comandante, yo deseo quedarme en el Huáscar. ¡Quiero morir con usted!"

Del grumete Medina al Almirante Grau (1879)

Un hombre de piel morena, de tupidos cabellos rizados, canoso, con pómulos sobresalientes y de nariz ancha, mantiene una mirada firme que da la impresión de que observara algo en el horizonte, atento quizás a cualquier movimiento. El gorrito que lleva puesto este hombre con la palabra “Huáscar” en la parte frontal nos indica que es un marino peruano. Este negrito que aparece en la fotografía a blanco y negro es Alberto Medina Celia, o simplemente el grumete Medina, último tripulante sobreviviente de aquel monitor legendario que comandó Miguel Grau hasta su muerte, y junto con quien Medina combatió en alta mar.

A través de esta fotografía, ingresamos quizás a un campo poco estudiado por la historiográfica peruana hasta la actualidad, en donde ya no solo se hable de las figuras de héroes o personajes conocidos que participaron durante los años en que transcurrió la Guerra con Chile. En esta oportunidad vamos a darle una breve pero interesante mirada a aquellos personajes –quizás poco conocidos por muchos peruanos– que a pesar de su condición dentro de la sociedad y color de piel, pelearon en defensa de aquel país que en los tres primeros siglos la clase dirigente los consideró como objeto de esclavitud, pero que al final de cuentas creció en ellos el amor y respeto por aquella tierra que vería crecer a las nuevas generaciones de negros.

Y es que es común encontrar en los textos de historia peruana relacionar la raza negra con la esclavitud, el culto religioso, y por qué no reconocerlo, ligarla

al bandolerismo. Basta con mirar los años que siguieron a la llegada de Francisco Pizarro en el siglo XVI, en donde los negros venidos de Angola, Guinea y el Congo –a través de la cacería– eran traídos en enormes barcos como mercancía, para luego ser comercializados en los territorios dominados por la corona española a lo largo del continente americano. Su venida a esta parte del continente se dio a petición de Fray Bartolomé de las Casas con la intención de que reemplazaran a los indígenas en los duros trabajos en los campos y minas, actividades que habían ocasionado una repentina caída en su población, sumándose a esto las epidemias que trajeron los conquistadores. Por tres siglos los esclavos negros tuvieron que afrontar la explotación y los dolorosos castigos que les imponían sus amos por algún intento de fuga o “mala” actuación en las haciendas y ciudades; como los azotes, la castración o la mutilación de algún miembro como por ejemplo las manos; e incluso el pensamiento de la época prohibía arrojar a los negros muertos en las acequias porque contaminarían el agua y a la vez no se les podía colocar en ataúdes, sino directamente en la fosa común. Sin embargo hubo esclavos que consiguieron un mejor trato a base de esfuerzo, como los que estaban bajo la protección de los jesuitas en sus campos, cultivando la vid, caña de azúcar y demás productos que se producían, pero sin que esto significara llegar alcanzar igualdad de derechos. Para el caso peruano, basta con mirar a grandes rasgos casos como Martín de Porras, el culto al Cristo de Pachamilla, las amas de leche y las negras amantes de los españoles, de cuyos amorios venían al mundo los llamados “mulatos”. Las poblaciones de esclavos negros se establecieron básicamente en Trujillo, Lima, Ica y Arequipa, pero pasando casi desapercibidos en los andes como Huancavelica¹. Ya en la vida republicana del Perú, la presencia del negro peruano se mezclaba entre las tropas patriotas en las batallas de Junín y Ayacucho, además de actuar en las filas militares de algún caudillo, quienes le prometían la libertad pero que al final solo quedaron como meras promesas sin cumplir. El libertador José de San Martín proclamó la libertad de los negros esclavos durante su protectorado, pero solo de aquellos que nacieron después de la independencia. Pero será con Ramón Castilla en diciembre de 1854 donde verdaderamente obtendrían la libertad², sucesos que han quedado plasmados en canciones y décimas escritas por los libertos, y que han perdurado hasta la actualidad.

Sin embargo, en el periodo en que comprende la Guerra con Chile, la presencia negra ha pasado casi desapercibido en nuestra historia. A éstos solo le dedican algún párrafo o breves líneas donde se pueden encontrar dos afirmaciones comunes. Por un lado, la apreciación de parte de algunos historiadores en decir que los negros durante la guerra se aprovecharon de ésta para sublevarse contra los hacendados y sus caporales del sur chico, a quienes torturaron y asesinaron por ser explotadores de su raza, victimando de paso a los chinos coolies a quienes

veían como los arrebatadores de sus puestos de trabajo en las haciendas e islas guaneras, ya que los asiáticos eran vistos como mejores trabajadores –quienes llegaron a partir de la segunda mitad del siglo XIX como esclavos reemplazantes de los negros–; mientras que otros opinan que simplemente se dedicaron hacer actos de pillaje mientras las ciudades eran ocupadas por el ejército invasor³.

Pero ¿sólo en este tipo de acciones participaron los negros durante la guerra? ¿todos ellos actuaron de la misma manera? Quizá al verse desde esta perspectiva –como casi siempre se los ha mirado– nos podría llevar a continuar con esa imagen tradicional que se le ha dado a la población negra durante la guerra.

Frente a este panorama, nos podríamos cuestionar ¿acaso no existieron negros que participaron en la defensa o resistencia llevadas a cabo por las tropas peruanas? La respuesta a esta interrogante con la historia es que sí existieron grupos de negros que se identificaron con la defensa del Perú durante la guerra con Chile, aquella que hicieron suya después de tres siglos de haber llegado a esta parte del continente traídos por los conquistadores españoles. Su participación no solo se circunscribe a que cogieron un fusil o machete a la hora del combate –como si lo hicieron– entre los grupos de “montoneros” que se formaron para resistir el avance chileno en el sur chico, tanto de hombres como mujeres, sino que también actuaron personajes que llegaron a vestir el uniforme militar, sin ser ajena a este caso la Armada Peruana, quienes a través de sus acciones dieron muestras de valor y amor por el Perú, y que en no muy pocos casos ofrendaron su vida en su defensa. Algunos actos heroicos protagonizados por estos héroes de color –muchos de ellos aún anónimos– serán narrados en este trabajo.

Pero antes de entrar de lleno a ver la participación de los negros en la guerra con Chile, leeremos brevemente las apreciaciones que tienen algunos historiadores frente a los “Afroperuanos” durante el periodo en cuestión.

Jorge Basadre en su **Historia de la República del Perú: 1822-1933** Tomo IX se limita a mencionar que con la importación a gran escala de chinos a las haciendas del valle de Cañete, creó un sentimiento de odio hacia ellos por parte de los negros que también laboraban ahí, porque los asiáticos eran vistos como mejores trabajadores y de mejor voluntad. Por ello los negros aprovecharon la guerra para perseguir a los chinos, buscando a un grupo de estos que logró refugiarse en el puerto de este valle, donde fueron alcanzados por los negros, quienes les dieron muerte lapidándolos o ahogándolos. Lo que también resalta Basadre es que este grupo afroperuano no fueron aliados del ejército invasor⁴.

Heraclio Bonilla, en **Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra** menciona que existió un miedo social, generado por los negros, chinos e indios, quienes en turbas exaltadas atacaban la propiedad de los

hacendados, por los que esta clase propietaria –e inclusive el mismo alcalde de Lima– solicitaron la pronta ocupación de la ciudad por parte del ejército chileno⁵.

Margarita Guerra con su ensayo de **Los grupos y las tensiones sociales en el Perú de 1879**, analiza la presencia negra como aquella que era primeramente reducida en cuanto al número de su población (9%), cuyo sinónimo era ser un hombre primitivo, inculto y ligado al bandolerismo. Esto último debido a que cuando se le da la libertad en 1854, es socialmente rechazado y económicamente impotente, lo que hace que se queden trabajando para sus antiguos amos⁶.

Según Wilfredo Kapsoli y su artículo “La crisis de la sociedad peruana en el contexto de la guerra”, compara a los negros con los chinos en cuanto se refiere a los levantamientos ocurridos en diciembre de 1879 en las haciendas de Chincha e Ica. Kapsoli afirma que el objetivo de estas acciones de la población negra tuvo como propósito asesinar a los hacendados. Todo esto desencadenó una violenta confrontación entre la población blanca y los trabajadores negros de la zona⁷.

Como se puede notar, se mantiene entre los historiadores antes mencionados la idea del negro rebelde y bandolero. Sin embargo en los últimos años esta idea sobre la actitud del negro durante la guerra ha ido cambiando progresivamente, como es el caso por ejemplo de José Antonio del Busto y Manuel Zanutelli.

Del Busto en su **Breve historia de los negros en el Perú** en la parte dedicada a la guerra con Chile, resalta que los negros peruanos sí participaron defendiendo el territorio nacional, por lo cual se apoya citando algunos personajes, entre los que se encuentran Alfredo Maldonado en el Morro de Arica, los diez artesanos de Tacna, los que participaron en la batalla de Miraflores, Pablo Unanue y el grumete Alberto Medina en Angamos. En todos ellos, a la vez tratando de reflejar ese ánimo alegre de los negros⁸.

Mientras que Zanutelli Rosas en **El almirante Grau y la plana menor del Huáscar**, se encarga de exponer el desempeño que tuvo la plana menor que tripulaba el monitor “Huáscar” entre los que se encontraban no solo connacionales, sino también ciudadanos extranjeros. Zanutelli, en una breve biografía de cada uno de los tripulantes, resalta de manera especial a los miembros de la compañía “Constitución”, conformada por negros, mostrando las situaciones que padecieron estos tripulantes cuando fueron tomados prisioneros y llevados a una ciudad chilena⁹.

Una vez visto a grandes rasgos como se encuentra la historiografía con respecto a los hoy llamados afroperuanos, pasamos a narrar algunas historias de estos héroes de color.



Grumete Alberto Medina Celia, último tripulante sobreviviente del "Huáscar".
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Llegó el 5 de abril de 1879, el gobierno chileno declaraba formalmente la guerra a nuestro país, siendo los territorios salitreros en Tarapacá la causante del interés chileno, aunque la historia chilena se empeñaba en afirmar que el origen del conflicto era los abusos que sufrían sus conciudadanos de parte de las autoridades en Tarapacá, Antofagasta e Iquique; el aumento del impuesto al salitre ejecutado por los bolivianos; y sobre todo el pacto secreto que firmaron Perú y Bolivia en 1873¹⁰, tema que utilizaron como caballito de batalla, iniciándose de esta manera uno de los períodos más amargos con que ha tenido que cargar nuestra historia republicana, la misma que a pesar de haber transcurrido 130 años, aún sigue generando pasiones y desencuentros en ambos países, tanto que cuando se escribe este trabajo, en los diferentes medios de comunicación se ve y se oye las opiniones y posturas de las autoridades chilenas frente a la presentación de la memoria peruana ante la Corte de La Haya que busca resolver el problema de la delimitación marítima entre ambos territorios.

Pero volviendo al tema en cuestión, durante 1879 y 1884 como es sabido, surgieron las figuras de héroes y personajes que destacaron no solo por acciones de coraje, valor y amor por la tierra que los vio nacer y crecer, sino también existieron aquellos que actuaron de una manera muy cuestionable frente a lo que debió ser su actitud durante la guerra. Si bien la historia ha resaltado los nombres de los oficiales militares y navales que combatieron y ofrendaron sus vidas, vale también decir que la historiografía peruana ha incluido a partir de los años 70 del siglo que pasó la figura del indígena que actuó en la llamada Guerra de Guerrillas contra las tropas chilenas durante la fase de la resistencia. Sin embargo, existieron poblaciones de negros que no fueron ajenos a la situación por la que atravesaba el país en esos momentos.

Una muestra de ello, durante el combate naval, fue la presencia de una dotación de tripulantes negros a bordo del monitor “Huáscar” que fue bautizada con el nombre de “Constitución”. La procedencia de este nombre a ciencia cierta no se conoce, pero sí es sabido que fue constituido netamente por afroperuanos quienes provenían de la escuela de tripulantes o de aprendices. Muy diferente a lo que hoy conocemos como el servicio militar voluntario –anteriormente obligatorio– la marinería de fines del siglo XIX podía ingresar a las filas de la armada a partir de los 13 hasta los 17 años de edad –eso se explica el por qué estos personajes murieron o quedaron discapacitados a corta edad– siendo la condición principal para el ingreso ser “robustos” y “bien organizados”. El período de instrucción de estos adolescentes se prolongaba por espacio de tres años, donde adquirían los conocimientos de religión, lectura, caligrafía, aritmética teórica y práctica, geografía; además de las instrucciones de mar, cuyos centros de estudios era la fragata “Apurímac”. Si bien muchos ingresaban –algunos a la fuerza– pero

solo culminarían sus estudios los que soportaron la intensidad del entrenamiento gracias a su vocación naval¹¹.

Cuando se inició la guerra y la Armada Peruana movilizó sus buques, el "Huáscar" fue la punta de lanza de la escuadra, vigilantes y combativos a la hora del enfrentamiento, al lado de Grau estuvieron sus oficiales y tripulaciones de marinería, entre los que figuran algunos europeos, y también los más de una docena de negros del "Constitución". Dentro de esta dotación de negros se encontraba el grumete Alberto Medina Celia. Natural de Lima, muy joven ingresó a la escuela de aprendices. Una de las anécdotas que ha trascendido del grumete Medina fue cuando unos oficiales del "Huáscar" le ordenaron desembarcarse del buque en el Callao cuando el monitor iba a dirigirse al teatro de operaciones en el sur debido a que era muy joven para esos menesteres. Medina, de tan solo 17 años de edad, no conforme con la orden de sus superiores, se dirigió al puesto de comando del comandante Grau y le dijo:

*-Dispense mi comandante, yo deseo quedarme en el Huáscar. ¡Quiero morir con usted!*¹², Grau, admirado por el patriotismo y lealtad del joven grumete aceptó que se quedara a bordo del "Huáscar". Medina cumpliría su palabra, si bien no murió, pero salió con algunas contusiones al caer el monitor en poder de los chilenos.

Producto del fragor del combate en Angamos, en donde el buque al mando de Miguel Grau se enfrentó a los seis buques del enemigo que lo rodearon, aquí Medina vio cómo su comandante que lo dejó quedarse, moría despedazado al impactar un proyectil en el puente de mando. Los oficiales que quedaron continuaron tomando la posta del comandante, cada uno iba siendo reemplazado por otro al caer muertos. Los integrantes de la "Constitución" continuaron combatiendo a pesar de la inferioridad numérica en que se encontraban, y es en estos momentos que se vuelven una eternidad, cuando cae muerto Pedro Pablo Unanue, otro marino afroperuano, nacido en San Vicente de Cañete que se desempeñaba como primer cargador del cañón de cubierta. Al caer el pabellón nacional del mástil producto de los disparos del enemigo, Pedro recibió la orden de volverla a colocar, lo que hizo de inmediato. Justo cuando logró clavar la enseña en lo alto del monitor, fue alcanzado por un proyectil chileno, cayendo al vacío dando vivas al Perú, muriendo en el acto¹³.

El jefe a cargo de los marinos negros en el monitor fue Manuel Arellano, quien durante el combate no se cansaba de animar a sus hombres diciéndoles: ¡Arriba mis buitres!, llamados así al relacionarlos con estas aves por el color de su piel, siendo también conocidos como los negros "Chivillos", negros que no lo defraudaron y siguieron combatiendo hasta el final¹⁴.

El grumete Medina con los sobrevivientes de la “Constitución” y el resto de los tripulantes al ser capturado el “Huáscar” por los chilenos luego del fallido intento de hundimiento, fueron llevados a un cuartel de artillería en Santiago y los heridos fueron internados en el hospital San Juan de Dios de esa ciudad. La presencia de negros en nuestra armada causó todo tipo de opiniones en la prensa sureña, la misma que informaba de esta manera: “Los peruanos son todos negros, tienen labios gruesos, pómulos salientes..., y la parte blanca de los ojos con un tinte amarillo muy pronunciado”¹⁵.

La tripulación volvió a nuestro país previo canje con prisioneros chilenos del transporte “Rímac”, de la corbeta “Esmeralda” y los jinetes de caballería “Carabineros de Yungay”.

Pero previamente al combate de Angamos, los negros de la “Constitución” pelearon en el combate de Iquique el 21 de mayo de 1879, a bordo de la “Independencia” y al mando del comandante José Sánchez Lagomarsino repelieron el ataque de los fusileros chilenos, hasta que el buque peruano chocó contra un arrecife al perseguir la “Covadonga”.

Luego de la campaña marítima, se prosiguió con el combate en tierra, en donde sobresalieron las figuras de Bolognesi, Cáceres, Alfonso Ugarte, entre otros; pero no estuvieron ausentes en esta fase los negros peruanos. Una muestra de ello fue durante la defensa del morro de Arica. Aquí será protagonista el cabo Alfredo Maldonado, quien en el momento cuando era rodeado junto con sus compañeros por tropas chilenas, hizo estallar el polvorín donde se encontraba apostado, sacrificando su vida y segando la del enemigo. También se habla de la presencia de 400 negros artesanos provenientes de la ciudad de Tacna, quienes combatieron al mando del Crl. Bolognesi¹⁶.

Tomado el sur peruano por las tropas enemigas, prosiguieron su avance con dirección a la capital. Es así como se llega a las batallas de San Juan y Miraflores –previa destrucción de Chorrillos y Barranco– con la defensa del Morro Solar por parte del Miguel Iglesias, y en donde participa también el hijo de éste que al final perderá la vida. Con la caída del morro en manos enemigas y tomado prisionero Iglesias, se inicia la ocupación de la urbe. Pero en esta parte del combate en la ciudad de Lima, no dejaron de estar presentes los afroperuanos, entre civiles y militares. Si bien es cierto que hubo piquetes que aprovecharon la coyuntura para realizar actos de pillaje, sin embargo éstos no llegaron a opacar la valerosa participación que tuvieron muchos otros.

Es así que en las pampas de Miraflores, durante los preparativos para la defensa de la capital, se podía observar a grupos de negros levantando los reductos,



Marinos afroperuanos: Los tripulantes sobrevivientes del "Huáscar" y la "Unión".
(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

conduciendo las recuas de mulas cargadas con las armas y municiones y posteriormente luchando a la hora del combate.

En medio de estos negritos se encontraba un personaje, que a pesar de su corta edad, fue partícipe del más cruento de los combates. Se llamaba Agustín Salas, era natural de Chincha y pese a sus trece años de edad se desempeñó como el “tambor de órdenes” que por aquellos años era una tradición la participación de estos adolescentes en casi todos los ejércitos del mundo. Agustín había iniciado su vida militar formando parte del Batallón “Ayacucho N° 3”. Este batallón perteneció en un principio al “Huáscar”, para luego ser reemplazado por el “Constitución”, junto con quienes combatió hasta caer prisionero en Angamos¹⁷.

Cuando Nicolás de Piérola toma el poder, decide disolver la “Constitución” el 1º de febrero de 1880, pero sus integrantes comprometidos con la defensa de la patria, decidieron formar parte del batallón “Guarnición de Marina” que estaba al mando del capitán de navío Juan Fanning. A este mismo batallón ingresó Agustín Salas haciendo lo mismo que en el “Ayacucho N° 3”. Llegado el 15 de enero de 1881, durante la batalla y la posterior ruptura de las largas defensas organizadas equivocadamente por Piérola, generando el repliegue desordenado de nuestras fuerzas, provocó una numerosa cantidad de bajas en éstas, entre los cuales se encontraba nuestro jovencito Agustín, quien “salió herido sobre la escápula del lado izquierdo, atravesándole la bala el brazo del mismo lado y lastimando el periostio del hueso húmero”¹⁸. A pesar de que fue atendido de inmediato por el cirujano mayor Santiago Távara, quedó con el miembro parcialmente inutilizado e incapacitado para continuar con la defensa. A pesar de su corta vida, Salas la vivió de forma intensa al defender la tierra que lo vio nacer. Si bien sobrevivió a pesar de la incapacidad que le dejaron las heridas de la guerra; no obstante tuvo que afrontar como muchos otros, los problemas administrativos a la hora de reclamar sus derechos como ex combatiente.

La capital había quedado bajo el poder del ejército invasor, el puerto del Callao padecía el bloqueo de la escuadra sureña, y mientras el almirante francés Petit Thouars evitaba que Lima fuera saqueada por las tropas al mando de Baquedano; ante esta situación tan agobiante que se vivía en nuestro país, se inicia la resistencia emprendida por Cáceres (1882-1883) cuyas milicias estarán conformadas principalmente por indígenas, negros y por todos aquellos que se negaban a someterse al poder enemigo; conformando contingentes guerrilleros, comandados en su mayoría por militares de carrera, adhiriéndose así a la causa de Cáceres.

Una muestra de ello se dio en Chincha, Pisco e Ica, en donde la mayoría de los afroperuanos de las haciendas resistieron el avance chileno a través de grupos

de mонтонeros y la guerra de guerrillas. En esta zona conocida como el sur chico, según los testimonios que han ido pasando de generación en generación, las tropas invasoras cometieron todo tipo de abusos, como el atravesar con sus bayonetas los vientres de las mujeres embarazadas, violaciones e inclusive incendiar algunas iglesias, como sucedió en el hoy distrito de Sunampe.

Pero contradictorias situaciones acaecieron por ejemplo en Pueblo Nuevo, cuando un contingente de 125 combatientes, entre ellos no pocos negros armados precariamente se preparaban para la contraofensiva chilena, que quería apagar todo foco de resistencia a como dé lugar, obligando a las milicias peruanas a evacuar a sus familiares hacia las zonas inaccesibles. Sin embargo, la causa de la resistencia no fue entendida por los hacendados del valle, quienes se ofrecieron como cooperadores del ejército invasor a cambio de que estos le brindasen seguridad a sus propiedades, tal y como consta en uno de los partes oficiales enviado por un oficial chileno a Lynch¹⁹.

Otros episodios se produjeron también en el valle de Chincha, donde las mонтонeras siguieron operando a lo largo del año de 1883, atacando y hostigando a todo contingente chileno que se desplazaba por la zona. Como ocurrió la mañana del 2 de julio, en donde un destacamento de catorce soldados invasores fue sorprendido y atacados por un gran número de negros en el distrito de Tambo de Mora, quienes dieron muerte a balazos al comandante del contingente enemigo, junto con otros tres soldados, quedando heridos cuatro de ellos mientras que el resto emprendió la huida con dirección a Chincha Alta; prosiguiendo estas acciones en Sunampe, El Carmen, Larán, San José, entre otros poblados²⁰.

Por supuesto no podemos dejar pasar la participación de la mujer negra durante la guerra, como fue el caso de Catalina Buendía de Pecho, quien fue tomada prisionera en la batalla de Cerrillo, Ica, en octubre de 1882. Esta “imponente morena” –según algunos testimonios– iba a ser ahorcada por participar en la resistencia peruana, luego de ser previamente violada según el plan del personal militar chileno. Ante esta situación, Catalina pidió preparar un refresco de piñón, hecha de semillas venenosas para invitarles a sus captores. Uno de los oficiales chilenos dudoso de la bebida preparada, obligó a que el primer vaso se lo bebiera Catalina, obedeciendo ésta, pero por su fuerte anatomía no murió al instante, como si ocurrió con el enemigo²¹.

Así transcurrieron los meses en que se prolongó la resistencia, hasta que finalmente Cáceres fue doblegado en Huamachuco en julio de 1883. Posteriormente advino apresuradamente el Tratado de Ancón, en donde Miguel Iglesias negociaría la “paz” y posterior desocupación del invasor.

Si bien la guerra con Chile había culminado, por el contrario, los problemas para los ex combatientes que buscaban ser reconocidos y lograr percibir una pensión económica, continuaron. Los engorrosos trámites burocráticos estatales que les exigían demostrar el haber sido defensores de la patria durante la guerra, muchas veces persistían.

Como es de suponerse muchos de los combatientes que sobrevivieron quedaron incapacitados de poder desenvolverse normalmente por razón de las heridas que sufrieron, por lo que solicitaban al Estado una pensión con la cual poderse mantener. Esto pasó Agustín Salas, quien después de 17 años de ocurrida la guerra pidió se le reconociera su invalidez y así tener acceso a una pensión. Presentó las certificaciones del cirujano Távara quien lo curó cuando cayó herido en la Batalla de Miraflores; a pesar de presentar ésta y otras pruebas que demostraban ser un defensor de la patria, las autoridades de la época le denegaron su pedido. Tuvo que esperar hasta 1914 para que recién su solicitud fuese aprobada.

El grumete Medina no fue ajeno a esta situación que afrontaron los ex combatientes. Los integrantes de la "Constitución" tuvieron que esperar hasta julio de 1927, fecha en que el Centro Naval del Perú por primera vez incorporó en calidad de socios honorarios a los "sobrevivientes de las guerras del Perú", entre los que estaban los tripulantes del "Huáscar" y la "Unión". Cuando esta disposición se dio, quedaban muy pocos negros sobrevivientes, sólo unos cuantos, porque la mayoría ya habían dejado de existir. Entre los pocos vivientes estaba el grumete Alberto Medina Celia. Parece paradójico, pero durante el oncenio de Leguía, este contingente de negros recibió condecoraciones y reconocimientos de parte del presidente en ceremonias públicas, pero no todos percibían una pensión. Medina, llevado por su amor al uniforme y a su país, siempre participó en toda las actividades cívico militares, como puede apreciarse en algunas fotografías que se conservan en el Archivo Fotográfico de la Armada Peruana, siempre él erguido sosteniendo la bandera nacional, hasta el día de su muerte en abril de 1948. Su partida puso fin a la presencia de los negros sobrevivientes de la guerra.

Podría decirse que Salas y Medina fueron algunos de los pocos sobrevivientes que tuvieron suerte en conseguir una pensión de parte del Estado por los servicios prestados durante la guerra, pero no tuvieron todos la misma suerte, como sucedió con Darío San Ginés, otro de los integrantes de la compañía "Constitución" cuyo petitorio le fue denegado, muriendo de esta manera sin recibir un solo centavo. Muchos otros cansados de solicitudes rechazadas, volvieron a su tierra natal, donde encontrarían la muerte al cabo de su avanzada edad.

Con estos breves casos, podremos concluir que la población negra participó activamente en el transcurso que duró la guerra con Chile, y que a pesar de sus importantes acciones, la historia oficial la ha mantenido relegada de sus páginas. Quizá hurgando más en nuestros archivos podremos encontrar otros casos de la participación de afro-peruanos que participaron en la defensa del país.

Tal valor y amor al Perú debe ser rescatado y resaltado por las nuevas generaciones, no solo de afroperuanos, sino por todos los peruanos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BASADRE, Jorge (2005). **Historia de la República del Perú: 1822-1933**, Tomo IX, Lima: Editorial El Comercio S.A.
- BASADRE, Jorge (1979). **Reflexiones en torno a la guerra de 1879**, Lima: Centro de Investigaciones y Capacitación.
- BONILLA, Heraclio (1980). **Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra**, Lima: IEP
- CAYO, Percy (1983). **En torno a la guerra del Pacífico**, Lima: Fondo Editorial PUCP.
- CHAUPIS, Jose; ROSARIO, Emilio (2007). **La guerra del Pacífico: Aportes para repensar su historia**, vol. I, Lima: Editorial UNMSM.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO (1983) **La resistencia de la Breña: Huamachuco y el alma nacional 1882-1884**. Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO (1982). **La resistencia de la Breña: La contraofensiva de 1882**, Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra.
- DEL BUSTO, José Antonio (2001). **Breve historia de los negros en el Perú**, Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.
- GUERRA, Margarita (1991). **La ocupación de Lima 1881 -1883: El gobierno de García Calderón**, Lima: Fondo editorial PUCP.
- INOSTROZA, Jorge (1969). **Adiós al séptimo de línea: La frontera en llamas**, Santiago de Chile, Editorial Zig-Zag S.A.
- ORTIZ, Jorge (2007). **Diccionario biográfico marítimo peruano**, Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ (2002). **Histórica**, vol. XXVI, N° 1-2 julio-diciembre 2002, Tomo II, Lima: Fondo Editorial PUCP.
- SÁNCHEZ, Marcos. "Héroes de coló", En **Domingo**, revista del diario **La República**, Edición N° 422, Lima 23 del julio 2006, pp. 14-15.
- ZANUTELLI, Manuel (2002). **El almirante Grau y la plana menor del Huáscar**, Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.

Programa Televisivo

Programa: "Sucedió en el Perú. Tema: Los negros", producido por TV. Perú, dirigido por Antonio Zapata. Lima: 20/03/09, 17:30 p.m.

NOTAS

1. Programa: "Sucedió en el Perú. Tema: Los negros", producido por TV. Perú, dirigido por Antonio Zapata. Lima: 20/03/09, 17:30 p.m.
2. DEL BUSTO, José. (2001) **Breve historia de los negros en el Perú**. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, pp. 74-76.
3. CHAUPIS, José; ROSARIO, Emilio (2007). **La guerra del Pacífico: Aportes para repensar su historia**, vol. I. Lima: Editorial UNMSM, p. 29.
4. BASADRE, Jorge (2005). **Historia de la República del Perú: 1822 - 1933 Tomo IX**. Lima: Editorial El Comercio S.A. p. 297.
5. BONILLA, Heracio (1980). **Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra**. Lima: IEP, pp. 195, 204.
6. Margarita Guerra. "Los grupos y las tensiones sociales en el Perú de 1879", en CAYO, Percy (1983) **En torno a la guerra...**, pp. 88-90.
7. Wilfredo Kapsoli. "La crisis de la sociedad peruana en el contexto de la guerra", en **Reflexiones en torno a la guerra de 1879**, p. 343.
8. DEL BUSTO, José (2001). **Breve historia de los negros en el Perú**. Lima: Fondo editorial del Congreso del Perú, pp. 74-76.
9. ZANUTELLI, Manuel (2002). **El almirante Grau y la plana menor del Huáscar**. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, p. 54.
10. INOSTROZA, Jorge (1969). **Adiós al séptimo de línea: La frontera en llamas**. Santiago de Chile: Editorial Zig-Zag S.A.
11. ZANUTELLI, Manuel (2002). **El almirante Grau y la plana menor del Huáscar**. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, p. 75
12. DEL BUSTO, José (2001). **Breve historia de los negros en el Perú**. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, p. 76.
13. *Ibid.*
14. ZANUTELLI, Manuel (2002). **El almirante Grau y la plana menor del Huáscar**, Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, p. 90.
15. *Ibid.*, p. 82.
16. DEL BUSTO, José (2001). **Breve historia de los negros en el Perú**. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, p. 75.
17. ORTIZ, Jorge (2007). **Diccionario biográfico marítimo peruano**. Lima: Asociación de historia marítima y naval iberoamericana.

18. *Ibid.*
19. COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO (1983). **La resistencia de la Breña: Huamachuco y el alma nacional 1882 -1884**. Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra, p. 79.
20. Véase al respecto Rolando Pachas Castillo, "La guerra con Chile y la destrucción del sur medio". En CHAUPIS, Jose; ROSARIO, Emilio (2007). **La guerra del Pacífico: Aportes para repensar su historia**, vol. I. Lima: Editorial UNMSM, p. 244.
21. SÁNCHEZ, Marcos. "Héroes de coló". En **Domingo**, revista del diario **La República**. Edición No 422. Lima 23 del julio 2006, p. 15.

Reseñas bibliográficas



Historia Marítima del Perú: La República, 1906 a 1919, T. XIII

Cayo Córdova, Percy

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
2009.

1060 pp., ilustraciones, retratos, mapas

Un estudio especialmente rico, erudito y, en muchos casos inédito, de la etapa de la posguerra, en la que el Perú, con extraordinario esfuerzo se sobreponía para definir su presencia en la comunidad de naciones, en un escenario mundial en el que emerge con pujanza la Alemania unificada; el Káiser Guillermo II establecía una agresiva política de expansión ultramarina, aspirando a elevar a Alemania a la categoría de potencia mundial, se estaban sembrando las semillas de la primera conflagración mundial. Estados Unidos comenzaba a aplicar una política de expansión involucrando a los países de Latinoamérica. Ponía su empeño en la Construcción del Canal de Panamá, mientras en el Perú se cifraba esperanzas en las ventajas que le depararía la apertura del Canal para su comercio. Sin embargo, la inauguración casi coincidió con el inicio de la Primera Guerra Mundial.

En ese marco y con datos reveladores sobre la política interna del Perú, Percy Cayo describe la laboriosa tarea de los presidentes Pardo, Leguía y Benavides y el extraordinario cuerpo de diplomáticos que los acompañó en este empeño, para definir las fronteras con los países vecinos, tema aun pendiente desde la Emancipación y el inicio de la República. Reseña el camino recorrido por nuestra diplomacia para resolver los límites con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile y la devolución de las provincias cautivas, Tacna y Arica. Empero, el tema

de fondo es el resurgimiento de la Marina de Guerra, alentado por la conciencia marítima del pueblo, a través de ligas e instituciones patrióticas, así como del periodismo escrito. Relata cómo la adquisición de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", buques que se equiparaban con mejores y más modernos buques de su época, llenó los más caros anhelos de los peruanos; relata paso a paso la travesía de los buques desde su puerto de origen en Inglaterra, hasta su llegada al Callao el 9 de agosto de 1907, donde la ciudadanía en pleno se volcó al vecino puerto para recibirlos, con demostraciones de júbilo nunca antes vistas.

Se trata del Tomo XIII de la **Historia Marítima del Perú**, el cual ha visto la luz el mes de marzo del presente año 2009. En 1060 páginas, el tema marítimo y naval es tratado en sus diversos aspectos, tanto la política naval, como la constitución de la fuerza naval –además del de las adquisiciones: los cruceros, el cazatorpedero "Teniente Rodríguez" y los sumergibles "Ferré" y "Palacios"–, las instituciones navales, sus personajes, la vida marítima del país, recursos marítimos, estudios hidrográficos, educación naval, puertos, faros, compañías navieras, deportes y recreación náuticos, las actividades lacustre y fluviales, así como las ocurrencias que se suscitaban en la gesta amazónica donde la Marina siempre desempeñó un papel decisivo; los escándalos del Putumayo por la explotación de aborígenes en la extracción cauchera le merece especial capítulo, juntamente con la disputa limítrofe peruano-colombiana y el combate de La Pedrera.

Al final de cada capítulo, las notas enriquecen los textos y trasuntan la apasionada opinión y muchas veces el reclamo del historiador.

Una espléndida colección fotográfica ilustra explícitamente sobre los hechos y personajes del libro.



La imaginación creadora y el nuevo régimen del mar. Perú y Chile: ¿el desacuerdo es posible?

Bákula Patiño, Juan Miguel

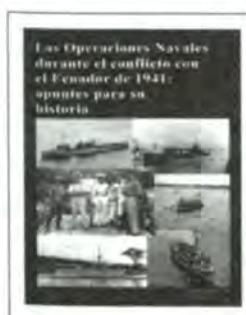
Lima, Universidad del Pacífico, 2008

250 pp.

El embajador Juan Miguel Bákula Patiño, de reconocida autoridad en el tema de Derecho del Mar, es uno de los que desde hace varios años viene abogando para que el Perú se adhiera a la **Convención sobre el Derecho del Mar**. Lo reitera en esta nueva obra: **La imaginación creadora y el nuevo régimen del mar: Perú y Chile: ¿el desacuerdo es posible?** En la primera parte propone una visión del significado que la aplicación de la Convención representa para la humanidad,

subrayando tres características que son únicas y propias de este proceso: la universalización de la Convención; la relación de la humanidad y el océano, y a la equidad como principio rector. En este último caso, se refiere a la consagración de la equidad entre sus principios rectores como fuente de derecho: aceptar que el límite para el ejercicio de un interés se encuentra allí donde aparece otro interés, opuesto, pero también legítimo, y por tanto, igualmente respetable. Así lo expresa la Convención en todos los casos que es necesario, al consagrar que en el espacio oceánico es la norma la que prima por encima de la voluntad individual.

La segunda parte: Unidad y diversidad del espacio oceánico, señala que el espejo de agua que cubre las 7/10 parte de la superficie terrestre constituye ahora, con la convención del Mar, un espacio organizado. Sus componentes se encuentran en interacción dentro de un sistema, que es diferente en cada una de sus partes pero que las congrega y las ordena, aplicando a su totalidad una suma indivisible de principios morales, jurídicos, políticos y económicos. Empero, siempre se presentarán casos que aparecerán como insuperables por la oposición de los intereses en juego, como la delimitación de los espacios funcionales, o los casos de superposición de los nuevos espacios entre Estados contiguos o entre Estados opuestos, frente a frente. Y de esto trata en la parte III: la delimitación marítima entre el Perú y Chile. Va a historiar el caso en secuencia cronológica en la que se va definiendo el diferendo, desde las declaraciones de los presidentes de Chile y el Perú el año 1947. Fue entonces cuando surgió el concepto de territorialidad referido al mar y de la necesidad de ejercer el dominio sobre sus aguas adyacentes, lo cual ha ido definiendo la oposición de intereses entre ambos países. Este es el tema que actualmente se encuentra sometido a consideración del Tribunal de La Haya.



Las operaciones navales durante el conflicto con el Ecuador, 1941: apuntes para su historia

Rodríguez Asti, John

Callao, Marina de Guerra del Perú, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.

151 pp., ilustraciones, retratos

El año 1941 el conflicto entre Perú y Ecuador por un diferendo limítrofe, llevó a ambos países hasta la confrontación armada.

Las operaciones bélicas desarrolladas en la frontera terrestre por el Ejército y la Aviación peruanos le dieron la supremacía en la contienda. El rol de la Marina

de Guerra apoyando las acciones terrestres no había sido hasta ahora suficientemente evaluado. Hoy, este trabajo objetivo y riguroso confronta fuentes primarias y acude a los testigos presenciales, para darnos una visión precisa del rol contundente de la Marina para el éxito de las operaciones, y nos permite también reconstruir los acontecimientos para apreciar la problemática logística, el planeamiento, las operaciones y los enfrentamientos que tuvieron los marinos tanto en el Teatro de Operaciones Norte como en el Teatro de Operaciones Nororiente.

Los antecedentes del conflicto se remiten al diferendo sobre fronteras entre el Perú y el Ecuador. Desde comienzos del siglo XX se venía buscando un arreglo satisfactorio para ambas partes. Se había solicitado el arbitraje del rey de España, pero finalmente el monarca se inhibió de intervenir en noviembre de 1910. Las negociaciones continuaron en la vía diplomática, aunque en la práctica perseveraba la tensión a ambos lados de la frontera, con denuncias de ambas partes sobre infiltraciones en territorio vecino. El año 1940 se agudizaron los problemas. Ante una permanente actitud de hostilidad ecuatoriana, se tomaron medidas para una posible agresión militar, para lo cual se creó el Agrupamiento del Norte. A la Armada se le encomendaron dos tareas generales: la acción local con la Flotilla de Patrulleras en la zona fronteriza de los esteros del departamento de Tumbes, y el uso de las unidades de la escuadra para asegurar la libre navegación y, en caso de llegar a una actuación ofensiva, interceptar las comunicaciones marítimas de la provincia de El Oro con Guayaquil, bloqueando el litoral ecuatoriano. En la práctica las tareas que cumplió la Marina fueron más amplias y se proyectaron también a la región amazónica.

Las hostilidades se iniciaron el 5 de julio, cuando, según la versión ecuatoriana, civiles peruanos cruzaron la frontera entre Huaquillas y Chacras, batiéndose a tiros con la patrulla ecuatoriana. La versión peruana indicaba que ese día las fuerzas ecuatorianas habían atacado los puestos peruanos de Aguas Verdes, Pocitos, Las Palmas y Lechugal, siendo repelidas por las peruanas. Prosiguieron las hostilidades cuando las tropas ecuatorianas atacaron la guarnición de El Lechugal. Ante ello, el mando del Agrupamiento Norte inició el día 23 una acción ofensiva a gran escala en un frente de 50 km, la Batalla de Zarumilla, acción decisiva por sus resultados estratégicos a favor del Perú, en la que el Ejército y el Cuerpo Aéreo tuvieron un rol protagónico, pero que las fuerzas navales peruanas, en el ámbito marítimo y fluvial consolidaron cortando las comunicaciones y las rutas de reabastecimiento en los puestos fronterizos de la zona de los Esteros, así como desalojando tropas invasoras del territorio amazónico peruano. Este trabajo se centra precisamente en estas acciones y su repercusión en los resultados finales de la campaña.

De la comparación de fuerzas navales el Perú emerge largamente superior, haciéndose evidente la formación de la Misión Naval Americana, cuya impronta hizo de la Marina peruana una organización ejemplar y moderna. En lo naval la ventaja era ostensiblemente favorable para el Perú.

El área de operaciones de la Armada comprendía tres zonas: el área marítima, que abarcaba el litoral frente al golfo de Guayaquil hasta el puerto de Paita. La zona de los Esteros, asignada a la Flotilla de Patrulleras, zona de canales e islas, con abundante vegetación de mangle. La tercera zona, la Amazonía, de intrincada red fluvial, encomendada a la Flotilla de Cañoneras.

En el área marítima, la superioridad de nuestra escuadra permitió un rápido dominio y control de aguas enemigas. Cabe recordar que estábamos en plena Guerra Mundial, por lo que había una presencia permanente de unidades navales en el Norte, de importancia estratégica para los aliados por ser la zona de producción y refinación de petróleo más importante del Pacífico Sur. Sobre la intervención en Jambelí, reclamada por los ecuatorianos como gloriosa acción naval, el autor la reduce a su real intrascendencia; desmitifica los hechos y esclarece que el incidente ocurrido el 25 de julio de ese año, no se trató propiamente de un combate, sino del encuentro del cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón" con el destructor peruano "Villar", cuando navegaba hacia el Canal de Jambelí. Un intercambio de disparos, y la huida del "Calderón" por el estero de Santa Rosa hacia puerto Bolívar, con sus máquinas averiadas fue toda la gloria del encuentro.

Las Patrulleras tuvieron un protagonismo más intenso en los Esteros de Tumbes; a pesar de sus limitaciones cumplió su misión impidiendo el avance ecuatoriano y recuperando territorio. En cuanto a la Flotilla de Cañoneras en el Nororiente, contaba con los elementos necesarios, mientras los ecuatorianos carecían de embarcaciones de valor militar. Nuestra flotilla cumplió apoyando a las tropas peruanas para desalojar las tropas ecuatorianas invasoras del territorio amazónico peruano.

Tenemos al fin una clara exposición de hechos de los que hasta ahora no existía una secuencia ordenada, y vemos con satisfacción que la Marina cumplió su misión a cabalidad, pese a las deficiencias logísticas, o de comunicación, como expone el comandante Rodríguez en sus contundentes y claras conclusiones.



150 Años de sellos postales peruanos marítimos y navales

Linares Velásquez, César

Callao, Marina de Guerra del Perú, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.

122 pp., ilustraciones, retratos

Siendo el Perú, por su geografía e historia, un país esencialmente marítimo, por lo cual el mar reviste una importancia sustancial en la vida de sus pueblos, también en su filatelia se encuentran registrados los sucesos, personajes, recursos y todo lo que constituye el acaecer de la nación referido a su destino marítimo.

Desde el nacimiento postal del Perú el año 1857, los sellos postales han exhibido la riqueza histórica y cultural, y, cómo no, la temática marítima, desde embarcaciones de diferentes tipos, desde las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra. Asimismo, los personajes relacionados al quehacer marítimo y naval, dando cuenta de expediciones y descubrimientos, junto con las grandes gestas y batallas que se dieron en la mar. Y el avance, desarrollo y facilidades en las actividades de la mar: puertos, pesca, faros, construcción naval y otros.

Todo este bagaje que refleja el destino marítimo del Perú registrado en las estampillas que han ido apareciendo a lo largo de ciento cincuenta años, aparece ahora a manera de catálogo ilustrado e historiado, producto de un paciente y largo trabajo de investigación del filatelista comandante César Linares. Manifiesta que se sintió motivado a continuar el trabajo del distinguido oficial naval, el vicealmirante Francisco Mariátegui Ángulo, quien el año 1988 publicara su libro **Estampillas y buques en la historia marítima del Perú**. Esa obra estaba referida exclusivamente a sellos emitidos que mostraban embarcaciones de diferentes tipos, desde las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra, documento pionero en la filatelia marítima.

Esta vez, la obra del comandante Linares registra no solo naves, sino que abre un amplio espectro de todo lo publicado en la filatelia peruana en cuanto atañe a la vida marítima: los buques y motonaves movidos a vapor, que en la segunda mitad del siglo XIX habían relegado a un segundo plano a los orgullosos que conquistaron el Pacífico. Aparecen luego los monumentos de temas marinos, el Gran Almirante Miguel Grau y los personajes notables relacionados a la mar; los centros de formación naval, los puertos, la Guerra del Pacífico, los descubrimientos geográficos, las maravillas marítimas, la pesca, los buques de la

Armada peruana, la historia naval, las embarcaciones prehispánicas, la cultura marítima del Perú antiguo, las relaciones internacionales, la Antártida, la seguridad a la navegación y la náutica deportiva.

Después de una primera etapa, que consistió en reunir los sellos y clasificarlos, continuó con la exigente tarea de investigación individual de cada sello, tanto en su aspecto técnico, descripción visual y, lo más importante, historiar el sello, de acuerdo fuentes autorizadas. Ha prestado atención a atención a las series conmemorativas referidas a aniversarios de creación o fundación de entidades, así como a acontecimientos históricos y a las series de homenajes.

El autor había venido investigando sobre el tema desde hace varios años. A comienzos del año 2008, cuando la Dirección de Intereses Marítimos e Información le encomendó la tarea de elaborar un catálogo ilustrado de sellos marítimos postales y navales que cubriera los 150 años de emisión de estampillas de la temática marítima, pudo plasmar en un libro el rico repertorio de sellos marítimos. Esta concurrencia de positivas intenciones a favor de nuestro acervo histórico marítimo filatélico, nos permite ahora contar con un valioso catálogo, aporte de primera categoría para la filatelia y, por qué no, para la historia marítima del Perú.

La carátula de la obra presenta las dos primeras estampillas que salieron a la venta el 1º de diciembre de 1857, las cuales mostraban, respectivamente, las siluetas de los dos primeros buques a vapor de la Pacific Steam Navigation Company. También aparece la última estampilla emitida el 8 de octubre del 2007, que muestra la imagen de don Francisco Ruiz de Lozano, director de la primera Academia Náutica peruana, creada en Lima el año de 1657. Por feliz coincidencia, en ambos casos, los sellos se ubican en la temática marina y, valga la oportunidad para señalar que el diseño de la última estampilla es de la autoría del comandante Linares, quien la presentó al Servicio Postal (SERPOST) el año 2005 como parte de un proyecto que proponía 36 nuevas emisiones postales del tema marítimo.



El Perú y el mar: una relación ancestral

López Martínez, Héctor

Lima, Universidad de San Martín de Porres, 2008

216 pp., ilustraciones

Con ocasión de la reunión del Foro de Cooperación Asia-Pacífico que ha tenido esta vez como sede el Perú, aparece esta obra, en versión bilingüe, español-inglés, como carta de presentación de nuestro país ante el mundo, con su Gran Personaje, el

mar, profundamente ligado al destino del hombre peruano desde los tiempos aurorales.

Nueve mil años atrás, diferentes pueblos se establecieron al lado del mar y organizaron su vida en función de lo que este ofrecía. Los testimonios prueban que hubo una activa explotación de los recursos marítimos; que se desarrolló un arte y una industria de la pesca tan elaborados que no tienen parangón con otras culturas de América. La recolección de mariscos y crustáceos en gran escala, la pesca y conservación de peces, y la caza de lobos marinos estuvieron tan desarrollados que su producción, consumo y distribución alcanzó un progreso comparable a su portentoso desarrollo agrícola. Desde los albores de Chavín, las representaciones artísticas muestran la importancia del mar. La cultura Mochica representa la variedad de peces, las balsas y caballitos de totora. La cerámica Nasca abundan en diseños de peces, moluscos, aves marinas y el dios Kon, monstruosa deidad marina. Se encuentran motivos marinos en los mantos de Paracas, los murales de Chimú y Pachacamac, y en las culturas andinas como la Inca.

Durante el virreinato se perdió conexión con el Mar: el interés de la administración colonial estaba puesto en el oro y la plata; el mar era la ruta que llevaba a la lejana metrópoli, no era ya el mar nutriente, la Mamacocha. Sin embargo, por el mar vino la Expedición Libertadora de don José de San Martín. Y nació el Perú como República independiente.

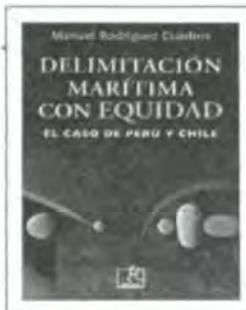
Nuestro mar, el más rico del mundo, nos deparaba aún sorpresas. Un humilde pececillo había gestado desde tiempos inmemoriales un riquísimo tesoro en las islas de nuestro litoral. La anchoveta, comida y digerida por las aves marinas era el guano que los incas utilizaban para fertilizar sus tierras. Cuando el Perú se afianzaba como República, debatiéndose en dificultades haciendarias, el descubrimiento de las propiedades del guano a mediados del siglo XIX, trajo una etapa de bonanza que Basadre denominó "prosperidad falaz". Empero, ayudó a la consolidación económica de la República y a colocar al Perú a la vanguardia del progreso y la prosperidad en Sudamérica, hasta la infame contienda con el país vecino, que sumió al país en la bancarrota. Lentamente, con el nuevo siglo el país emergió y tuvo nuevamente presencia dentro de la comunidad de naciones. Una nueva prosperidad proveniente del Mar le esperaba al Perú. La Segunda Guerra Mundial abría una oportunidad a los países americanos para abastecer productos derivados de la pesca. Se iniciaba la industria de exportación pesquera: en 1940 se despachaba a EE.UU. más de 200 toneladas de hígado de bonito.

En la década de los años 60 el Perú dirigía su mirada hacia el Gran Personaje, el Mar, como fuente de riqueza per se; como lo expresara Luis Banchero Rossi,

la marcha era hacia el Oeste, el futuro estaba en el mar, había que "ocupar" las 200 millas, proclamadas por Luis Bustamante y Rivero quince años antes. Surgía poderosamente la pesquería nacional, convertida de artesanal y local en industrial y en negocio internacional. Y se produjo el 'boom' pesquero del Perú, como la fiebre del oro en California: "las fábricas de harina surgían como los hongos bajo la lluvia". Audaces empresarios privados crearon de la nada una floreciente industria. Miles de peruanos acudieron a la cita; encontraron empleo y aportaron al país tributos y divisas. Las sedentarias y sosegadas caletas se convirtieron de la noche a la mañana en populosos emporios, con barcos y fábricas, como el caso de Chimbote. La pesca le daba al Perú presencia y prestigio internacional como el mayor productor del mundo de harina de pescado y primer país pesquero. Luis Banchero Rossi era el líder indiscutible. En 1960, a los treinta años de edad era el primer productor pesquero del Perú y después el primer productor de harina de pescado del mundo. El gran peligro residía en la depredación del recurso y la intervención de un gobierno estatista. Cuando el 1º de enero de 1972 Banchero fue asesinado, como una aciaga señal, su desaparición marcó una vuelta de página para la pesca peruana: se confirmaron los pronósticos de estatización y, por otra parte, la anchoveta empezó a desaparecer. Los años 70 marcaron la gran caída. La sobreexplotación disminuyó el stock de anchoveta. En mayo de 1973 el gobierno estatizó las fábricas y embarcaciones privadas que, aunado a la disminución de la especie, llevó a la ruina la pesquería peruana. Para 1978 la especie seguía disminuyendo, y en 1983 el Fenómeno del Niño redujo a su mínima expresión la presencia de la anchoveta.

La obra, que nos presenta ante los ojos del mundo como país esencialmente marítimo, es una expresión de que aún nuestro porvenir se encuentra en el Mar. La harina de pescado encuentra un nuevo destino en la acuicultura, con el elemento proteico de crecimiento que lo hace insuperable como alimento; sigue siendo el segundo producto de exportación que proporciona más divisas. Además, la acuicultura se ofrece como una alternativa para evitar el exceso de explotación de los recursos marítimos.

El Perú se abre al mundo globalizado del tercer milenio a través de este Mar generoso, el Océano Pacífico Suroriental.



Delimitación marítima con equidad: El caso de Perú y Chile

Rodríguez Cuadros, Manuel

Lima, Peisa, 2007

416 pp.

La controversia entre Perú y Chile respecto de sus fronteras marítimas, comporta tres cuestiones en las que ambos países sostienen un desacuerdo manifiesto y objetivo, una oposición de tesis jurídicas, e intereses en tres situaciones esenciales. El Perú sostiene que no existen límites marítimos entre los dos países, que en ningún instrumento jurídico se ha establecido dicho límite, razón por la cual deben fijarse en aplicación de los principios equitativos y las normas del derecho internacional vigente.

Por el contrario, la tesis chilena afirma que el límite estaría establecido por la Declaración de Santiago de 1952 y el convenio sobre Zona Especial Marítima Fronteriza de 1954 en el paralelo 18° 21' 00". El Perú asevera que esos tratados en ninguna de sus cláusulas establecen límite marítimo alguno. Además, coexiste la oposición de intereses respecto al punto de inicio de la frontera marítima. Finalmente, el último componente de la controversia estriba en la pretensión del gobierno chileno de desconocer la soberanía peruana y ejercer facultades jurisdiccionales sobre lo que considera alta mar, al amparo de la tesis del denominado mar presencial.

El autor, quien ha sido canciller de la República desde diciembre del 2003 a agosto del 2005, conoce de cerca este tema. Enfoca la controversia marítima a la luz de sus componentes y características jurídicas, analizándola dentro de los parámetros del derecho internacional de la delimitación marítima, el cual sustenta la noción de la equidad de los resultados como el principio fundamental para la solución de estos casos.

El arreglo no puede darse apelando a las normas de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, ratificada por Chile, que consagra el principio de la equidad y la equidistancia, en las zonas marítimas con costas adyacentes, al no haber sido aprobada y ratificada por el Perú. Señala que, agotadas las negociaciones diplomáticas directas para la solución de la controversia, el Perú puede acudir a la instancia judicial presentando su demanda ante la Corte Internacional de La Haya. Es que, en este caso específico, corresponde aplicar los principios, normas y métodos referidos a la delimitación marítima contenidos en el Derecho internacional convencional y el consuetudinario, que las engloba y desarrolla.

Se manifiesta que, como el Derecho de la delimitación marítima, en sus principios, instituciones y normas se encuentra aún en formación, y continúa siendo un derecho consuetudinario en desarrollo, es la casuística, es decir, la adaptación de las reglas de la delimitación a cada controversia, la que se aplica en cada caso. Por tanto, el derecho de delimitación marítima es, en estas perspectivas, esencialmente un derecho jurisprudencial.

Empero, la Corte Internacional de Justicia ha indicado que las disposiciones del artículo 15 de la Convención forman parte del derecho consuetudinario, y en ese sentido se aplica en todos los estados, independientemente de que estos hayan o no suscrito la Convención. Así, la Corte ha consagrado la norma aplicable a la delimitación de la plataforma continental y la zona económica exclusiva que se resume en la fórmula “equidistancia-circunstancias especiales”. Asimismo, ha reiterado de manera coherente y persistente que la norma consuetudinaria es aquella que estipula el arreglo entre las partes, aplicando los principios equitativos y teniendo en cuenta todas las circunstancias especiales que pudieren existir.

El libro apareció el año 2007, cuando aún se esperaba agotar las negociaciones diplomáticas directas para llegar a un acuerdo sensato y justo. El día 16 de enero de 2008 el gobierno del Perú presentó oficialmente ante la Corte Internacional de La Haya, Holanda, su demanda contra la República de Chile sobre la controversia marítima de carácter jurídico entre los dos países. El Perú acude a la Corte buscando la vía “civilizada y sensata”, ante la inexistencia de un tratado con Chile sobre la materia, aunque el Gobierno chileno considera zanjado el tema en virtud de los acuerdos pesqueros de 1952 y 1954, suscritos también por el Ecuador.

La denuncia del Perú tiene dos vertientes: por un lado, el asunto de la “delimitación de la frontera marítima de los dos países en el Océano Pacífico”. Por el otro, “el reconocimiento en favor de Perú de una zona dentro de las 200 millas náuticas de la costa peruana”, que Chile considera como una parte de alta mar. El Perú sostiene que la línea divisoria con Chile parte del punto en la orilla del mar denominado Concordia, por lo que pide a la Corte que “determine la frontera de acuerdo al Derecho Internacional”. Asimismo, mantiene que la frontera marítima con el país del sur debe ser fijada por una línea equidistante a las costas de los países, y no paralela, ya que considera que esta delimitación actual le resta territorio marítimo. Chile alega que los límites marítimos bilaterales fueron fijados en tratados suscritos en la década de 1950, que según la posición oficial del Perú solo son acuerdos pesqueros.

Su conclusión es que los argumentos jurídicos del Perú son sumamente sólidos y respaldados por la propia jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia, por lo que es previsible que la demanda obtenga un fallo favorable a los intereses del Perú.

Esperanza Navarro Pantac

Crónica

CENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE PRO MARINA

El 28 de agosto de 1909 nació la "Asociación Nacional en Pro de la Marina", gracias a la feliz iniciativa de un grupo de ciudadanos imbuidos del ideal de promoción y desarrollo de la Marina de Guerra del Perú. Con singular empeño y constancia se propusieron configurar una institución que aspirase a lograr una conciencia naval "hasta que la Marina tenga su apoyo en el corazón de todos los peruanos".

De ese grupo humano conviene recordar los nombres de Santiago Figueredo, J. Juan Köster y Teodoro Elmore, que reunieron a medio centenar de ingenieros y marinos en el local que tenía entonces la Sociedad de Ingenieros del Perú, en el Portal de Botoneros de nuestra Plaza de Armas de Lima.

Tan efectiva fue su actuación, que a las pocas semanas de la inauguración de Pro Marina salía de las prensas un boletín, pequeño de tamaño, pero denso de civismo e iniciativa, que se denominó "Pro Patria". En su sencillo prospecto aparece una línea que resultó felizmente profética: "Conforme pasen los años se verá crecer la obra que todos mirarán con cariño porque a todos pertenece".

Pronto llegaron las primeras cuotas: modestas casi todas, pero plenas de generosidad: de Islay, Trujillo, Loreto, "Tacna libre", Huancavelica, etc. Así pudo pensarse en empresas mayores: ampliar las actividades de Pro Marina a las provincias del interior del país, cultivar eficazmente el aprecio a la Marina en todos los niveles de la población, fomentar colectas públicas para el incremento de las fuerzas navales, tan venidas a menos después de la guerra del 79.

La gran vitalidad institucional de Pro Marina queda acreditada por el aumento de socios: de 464 en el año 1909 hasta más de 4 280 en la actualidad. La revista **Pro-Patria** sigue publicándose sin interrupción, siendo un promisor lazo de unión entre todos los asociados, y siendo además difusor de un pensamiento peruanista, pleno de positivo civismo, que sacude la apatía y escepticismo de tantos.

Las celebraciones del Centenario han sido numerosas, variadas y concurridas. Las ceremonias centrales fueron la Santa Misa, celebrada por el Obispo Castrense,

monseñor Salvador Piñeiro García Calderón; el acto realizado en el local de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria; un conmovedor homenaje en la Escuela Naval del Perú; y el Congreso de FIDALMAR (Federación Internacional de Ligas Navales y Marítimas).

La Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se asocia cordialmente a la significativa celebración del Centenario y felicita a la directiva de la Asociación Nacional Pro Marina, presidida con notable dinamismo y acierto por nuestro consocio y Miembro de Número, el capitán de navío (r) Jorge Guerrero Lang.

Armando Nieto Vélez, S.J.

**PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ, CON OCASIÓN DEL XXIII
CONVERSATORIO CON MAESTROS DE LOS LICEOS NAVALES Y
COLEGIOS DE LAS FUERZAS ARMADAS, POLICÍA NACIONAL
DEL PERÚ, PÚBLICOS Y PRIVADOS**

Señores Directores y Profesores de los Liceos Navales, Colegios del Ejército, de la Fuerza Aérea, y de la Policía Nacional del Perú, Colegios Nacionales y Privados

Señores Miembros de Número

Señores Jefes y Oficiales de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú

Señores Expositores

Señoras y Señores:

Es para mí un gran honor, en nombre del Consejo Directivo que me honro en Presidir, y de los Miembros de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, darles la más cordial bienvenida y agradecer vuestra participación en este importante evento académico, dirigido a nuestro Profesorado de los Liceos Navales y Colegios, en general, de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, e Instituciones invitadas.

Este es el Vigésimo Tercer Conversatorio que realizamos con ustedes, con la finalidad de difundir entre los futuros líderes de la Patria, por vuestro intermedio, los hechos de nuestro devenir histórico y geográfico, para que, más adelante, puedan tenerlo en cuenta en su comportamiento y toma de decisiones, evitando incurrir en los errores del pasado, y estar en condiciones de trabajar en la planificación de un futuro que ofrezca a los peruanos la seguridad y bienestar necesarios para su realización. Agradecemos al cuerpo de profesores que a lo largo del tiempo nos han favorecido con su entusiasta concurrencia, respondiendo siempre a nuestra convocatoria, demostrando que existe un genuino interés por

los temas marítimos y navales. La señora historiadora Rosario Calmet Aranguren, Secretaria Académica Adjunta, quien tiene la responsabilidad de estos eventos, ha sabido mantener encendida la pasión por el estudio del mar, diversificando los temas y congregando a los más esclarecidos expositores. En esta oportunidad, vamos a abordar temas referidos a nuestra climatología, y el futuro en peligro, sobre los cuales se habla muchas veces sin fundamento, induciendo a errores. Estoy seguro de que, luego de las exposiciones tendrán un concepto muy claro de ambos temas y sobre sus posibles soluciones, de las que no se puede especificar cuantos años tomará, aunque sí que será por un largo tiempo.

Los temas a desarrollar en la mañana de hoy son dos: "Cómo educar para el Niño", y "Cambio Climatológico global".

Sobre el primero se puede encontrar amplia información en el Tomo I de la **Historia Marítima del Perú**, pero hoy el contralmirante Héctor Soldi Soldi, Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y actual presidente del Instituto del Mar del Perú (IMARPE), los pondrá al día contrarrestando las diversas malas interpretaciones que muchas veces se dan en los medios de difusión. Sólo mencionaré que en los años 1982-1983 se presentó uno de los fenómenos "El Niño" más desastrosos, y también en los años 1997-1998.

El segundo tema, "Cambio Climático Global", es extremadamente importante, porque de lo que pongan en práctica todos los países del mundo para contrarrestar las emisiones de los llamados "gases invernaderos", dependerá la materialización o no de un futuro clima que permita vivir a nuestros descendientes con seguridad y bienestar. El tema estará a cargo del Ing. Nicéforo Ita Maguiña del Sistema Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI).

Y es oportuno comentar que el llamado G8, en su reunión de Julio 2009, lamentablemente no ha tomado acción alguna para cumplir con el acuerdo de no aumentar la temperatura promedio global más de 2°C sobre los niveles preindustriales. En la invocación para que los países desarrollados redujeran emisiones en un 80% para el año 2050, nada se acordó. El Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC) que preside el Señor R. R. Pachauri, también presidente del Instituto de Recursos y Energía, ha encontrado que, a fin de cumplir con ese objetivo, las emisiones globales deben controlarse antes del 2015. Así, para cumplir con el objetivo, el G8 debería comprometerse a reducir las emisiones para el 2020.

Todo esto importa porque los efectos del cambio climático son reales y también muy diversos, y probablemente afectarán muy duramente a las regiones más vulnerables y pobres del mundo en cuanto a la intensidad y frecuencia de las inundaciones, sequías, ondas de calor y lluvias extremas. Los niveles del mar que



XXIII Conversatorio de Historia y Geografía "Cómo Educar para el Fenómeno 'El Niño' y
el Cambio Climático Global".

(Foto: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

en las últimas décadas ya han subido, es probable que vuelvan a subir pero con mayor rapidez, amenazando la existencia de Islas Estado en el Pacífico y reduciendo las costas o playas disponibles. Las cosechas agrícolas disminuirán, la seguridad alimentaria empeorará y la mala nutrición y hambruna aumentarán. El fracaso en la reducción de la emisión de gases invernaderos puede amenazar la paz y seguridad.

Los niveles del mar pueden subir varios metros, ocasionando destrucciones masivas de la vida y la propiedad, generando cientos de millones de refugiados.

Está pendiente la reducción de las emisiones de gas invernadero aprobada en el Protocolo de Kyoto, y se espera un acuerdo mandatario en el de Copenhague en diciembre 2009.

Pero la condición real que se debe lograr es crear una conciencia pública de las realidades científicas del cambio climático, pues es la única forma de crear una presión que obligue a actuar a los líderes de la sociedad democrática.

Está claro que si este año en Copenhague no se llega a un acuerdo mandatario, el mundo habrá perdido una oportunidad de proteger a las futuras generaciones y asegurar el bienestar de todas las especies vivientes del planeta, antes de que llegue a ser demasiado tarde.

Bien, no quisiera distraer más vuestra atención en desmedro del tiempo asignado a cada uno de los señores expositores nombrados y del periodo de preguntas y respuestas.

Deseo agradecer a las autoridades bajo cuya administración laboran ustedes, a los directores de sus respectivos planteles y a USTEDES, en forma especial, por su asistencia, y a la noble colaboración de los señores expositores.

Como en anteriores oportunidades, reitero a ustedes que nuestra Biblioteca está a vuestra disposición y de los alumnos a su cargo.

Además, y aunque no esté bajo jurisdicción del Instituto, en la parte posterior de este patio funciona para el público el Archivo Histórico de la MARINA.

Dejo, pues, con ustedes a los señores expositores.

Muchas gracias.

San Isidro, sábado 7 de Noviembre de 2009

Contralmirante (r)
Melitón Carvajal Pareja

Actividades del Instituto

AÑO 2008

FEBRERO

CONVERSATORIO

El día 25 se realizó el Conversatorio sobre “Fundamentos de Doctrina Marítima”. Se entregó el libro titulado “Fundamento de Doctrina Marítima”.

MARZO

CONVERSATORIO

El día 26 se realizó el Conversatorio sobre “El TLC Perú-USA en relación a los Intereses Marítimos”, organizado por el Comité de Trabajo Permanente (CTP) “Asuntos Internacionales” de la CEEM.

ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

El día 27 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el Presidente dio lectura a la Memoria Anual, dando cuenta de la marcha institucional correspondiente al año 2007-2008, el Balance, Estado de Ganancias y Pérdidas. Así mismo, se informó que durante el periodo se continuaron las actividades en los campos históricos, estratégico y científico.

Se procedió a la elección del Consejo Directivo para el periodo 2008-2010, siendo reelegido el contralmirante Melitón Carvajal Pareja y como vicepresidente el contralmirante Jorge Brousset Barrios. Para la presidencia de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico el Rev. P. Armando Nieto Vélez S.J., y para la Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos el contralmirante Óscar Penny Cabrera.

ABRIL

CONVOCATORIA DE CONCURSO

El día 25 se convocó al VI Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales con el tema: "La goleta Covadonga".

MAYO

SESIÓN SOLEMNE

El día 21 se llevó a cabo la Sesión Solemne por el 129º Aniversario del Combate Naval de Iquique. El discurso de orden estuvo a cargo del Miembro de Número contralmirante Reynaldo Pizarro Antram.

JUNIO

CONVERSATORIO

El dia 12 se realizó el Conversatorio sobre "Los retos que APEC plantea a los Intereses Marítimos", organizado por el Comité de Trabajo Permanente "Asuntos Internacionales" de la CEEM.

CONVOCATORIA DE CONCURSOS

El día 15 se publicó en el diario **El Comercio** la convocatoria del VI Concurso Monográfico de Estrategia Marítima, titulado "La concesión de los puertos en el Perú y los Intereses Marítimos Nacionales", y el VII Concurso Monográfico de Historia "El aporte de la Marina de Guerra al Desarrollo de la Amazonía".

DEVELACIÓN DE CUADRO

El día 19 se procedió a la Develación del retrato de la Sra. Alicia Castañeda Martos, en la Galería de Autores de la Historia Marítima en la sala de reuniones del Instituto.

JULIO

CONVERSATORIO

El día 19 se realizó el XX Conversatorio de Historia "La Chilenización de Tacna y Arica. El Renacer de la Armada", las conferencias estuvieron a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez y el capitán de fragata Juan Carlos Llosa Pazos.



El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, clausura la ceremonia por el 129º Aniversario del Combate Naval de Iquique.



Contralmirante Melitón Carvajal Pareja y el doctor Marco Martos Carrera durante la ceremonia de develación del retrato de la señora Alicia Castañeda Martos, Miembro de Número del Instituto.

FORO

El día 24 se llevó a cabo el Foro “Intereses Marítimos y Política de Estado del Perú”. Se entregó la Separata “Intereses Marítimos y Política de Estado”, habiendo sido organizado por el Comité de Trabajo Permanente “Doctrina Marítima” de la Comisión de Estudios Estratégicos-Marítimos (CEEM)

AGOSTO

CONVERSATORIO

El día 28 se realizó el Conversatorio sobre “La explosión demográfica mundial y sus efectos en el ámbito marítimo” – “Avances de la ingeniería genética y sus implicancias en el ámbito marítimo”, organizado por el Comité de Trabajo Permanente “Medio Ambiente Acuático” de la CEEM.

RECEPCIÓN DE CONCURSOS

El día 29 se recibieron los temas desarrollados por los participantes del Concurso Monográfico de Historia. En el Concurso de Estrategia la fecha de entrega fue prorrogada al 25 de noviembre.

SETIEMBRE

CONCURSO DE HISTORIA

El día 6 se llevó a cabo la Segunda Etapa sobre el Concurso de Historia para los Liceos Navales “La Covadonga”.

El día 20 se realizó la Tercera Etapa del Concurso de Historia para los Liceos Navales sobre el tema “La goleta Covadonga”.

CONVERSATORIO

El día 17 se llevó a cabo el Conversatorio “Bases para una Política Marítima”. Expusieron el contralmirante Óscar Penny Cabrera, Dr. Jorge Neciosup Obando, contralmirante José García Valdivieso y capitán de navío Luis Alfaro Garfias. Fue organizado por el Comité de Trabajo Permanente “Estrategia Marítima” de la CEEM.

OCTUBRE

SESIÓN SOLEMNE Y ENTREGA DE PREMIOS

El día 2 se llevó a cabo la Sesión Solemne en homenaje a la Marina de Guerra por su 187º Aniversario de Creación y el 129º Aniversario del Combate

Naval de Angamos, con la presencia del Comandante General de Marina Almirante Carlos Gamarra Elías. El discurso de orden estuvo a cargo del Miembro de Número capitán de navío Francisco Yábar Acuña. Luego se procedió a la entrega de Premios del VI Concurso de Historia para alumnos de los Liceos Navales “La goleta Covadonga”.

ANIVERSARIO DEL INSTITUTO

El día 17 se realizó una sencilla ceremonia con motivo del 35º Aniversario del Instituto y 44º Aniversario de la Creación de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

NOVIEMBRE

CONVERSATORIO

EL día 8 se realizó XXI Conversatorio de Historia “El Calentamiento Global: Desafío Pedagógico”. Las conferencias estuvieron a cargo del Dr. Hildegardo Córdova Aguilar, el Ing. Julio Ordóñez Gálvez y el Ing. Gustavo Laos.

FORO

Los días 10, 12 y 14 se realizó el Foro definición “Realidad Marítima”, con participación de actores de la actividad marítima: empresas pesqueras, transporte marítimo, deportes náuticos. Los expositores CEEM: Presidente de la CEEM y Presidente Comité de Trabajo Permanente “Doctrina Marítima”.

SEMINARIO

Los días 26 y 27 se llevó a cabo el Seminario sobre “Amazonia Peruana: Diagnóstico Socio-Económico”, organizado por el Comité de Trabajo Permanente “Medio Ambiente Acuático” de la CEEM.

DICIEMBRE

REUNIÓN

El día 9 se reunieron los presidentes de los Comité de Trabajo Permanente y la CEEM para llevar a cabo la Memoria Anual 2008 y Plan de Actividades 2009.

BRINDIS

El 18 se realizó un brindis por Navidad y Año Nuevo. Asistieron Miembros de Número y personal del Instituto.

AÑO 2009

FEBRERO

SIMPOSIO

El día 3 se comunicó la invitación al VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana que se realizará entre los días 9 y 12 de noviembre con la asistencia de distinguidos historiadores nacionales y extranjeros.

MARZO

PRESENTACIÓN DE LIBRO

El día 12 se llevó a cabo la presentación del Tomo XIII de la Historia Marítima del Perú “Perú 1906-1919” del que fuera recordado historiador de este Instituto Dr. Percy Cayo Córdova. El comentario estuvo a cargo del Rev. P. Armando Nieto Vélez, S.J.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA

El día 25 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el Presidente dio lectura a la Memoria Anual, dando cuenta de la marcha institucional correspondiente al año 2008-2009, el Balance, Estado de Ganancias y Pérdidas. Asimismo, se informó que durante el periodo se continuaron las actividades en los campos histórico, estratégico y científico.

En la Asamblea General Extraordinaria se aprobó la incorporación como Miembro de Número del Dr. Miguel Ángel Rodríguez Mackay y como Miembro Correspondiente en Brasil el Dr. Enrique Amayo Zevallos.

ABRIL

CONCURSO

El día 7 se convocó el VII Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales denominado: “El Entorno Político 1870-1876”. La 2º y 3º etapa se realizará en el mes de setiembre con los alumnos finalistas de los Liceos Navales.

CONFERENCIA

El día 22 se realizó la Conferencia “La importancia estratégica del agua: ¿De quién es el agua de la Amazonía?”. La ponencia estuvo a cargo del Dr. Enrique Amayo Zevallos, Catedrático peruano que desempeña docencia en Brasil desde 1985.

CONVERSATORIO

El día 27 Abril se llevó a cabo el Conversatorio “Pesca para Todos y por Siempre”, con la participación de expositores: Dra. Ruth Shady Solís, Dr. Miguel Santillana, Dr. Uriel Garcia, capitán de navío Ricardo Bernales Parodi (PESQUERA DIAMANTE) capitán de navío Luis Alfaro Garfias, Ing. Roberto Pérez Oregon (ITP), Sr. José Bernuy Neira (ANEPA), contralmirante Héctor Soldi Soldi (IMARPE) organizado por el Comité de Trabajo Permanente “Actividades Marítimas” de la CEEM.

CONVERSATORIO

El 29 de abril se realizó el Conversatorio “Delimitación Marítima Perú-Chile y las relaciones con los países del Sur”. Participaron como expositores: contralmirante Jorge Brousset Barrios, contralmirante José García Valdivieso. Panelista: doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay. Fue organizado por el Comité de Trabajo Permanente “Estrategia Marítima” de la CEEM.

MAYO

CONVERSATORIO

El día 19 se llevó a cabo el Conversatorio “Enfoque integrado a la gestión de los recursos hídricos, bases normativas, aportes científicos y tecnológicos”. Participa como expositor Ing. Marco Salis, especialista italiano, convocado a través de la Embajada de Italia en el Perú. Fue organizado por el Comité de Trabajo Permanente de la CEEM.

SESIÓN SOLEMNE

El día 21 se llevó a cabo la Sesión Solemne con motivo del 130º Aniversario del Combate Naval de Iquique, con la asistencia del Comandante General de la Marina Almirante Rolando Navarrete Salomón. El discurso de orden estuvo a cargo del contralmirante Óscar Penny Cabrera.

JUNIO

INCORPORACIÓN

El día 9 se llevó a cabo la incorporación como Miembro de Número del Instituto del Dr. Miguel Ángel Rodriguez Mackay. El discurso de recepción estuvo a cargo del contralmirante Jorge Brousset Barrios.



Conversatorio "Pesca para todos y por siempre".



Ceremonia de incorporación del doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay.

JULIO
CONVERSATORIO

El día 11 se realizó el XXII Conversatorio de Historia denominado: "Antecedentes de la Demanda Peruana ante la Corte Internacional de La Haya". Las conferencias estuvieron a cargo del Dr. José Cavani Ríos y el Embajador Luis Marchand Stens.

SETIEMBRE
CONCURSO

El día 5 de setiembre se llevó a cabo la II Etapa del VII Concurso de Historia para los Liceos Navales denominado: "El entorno político entre 1870-1876".

El día 19 se llevó a cabo la III Etapa del VII Concurso de Historia para los Liceos Navales denominado: "El entorno político entre 1870-1876".

CONVERSATORIO

El 30 de setiembre se llevó a cabo en el Centro Naval de San Borja el Conversatorio "Pensamiento Estratégico-Marítimo: Retos y Posibilidades", organizado por la CEEN.

OCTUBRE
SESIÓN SOLEMNE

El dia 2 se llevó a cabo la Sesión Solemne en homenaje a la Marina de Guerra por su 188º Aniversario de Creación y el 130º Aniversario del Combate Naval de Angamos, con la presencia del Comandante General de Marina Almirante Rolando Navarrete Salomón. El discurso de orden estuvo a cargo del contralmirante Raúl Parra Maza. Luego se procedió a la entrega de Premios del VII Concurso de Historia para alumnos de los Liceos Navales "El entorno político 1870-1876", destacándose la constancia y el buen desempeño de los alumnos del Liceo Naval capitán de corbeta Manuel Clavero Muga.

ANIVERSARIO DEL INSTITUTO

El día 16 se realizó una sencilla ceremonia con motivo del 36º Aniversario del Instituto y 45º Aniversario de la Creación de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

NOVIEMBRE

CONVERSATORIO

El día sábado 7 se llevó a cabo el XXIII Conversatorio de Historia y Geografía “Cómo educar para ‘El Niño’ y el Cambio Climático Global”. Las conferencias estuvieron a cargo del Ing. Nicéforo Ita Maguiña, y el contralmirante Héctor Soldi Soldi.

Del día 12 al 13 de se realizó el VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, en las instalaciones de la Asociación de Oficiales Generales (ADOGEN). Concurrieron historiadores de Argentina, Ecuador, Francia y Uruguay; así como, 12 historiadores peruanos.

El día 24 se realizó en el Centro Naval de San Borja el Seminario “Innovación Tecnológica en Equipamiento Naval” organizado por la Comisión de Ciencia y Tecnología. La clausura estuvo a cargo del Almirante Rolando Navarrete Salomón.

DICIEMBRE

BRINDIS

El día 22 se llevó a cabo un brindis con motivo de Navidad y Año Nuevo. Asistieron Miembros de Número con sus esposas y personal del Instituto.

Este número de la
Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
se terminó de imprimir el 20 de marzo de 2010,
en  EDICIONES MISKY
RUC. N° 10067457876
«edicionesmisky@hotmail.com»
«edicionesmisky@yahoo.es»
«freddygalvezr@hotmail.com»

