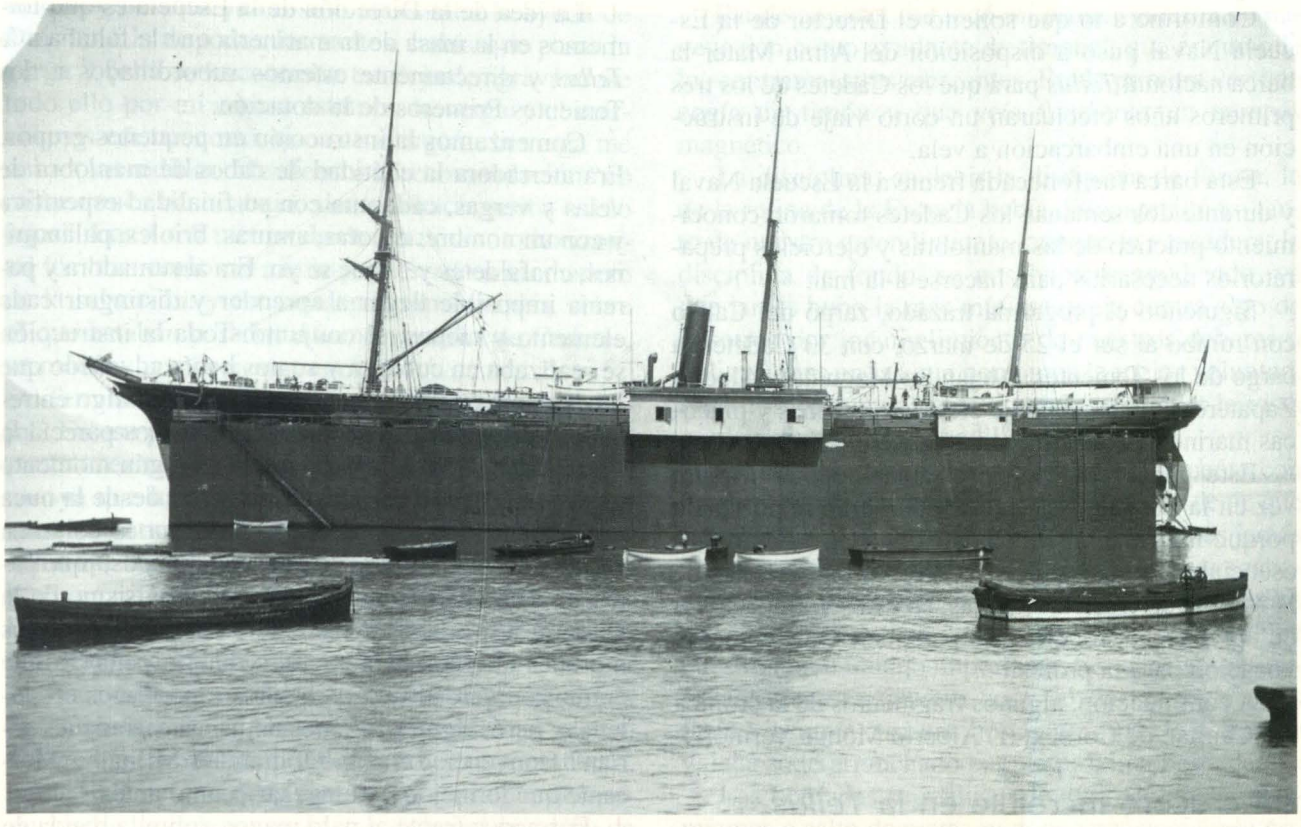
Un crucero increible en la *Tellus* y la necesidad prioritaria de tener un Buque Escuela a Vela en la Marina de Guerra del Perú

Jorge Portella Roca

Saber preguntar antes que saber contar, para iluminar desde la historia las oscuridades del presente.

Jorge Basadre (1903 – 1980)



En efecto, alguna vez Basadre, el maestro, dijo que lo importante no era contra la historia ni la comprobación o sucesión de los hechos y precisó: lo esencial son las preguntas que hay que formular a la historia y desde la ubicación de cada uno en el presente hacer hablar a los hechos del pasado.

Y es que él, ha sido un hombre del siglo XX proyectado al futuro. A la fecha, aún nos preguntamos: ¿cómo perennizar el legendario y heroico nombre de la corbeta *Unión*? Nada ni nadie debe ser olvidado.

Inspirado en esta motivación, el autor de ésta y por fortuna, la mayoría de los marinos de guerra, nos formulamos dicha interrogante.

Así, recordando que es una fecha no muy lejana, el año 1945 y estando como aspirante de la Escuela Naval del Perú, a un grupo de nosotros nos embarcaron en una falúa para visitar los exteriores de la lancha *Tellus* que se encontraba fondeada en las cercanías de la Escuela Naval y la cual contemplábamos desde tierra haciéndonos muchas preguntas sobre esta extraña nave.

Desempeñar por dos años las labores de instructor de armamento y manejo marinero en las aulas de la Escuela Naval y en el B.A.P. *Independencia*, así como ejercer durante tres años la presidencia de la Federación Peruana de Vela, me motivó realizar esta nota que trata de trasmitir las grandes emociones y añoranzas vividas durante esas etapas, además de cumplir el deseo de poner en conocimiento la crónica relatada por el Capitán de Corbeta (r) Alberto Monge Vermorel, publicada en la Revista de Marina de enero - febrero de 1973, que gira en torno a sus vivencias en la Escuela Naval sobre algunos pasajes dobre el adoctrinamiento del Almirante Miguel Grau en los buques mercantes a vela, los cuales nos hacen reflexionar y ahondar en la historia naval. Cabe mencionar que el citado Comandante fue un submarinista calificado de la Escuela de Submarinos en 1941.

He aquí su relato consignado en dicha publicación:

Viaje de la barca *Tellus*

Conforme a lo que solicitó el Director de la Escuela Naval puso a disposición del Alma Mater la barca nacional *Tellus* para que los Cadetes de los tres primeros años efectuaran un corto viaje de instrucción en una embarcación a vela.

Esta barca fue fondeada frente a la Escuela Naval y durante dos semanas los Cadetes tomaron conocimiento práctico de las maniobras y ejercicios preparatorios necesarios para hacerse a la mar.

Siguiendo el programa trazado, zarpó del Callao con rumbo al sur el 25 de marzo, con 33 Cadetes, a cargo de los Tenientes Alejandro Maguiña y Alberto Zapatero. Durante el viaje efectuaron faenas y prácticas marineras concernientes a la navegación a vela.

Este género de viajes, establecido por primera vez en la Escuela Naval, tiene una gran importancia porque imprime en los Cadetes el espíritu marinero esencial para convertirse en los futuros Oficiales de la Marina de Guerra. Además, en estos viajes se puede apreciar las condiciones personales, así como su vocación para la profesión.

A continuación, algunos fragmentos de la crónica del Capitán de Corbeta (r) Alberto Monge Vermorel:

Un crucero increíble en la *Tellus*

¿Cucero de verano?, pero ¿qué cosa nueva nos puede contar sobre un crucero de verano?, me parece que este viejo...bueno, veamos qué nos tiene que decir y que ya no sepamos...

Es posible que tengan razón, en parte, los que piensan pésimamente.

¿Qué Oficial o Cadete no sabe las mil y una historia sobre los mencionados cruceros?

Estadías en puertos, visitas a lejanos o exóticos países, y tantas circunstancias agradables unas, menos agradables otras, pero que todas hacen la anécdota, que se sabe recordar en los primeros tiempos, en medio de bromas y de risas y cuando trascurren los años, sin dejar de bromear y de reír, se agrega la añoranza.

Algunos de los que en estos recuerdos figuran han alcanzado la alta jerarquía de Almirante: nos fuimos quedando por el duro camino naval, y algunos ni siquiera alcanzaron la ansiada meta de recibir su Despacho de Oficial de la Marina de Guerra del Perú. Pero estoy seguro de que todos, sin distinción alguna, recordamos aquellos magníficos momentos de nuestras siempre añoradas adolescencia y juventud.

Son las 08:30 horas y estamos formados en aquel viejo muelle, de madera y fierro, de los antiguos locales de la Escuela Naval, muelle que tenía la virtud de recibir de lleno las olas del mar, los Cadetes del 4to., 3ro. y 2do. Unos cuantos a las tiras para arriar nuestras falúas, en las que nos vamos a trasladar a la Tellus para empezar las prácticas de vela. La *Tellus* era una enorme barca perteneciente a la Compañía Guanera que desplazaba algo más de 2.000 toneladas, con 3 palos, mayor y trinquete envergados, altura máxima del mayor 52 m. Con casco y mástiles de hierro, de buena construcción alemana.

La idea de la Dirección de la Escuela es que formemos en la masa de la marinería que le faltaba a la *Tellus* y directamente estemos subordinados a dos Tenientes Primeros de la dotación.

Comenzamos la instrucción en pequeños grupos. Era aterradora la cantidad de cabos de maniobra de velas y vergas, cada una con su finalidad específica y con un nombre: escotas, amuras, brioles, palanquines, chafaldetes y... qué se yo. Era abrumadora y parecía imposible llegar a aprender y distinguir cada elemento y menos, el conjunto. Toda la instrucción se realizaba en cubierta y se nos había advertido que no debíamos trepar a los palos hasta estar algo entrenados. Visto desde cubierta, cada palo nos parecía la Torre Eiffel. Sólo el imaginar que en algún momento tendríamos que trepar, nos hacía correr desde la nuca un sudor frío que iba descendiendo por la columna vertebral hasta proyectarse hacia los flancos, ¡que para qué decir! Por supuesto que este nervisismo de la mayoría no se traslucía al exterior, el común de los mortales que nos hubiera visto, habría pensado que éramos en verdad unos pequeños sandokanes en potencia; pero, algún o algunos entusiastas ¿quiénes serían? Convencieron a la Oficialidad Militar y Mercante que lo mejor era empezar cuanto antes.

Formados frente al palo mayor, sobre la banda de babor, se pidió una docena de voluntarios y...los hubo. Dieron un paso al frente y se les instruyó sobre las precauciones imprescindibles: jamás cogerse de los flechastes, siempre de los obenques, las manos siempre bien sujetas, sin importar por donde vayan los pies; jamás confiar en el apoyo pedestre; a la cofa subir siempre por fuera, nunca por el portillo interior, porque esto está bien para mujeres y no para gente de mar.

Y así, a lo alto fueron los pioneros del valor, pasando a la verga mayor, que estaba a 18 metros sobre cubierta: junto con ellos treparon un par de contramaes-

tres que les enseñaron a sujetarse mientras circulaban por el marchapiés. Empiezan la operación de "aferrar" la enorme vela, la de mayor superficie de velamen.

Mis valerosos compañeros de Promoción y yo nos presentamos como voluntarios y cuando, a la mitad de la operación antes descrita, se solicitaron más voluntarios: inesperadamente me encontré entre ellos... gracias a un poderoso empujón que me propinó alguien que ¡para qué decirlo!.. pero que luego expresó que no podía permitir que "el honor de promoción" sufriera menoscabo por falta de "voluntarios". Puesto en el trance, ya no había otra cosa que cumplir "con la honrosa representación" que la fuerza de las circunstancias me habían impuesto: no había alcanzado a trepar 5 metros de altura cuando ya pensaba en todos los sufrimientos que nos trae la vida desde el momento que nacemos. De susto ¡ni hablar!, Dios mío, aquello temblaba de una forma temible, pero cuando saqué fuerza de flaqueza y ¡vaya que tuve que esforzarme!, advertí que el temblor era provocado por mis rodillas. Al fin, alcancé los 18 metros y de aquí ya no sólo necesitaba la ayuda de Dios sino la de todos los santos, había que pasar la verga y ¡ella se encontraba tan lejos!, agravándose todo ello por mi escasa estatura, la verga y el marchapiés era tan corto, que si me erguía, la verga me daba a las rodillas. Me aferré a la recomendación "no mirar nunca hacia abajo, siempre hacia arriba o a lo lejos". Los 4 ó 5 metros de desplazamiento horizontal los hice como un náufrago aferrado a un madero de la salvación: y ese condenado marchapiés, sobre el que estaban parados docena y media de Cadetes, se movía siempre a contrapelo.

Terminada la faena, se dio la orden de "gente abajo". En ese preciso instante me dí cuenta de que mis pantalones tenían la cintura por debajo de las caderas, ya que habían tenido la mala fortuna de no pasarse el cinturón por las jaretas y ¡entonces cómo por soltarme las manos para levantarnos!. ¿Otro milagro?. o prefería verlos naufragar: y se produjo el milagro. Alguien me dijo "espera Mongesito", y paternalmente me los levantó.

En aquellos momentos nunca pensé que llevaría a acostumbrarme o a sentirme medianamente seguro haciendo el mono por las alturas y creo que como yo, había más de uno que fuera capaz de trepar con seguridad y de trabajar en lo que se le pidiera. Una de las cosas que era llamar la atención fue la unanimidad en el entusiasmo y en el deseo de superación del grupo de muchachos de aquellos tiempos, a pesar de nuestros carácteres tan heterogéneos y personalidades tan dispares.

Por quien sentimos un verdadero aprecio que, aunque no lo expresáramos lo sentimos de manera unánime, era por nuestro Capitán. Debería andar bordeando por el medio siglo, de estatura más bien baja, fuerte complexión, rubicundo, curtido por el mar, de carácter afable, entusiasta y a la vez enérgico, con unos ojillos sonrientes y a la vez escrutadores, daba toda la impresión de encontrarse a gusto con ese grupo de muchachotes que éramos nosotros y que ostentábamos las siempre añoradas edades entre 16 y los 22 años, de los cuales ...¡era yo el menor!

Al cabo de un par de semanas, el Capitán Brick declaró que estábamos en condiciones de hacernos a la mar. Entonces empezaron la preparaciones del zarpe.

Con el fin de proveernos de carne fresca, embarcamos en la bodega un rebaño de carneros y ovejas: en cubierta se llevaba algunas gallinas.

El día del zarpe, hicimos nuestro último almuerzo en la escuela y nos trataron muy bien. Hacia las 15 horas embarcamos con todos nuestros bártulos y llevando dentro de nosotros la emoción de esta primera navegación.

Más o menos sobre las 16 horas debió tocarse "Puesto de Maniobras". He dicho "tocar" porque todas las órdenes se daban con toques de corneta. Pues bien, en la *Tellus* no se tocaba corneta, simplemente, la órdenes las daban los contramaestres con sus pitos especiales.

Paralelamente, me tocó mi primer guardia de navegación como ayudante de timonel, que era uno de los contramaestres mercantes. Era la primera vez que cogía un timón y que veía funcionar un compás magnético.

La disciplina, es decir la disciplina de forma, la de la rutina de la Escuela había desaparecido un tanto de nuestro entendimiento, aunque la verdadera, la disciplina de fondo, se nos hubiese agudizado, ya que jamás hubo la más mínima queja contra algo de nosotros por incumplimiento de nuestros deberes u obligaciones en las que poníamos la mejor voluntad. Nuestros Tenientes habían optado por hacer la vista gorda sobre ciertos pecadillos veniales.

La navegación se desarrollaba plácidamente con rumbo general hacia el sur: esto no quiere decir que siguiéramos esta derrota invariablemente, pues jamás pudimos poner la proa en esa dirección, navegábamos, cada cuatro horas aproximadamente virábamos por avante y era todo una faena y casi puede decirse nuestro único trabajo importante. Era constante e inacabable las veinticuatro horas al día. Una de estas faenas insumía casi una hora y otra más la de adujar y dejar todo arranchado para la próxima bordada.

Las bordadas se realizan de día o de noche: dormíamos a salto de mata, en donde nos cogiera la noche. Allí nos tumbábamos arrollados en nuestras mantas, que a partir de las 21 horas nos acompañaban permanentemente. Nuestro colchón era la cubierta y nuestra almohada el brazo, la mano o un rollo de cabos.

Los ratos libres eran pocos, nuestras prácticas marineras muchas, no había materialmente tiempo para coger un libro o escribir una línea. Ayudábamos también a los contramaestres en todas la menudas faenas, como remendar velas, trenzar cabos, preparar una gaza e infinidad de menudas labores que requería el enorme velero.

Como ya anoté antes, nuestro comportamiento no era del todo ortodoxo de desear, y como la vigilancia era poca, emprendimos la grave hazaña de jugar al "monte" después de las horas de "silencio".

Otro de nuestros entrenamientos, era la sobremesa del almuerzo, tertulia que se desarrollaba a la sombra del trinquete y desparramados sobre cubierta, sesiones de chistes y bromas a cargo de los más graciosos.

Por la tarde, solía haber sesión musical a cargo de varios melódicos. No faltaban canciones folclóricas, especialmente porque aquel entonces no gozaban de la actual popularidad internacional.

Nuestro avance hacia el sur fue relativamente pequeño, pero, para llegar a donde estábamos habíamos navegado dando bordados lo suficiente para alcanzar el Cabo de Hornos.

La vuelta fue relativamente rápida con el mar y viento en popa. Arribamos sobre Chorrillos.

De Chorrillos pasamos a la cuadra de las Horadadas, viramos proa a Miraflores, nuevos cambios a babor y a estribor y así repetidas veces.

Por fin empezamos a cerrarnos sobre El Frontón: da la sensación de que está al alcance de la mano. El amenazador Camotal va desafiando por estribor, con su lomo al aire y esta bendita fragata obedece a las voces de mando como "un solo hombre".

Frente a la Base Naval de San Lorenzo poner proa al Callao y finalmente a la Escuela Naval. ¿Preparados para fondear? ¡Fondo! Y el barco queda detenido. ¡Cargar y aferrar velas! Aquí las dotaciones se aprestan en velocidad, batiendo todos los récords anteriormente establecidos.

Nos sentimos felices y emocionados, como si esta navegación hubiese sido la terminación de una vuelta al mundo a bordo de un corsario. Había terminado una estupenda aventura.

No volví a pisar cubierta de la *Tellus* hasta muchos años después, que siendo Comandante del Submarino R-2 encontré a la barca *Tellus* carenándose en el Dique Seco del Arsenal Naval del Callao. No sin cierta emoción pisé su cubierta y todavía estaba allí el Capitán Wriedt.

Me presenté explicándole que era yo uno de los componentes de aquellas promociones que él había entrenado en 1933. Por sus ojillos ya no tenían el brillo y entusiasmo de entonces: ahora miraban al pasado con nostalgia. Él y su barco eran ya muy viejos".

Apuntes sobre las barcas *Tellus, Omega* y *Maipo*

Luego del relato del Capitán de Corbeta (r) Alberto Monge Vermorel, pasaré a dedicarle unos párrafos a la historia de los veleros *Tellus, Omega* y *Maipo*, los cuales contemplaba cuando era Cadete naval desde la Escuela Naval.

En una preciosa obra literaria escrita por el Capitán Mercante alemán Frederick D. Wilhelmsen, titulada *Barcaza Omega* –la cual se recomienda su lectura, sobre todo a los Oficiales y Cadetes de nuestra Marina de Guerra– nos enteramos de que los únicos veleros comerciales que navegaban en el mundo en 1953 eran las barcas *Tellus, Maipo* y *Omega*, que era la única que poseía cuatro palos.

Ante la eminente destrucción de todas las fuentes de guano, debido a que el gobierno estableció leyes restrictivas, disminuyó el guano que vendía al extranjeto y en consecuencia disminuyó también el número de buques que doblaban el Cabo de Hornos para venir a buscarlo. Pronto quedaron muy pocos que hacían el tráfico al Perú o a cualquier parte.

En 1953 sólo sobrevivían la *Omega*, *Maipo* y la *Tellus*. A raíz de la Primera Guerra Mundial, las dos fragatas más pequeñas (*Maipo* y *Tellus*) fueron internadas en el Perú, apresadas por el gobierno cuando descargaban guano en 1914. El velero *Omega* se encontraba a la mar cuando estalló la guerra y vino a quedar internada y en una situación incierta.

Desde esos días las barcas han trabajado en el acarreo del guano sacudiendo sus velas envejecidas por los años y guiadas por sus capitanes alemanes. Para estos fines, el trío de fragatas sirvió al Perú por 38 años. Después de todos estos años de servicios, las dos fragatas debían desguarzarce.

Ancladas al sur de la bahía del Callao estaban la Maipo y la Tellus: las dos fragatas pequeñas sin una tira de lona en sus perchas, con las alas así cortadas flotaban altas en el agua, con sus cascos pintados de negro sobre la línea y rojo plomizo hacia abajo. Parecían dos yates que habían llegado de cruzar el océano. Fondeadas una junto a la otra sus baupreses aparentaban navegar. En cuanto a belleza, la *Tellus* se llevaba fácilmente la palma de la victoria. Se mantenía completa, llena, una verdadera barca con aparejo de fragata.

En 1941 se le quitaron a la Tellus los sobrejuanetes. Igual cosa se hizo con la *Omega* y la *Maipo*. Fue una medida económica, pero era un insulto para estos hermosos buques.

La fragata *Tellus* es una barca construida para Rejkee y Cía., en Rotterdam por la firma Eachsmuch y Krogmann. Sus dimensiones eran 62,5 de eslora, 8,38 de manga y 7,34 de puntal. Con la Omega y la maipo, tuvo a Hamburgo como su puerto antes de la guerra.

El Capitán de Travesía alemán, Guillermo Wriedt, ha sido Comandante de la *Tellus* desde hace 28 años. Se hizo ciudadano peruano en 1912. Ha estado navegando todos esos años y sólo fue en diciembre de 1952, cuando ancló en el Callao se le notificó que no volvería a navegar. Esperaba órdenes, pero sólo podían ser para la antorcha de acetileno. El mando del Capitán Wriedt tuvo una corta interrupción en 1933 cuando el buque fue utilizado como buque escuela para los Cadetes de segundo, tercero y cuarto año. A cargo de los Tenientes Alejandro Maguiña y Alberto Zapatero, bajo el mando del Capitán Muller.

En la revista de Marina de marzo – abril de 1933 se describe este insólito Crucero de Verano de la siguiente manera "...Este género de viajes, que se han establecido por primera vez en nuestra Escuela, tienen una gran importancia porque forma en los Cadetes desde los primeros años de estudios, el espíritu marinero que es esencial para los futuros Oficiales de la Marina de Guerra y permite apreciar también las condiciones personales, así como su vocación por la profesión.

Los verdaderos lobos de mar han salido de la navegación a vela sin que esto signifique que los marinos de hoy hayan desmerecido ni mucho menos, pero cuando las grandes naciones vuelven sus miras a aquélla, bien se justifica lo que sostenemos y lo que en la práctica han hecho naciones que hoy ocupan lugares prominentes en la materia".

Como ejemplos indiscutibles, hemos de tomar uno muy cercano, el de la República de Argentina con su hermosa fragata ARA *Libertad*, Buque Escuela de la Armada Argentina. El bergantín goleta *Esmeralda* de Chile, el velero ARC *Gloria*, Buque Escuela de la Armada Colombiana, la barca *Simón Bolívar* de Ecuador, la goleta *Capitán Miranda* de Uruguay.

Estos cinco veleros tomaron parte en 1992, en la Gran Regata "Colón 92", quinto centenario. Esta competencia comprendió dos partes: la primera de Génova (Italia) a San Juan de Puerto Rico: la segunda de Boston (EE.UU.) a Liverpool (Inglaterra). El otro tramo, San Juan – New York – Boston (EE.UU.) a Liverpool (Inglaterra). El otro tramo, San Juan – New York - Boston constituyó una travesía en la que el conjunto de los veleros navegaron acompañándose, pero sin competir. En total tomaron parte veintiséis veleros.

Las ventajas de estos viajes de la navegación a vela cuyos méritos radican en recibir el impulso del viento que es contenido por las velas, que blancas y lisas dan a los buques el poético aspecto que han perdido las naves de la actualidad.

La navegación a vela es apasionada, cultora por más que las exigencias de la vida actual imponen el uso de otros buques, pero esto no es posible, por lo menos con toda seguridad, si sus cubiertas no son pisadas y corridas por marinos que sepan de aferradas y largadas de paños, lazcadas y aferradas de escota, de relingadas de velas altas, recaleos de masteleros y vergas amovibles, viradas de cabestrantes y molinetes, de guaranir de aparejos, coser velas, hacer palletes, hacer tranzas de cabos, etc. O sea las mil y una labores que hay que efectuar a bordo de un velero para suplir accidentes, reparar desgarraduras de los paños y otras tareas para los casos desgraciados.

La navegación a vela en lo profesional tiene muchísimas ventajas que son las que hoy buscan las naciones marítimas para sus jefes, Oficiales y plazas subalternas. Ella los hace más sufridos, más hábiles, más practicos. Los familiariza con el peligro, los hace diligentes ya que no pueden fiarse de ninguna propulsión que no sea el viento el que hay que aprovechar, con bordadas, con largas derivaciones que luego son desquitadas. Los obliga a miles y miles de cálculos matemáticos, los hace observadores, les enseña cosmografía y oceanografía práctica: en una palabra, los completa por entero, agregando a sus conocimientos teóricos la gran práctica que los distingue luego en el transcurso de sus carreras.

Todo esto y mucho más, sin duda alguna, es lo que hoy buscan las grandes naciones marítimas para sus tripulantes y lo hallarán como lo encontraron en épocas pasadas los países que dominaron el mundo merced a sus veleros.

Después de formuladas estas reflexiones, nos queda preguntarnos ¿qué queremos?

Ante esta interrogante decimos que es de gran necesidad, es prioritario contar con un buque escuela a vela, el cual tendría el legendario nombre B.A.P. *Unión* para recordar a nuestros héroes navales, bajo el lema de: " Firme y feliz por la unión", como rezaba en nuestra antigua moneda de un sol de oro que circuló en la primera década del siglo XX y cuando contemplemos navegando por todos los mares a nuestro buque escuela, hincharemos nuestros pechos llenos de orgullo al ver flamear el pabellón nacional que muestre nuestra unión e integridad nacional.

En esta ocasión es importante reordar los brillantes servicios que prestó la corbeta *Unión* y su Comandante Manuel Villavisencio Freyre al comienzo de la guerra con Chile, en la que en una episódica hazaña, el 17 de marzo de 1881, cumplió con feliz éxito la ruptura por dos veces en el mismo día, al puerto de Arica que estaba bloqueado por la escuadra chilena dando cumplimiento con audacia, capacidad, valentía y cumplimiento del deber puestos al servicio de la nación.

Este ensayo ha sido inspirado por la nostalgia y los recuerdos que me han despertado escribirlo.

El artículo ha comprendido dos partes, la primera ha sido el relato de "un crucero increíble en la *Tellus*. La segunda contiene a manera de propuesta los conceptos sobre la navegación a vela, con la finalidad de estudiar, por quienes les corresponda, el planteamiento de la "necesidad prioritaria de tener un Buque Escuela a vela en la Marina de Guerra del Perú", el cual debe llevar el glorioso nombre de B.A.P. *Unión*.

Ahora examinemos, estudiemos el significado de la palabra Unión. De acuerdo con el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española este término tiene varias acepciones. Entre los principales se escriben los siguientes:

Unión (del latín "unio" – "unes"). F. Acción y efecto de unir o unirse. // 2 Correspondencia y conformidad con una cosa con otra en el sitio o composición. // 3 Conformidad o concordia o concordia de los ánimos, voluntades o dictámenes// 4 Acción y efecto de unirse en matrimonio, casamiento// 5 Semejanza de dos perlas en el tamaño, color y demás cualidades// 6 Composición que resulta de la mezcla de algunas co-

sas que se incorporan entre sí. // 7 Grado de perfección espiritual en que el alma desasida de toda criatura que se une con su creador por la caridad de suerte que solo aspira a cumplir en toda su voluntad divina.

A estas acepciones siguen otras siete más. Pero a juicio del autor es ésta, de las siete arriba mencionadas, dentro de este contexto todas conjugan a la concordia que todos tenemos para simbolizar el alma que tuvo y tiene nuestra gloriosa corbeta *Unión*.

Por otro lado, como dice nuestro tradicionalista, el que fuese Capitán de Navío José Valdizán Gamio, en su obra tan interesante y entretenida "Anécdotas Navales": el único propósito de la obra, es evitar que se pierdan en el olvido, sucedidos reales acontecimientos dentro del medio naval: "recordar es vivir y renovarse".

La lectura de estas anécdotas y otros hechos sucedidos en relación a la navegación a vela me han provocado añoranzas y sonrisas que pueden inspirar nuevas vidas, esperanzas y valor en los corazones de los marinos cansados, abrumados, descorazonados, tentados y desesperados.

A lo anterior se recomienda la lectura del artículo del Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, publicado en la Revista de Marina con el título de "El día que el monitor *Huáscar* y la corbeta *Unión* ganaron la guerra", episodio histórico que relata como, bajo las órdenes de Grau el monitor *Huáscar* y la corbeta *Unión* desarrollaban sus actividades incursionando en los puertos chilenos con grandes éxitos, las acciones que motivaron interpelaciones ministeriales y situaciones incómodas al gobierno chileno.

La proyección naval del Perú que tuvo la genial visión de Castilla se inserta, como imperativo histórico, para la presente y futuras generaciones en su legado patriótico que debe ser la constante del pueblo y gobierno peruano en lo referente al incremento de nuestro Poder Marítimo, el cual se incrementaría con la presencia del Buque Escuela a vela a adquirir, por ser de "necesidad pública y de interés nacional", como lo establece la ley N° 24094 de fecha 28 de enero de 1985.

¡Que los mares y el espíritu de nuestro Gran Almirante Grau iluminen y guíen a los conductores de la Marina de Guerra del Perú para que se haga realidad este sueño largamente anhelado. Sería el mejor testimonio de la identidad nacional peruana! Ellos se harían acreedores a la gratitud nacional de este compromiso natural para con el Perú y con la generaciones del futuro.

Sea este artículo motivo para recordar parte del discurso que pronunciara el Contralmirante Manuel Melitón Carvajal Ambulodegui, en la Plaza Grau del Callao, el 8 de octubre de 1910. Expresó, entre otras cosas, lo siguiente: "despiértanse del marasmo que nos embarga para que en el laberinto desordenado en que actúan las fuerzas de nuestra actividad individual, encuentren las opiniones divergentes u opuestas el polo que las oriente y podamos al fin los peruanos cumplir los fines de la divisa que nos dieron los mayores: firme y feliz por la unión.

Así solo honraremos dignamente tu sacrificio y tu memoria".

(Miguel Grau, obra del Dr. José Agustín de la Puente Candamo, Lima, 2003).



Jorge E. Portella Roca (Lima)

Capitán de Navío en situación de retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en la Escuela Naval del Perú en 1950. Es calificado de la Escuela de Submarinos del Callao y de New London, Connecticut (EE.UU.) Calificado en la Escuela de Guerra Anfibia, curso para jefes de San Diego, California (EE.UU.).

Graduado del Curso de Perfeccionamiento de la Academia Diplomática del Perú, ocupando el 1er. Puesto. Calificado del Curso de Estado Mayor y Guerra Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval. Autor de diversos artículos de historia naval publicados en la Revista de Marina.