

BAP *Coronel Bolognesi*: el buque del héroe de Arica

Teniente EP Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal y magíster en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Obtuvo el primer puesto en el Concurso Nacional de Tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) y Concytec. Ha realizado el Curso Básico de Derecho Internacional Humanitario y Derecho Internacional de los Derechos Humanos del Ministerio de Defensa. Pública artículos de historia en *Revista de Marina*, *Expresión Militar*, *Documenta de Historia Militar* del Ejército del Perú y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia).



RESUMEN
Culminada la Guerra del Guano y el Salitre (1879-1883), la capacidad de la escuadra peruana quedó mermada. Sin embargo, su potencia se fortaleció con la incorporación de dos nuevas unidades a comienzos del siglo XX, que fueron bautizadas con los nombres de los dos más importantes representantes de la defensa y dignidad nacional: el almirante Miguel Grau y el coronel Francisco Bolognesi. Desde aquella oportunidad, el *Coronel Bolognesi* surcaría también el mar peruano.

PALABRAS CLAVE: Buques, Armada del Perú, defensa nacional.

ABSTRACT
Once the Guano and Salitre War was ended (1879-1883), the capacity of the Peruvian squadron was reduced. However, its power was strengthened with the incorporation of two new units at the beginning of the 20th century which were baptized under the names of the two most important representatives of the National Defense and Dignity: Admiral Miguel Grau and Colonel Francisco Bolognesi.

KEYWORDS: Ships, Peruvian Navy, national defense.

Introducción

Las acciones más sublimes protagonizadas por los hombres durante las guerras han llevado posteriormente a las entidades civiles y militares de su país a adoptar sus nombres, como una manera de rendirles un justo homenaje y seguir su legado. Particularmente en las Fuerzas Armadas es común encontrar que cuarteles, bases, batallones e inclusive buques lleven los nombres de los héroes que vistieron los uniformes de sus respectivas instituciones. Esta situación no ha sido ajena en las fuerzas militares peruanas.

• Artículo recibido el 5 de abril de 2016, aprobado para su publicación el 8 de abril de 2016.

En efecto, particularmente el Ejército y la Armada del Perú ha denominado a sus unidades, dependencias y navíos con los nombres de quienes ofrendaron sus vidas en las diferentes contiendas ocurridas a lo largo de nuestra historia republicana, ya sea durante el proceso de consolidación de la independencia o en defensa de su integridad territorial, particularmente durante la guerra de 1879-1883.

Sin embargo, la trascendencia de sus actos y el reconocimiento por parte de sus connacionales ha llevado en ocasiones a denominar determinadas unidades militares con el nombre de un héroe que no perteneció a su institución. Esto sucedió con la Marina de Guerra del Perú, que en 1905 bautizó a uno de sus dos cruceros recientemente adquiridos con el nombre de *Coronel Bolognesi*, como una manera de honrar la memoria del Titán del Morro de Arica y hoy patrono del Ejército del Perú.

Fortaleciendo la Defensa Nacional

Una de las consecuencias de la guerra con Chile fue el debilitamiento de nuestras Fuerzas Armadas. Una preocupante situación enfrentaba la Armada peruana, fuerza que resultaba fundamental para la época, teniéndose en cuenta la doctrina de Alfred T. Mahan que señalaba: "Quien poseía el dominio del mar obtendría la victoria" y, además, que el "poder naval acrecienta el prestigio y el poder de la nación".

Esta situación llevó al vicepresidente de la República Serapio Calderón a expresar, durante su mensaje al Congreso en 1904, lo siguiente: "No tenemos Marina de Guerra Nacional, como bien lo sabéis". Por aquellos años la escuadra se componía del crucero *Lima*, construido en 1880 y que se encontraba en mal estado, así como de los viejos transportes *Constitución* (1886) y *Chalaco* (1884)[1].

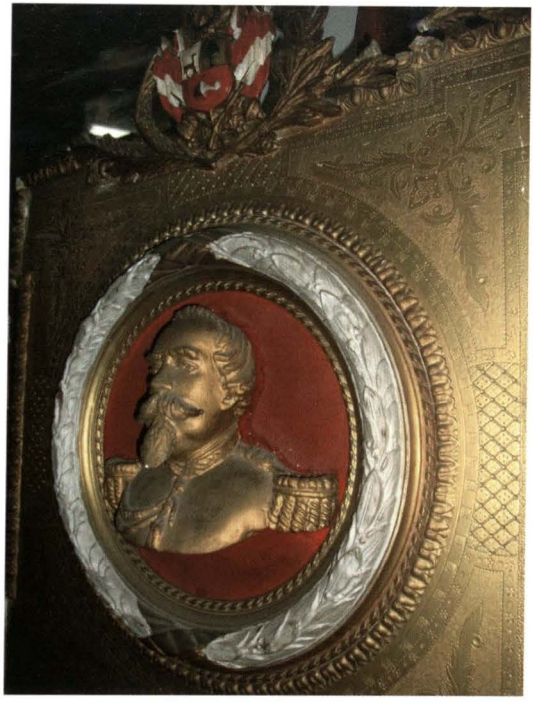
En el caso del Ejército, tras la guerra había comenzado su reorganización y modernización, con la contratación de una Misión Militar Francesa en 1896. Sin embargo, la Armada recién comenzó a resurgir a inicios del siglo XX, cuando corrió entre las autoridades y la opinión pública la intención de adquirir modernos buques de guerra.

La voluntad política impulsada por el entonces presidente del Perú, José Pardo y Barreda, así como de su ministro de Guerra y Marina, general Pedro E. Muñiz,

1. BASADRE, Jorge . *Historia de la República del Perú.* Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria, 1983, p. 238.

desembocaron en gestiones por lograr un préstamo en el extranjero. Paralelamente, la ciudadanía colaboraba con una gran colecta nacional para lograr la adquisición de nuevas unidades navales.

El fortalecimiento de la Armada del Perú tuvo un gran impulso durante el Gobierno de Pardo, pues se adquirió en 1905 el transporte *Iquitos* por la suma de 29.000 libras peruanas. Posteriormente, el Gobierno peruano mandaría a construir en los astilleros Vickers de Inglaterra ese mismo año los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Su armamento consistía en dos cañones de 152 mm, 8 ametralladeras y dos tubos lanza torpedos White Head de 45 cm[2].



Homenaje al coronel Francisco Bolognesi. Col. autor.

La adquisición de armamento para nuestras fuerzas militares se veía necesaria, a razón de mantenerse pendiente la posesión de Tacna y Arica, mientras la opinión pública aún conservaba fresca las consecuencias de la guerra con Chile, entre otros detalles que obligaban a tener una fuerza disuasiva ante cualquier alteración bilateral. Ello no significaba caer en el armamentismo revanchista, como fue equivocadamente percibido por el país mapocho al tener conocimiento de las adquisiciones peruanas.

El crucero *Coronel Bolognesi* y su travesía al Perú

¿Es posible que una unidad naval lleve el nombre de un héroe perteneciente a la fuerza terrestre? Si nos remontamos a la historia, veremos que durante

2. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria, 1983, p. 156.

la Guerra por el Guano y el Salitre, el 1 de abril de 1880, el coronel Francisco Bolognesi Cervantes fue declarado como jefe de la plaza de Arica, por lo que las fuerzas en tierra y mar estuvieron bajo su comando[3].

Una muestra respecto al mando de las unidades navales es la orden dada por Bolognesi al comandante del monitor *Alianza* de llevar a cabo un reconocimiento en las cercanías de la quebrada de Vítor (11,5 millas al sur), para comprobar el posible desembarco de tropas enemigas en ese lugar. A fines de dicho mes, nuevamente el mismo navío cumpliría otra misión similar ordenada por el jefe de la plaza[4].

Debemos tener en cuenta que durante la contienda dos peruanos perennizaron, con su actitud y valor, la dignidad y la defensa nacional: el almirante Miguel Grau Seminario y el coronel Francisco Bolognesi Cervantes, ambos proclamados posteriormente como patronos de la Armada y del Ejército, respectivamente. Con sus nombres serían bautizados ambos cruceros adquiridos por el Perú a principios del siglo XX.

Con el objetivo de recuperar nuestra fuerza naval, el presidente Pardo emprendió la búsqueda en el extranjero de fuentes de financiamiento económico y así obtuvo del Banco Alemán Trasatlántico tan ansiado empréstito. Este préstamo sería el primero después de casi treinta años (desde1876), que reabrió el crédito nacional ante los mercados extranjeros, pues anteriormente nadie prestaba a nuestro país ni un solo centavo[5].

Mientras esto sucedía en el extranjero, en el Perú se conformó la Junta Patriótica dirigida por el magistrado Santiago Figueredo, quien se encargó de recolectar las erogaciones de la población. "El Gobierno dispuso que los municipios formasen juntas recaudadoras de los donativos y un grupo de ciudadanos generosos formó en Lima la Junta Patriótica, cuyo gran animador fue el señor Figueredo [...] Gente modesta llegó a donar dinero para la defensa de su país". Esta gran colecta logró reunir un millón y el gobierno completó la suma necesaria para adquirir dos cruceros y armamentos modernos[6]. Durante las colectas periódicas, destacaron particularmente las ciudades de Iquique, Trujillo y Mollendo.

---

3. COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *La epopeya del morro de Arica. 7 de junio de 1880*. Lima: Editorial e imprenta DESA-CPHEP, 1980, p. 60.
4. CARBAJAL, Melitón. *Historia marítima del Perú, 1879-1883*. Tomo XI, Vol.3. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 2008, p. 350.
5. PALACIOS, Raúl. *Historia marítima del Perú, 1884-1906*. Tomo XII, Vol.1. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1990, p. 283.
6. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria, 1983, p. 155.

> Fue el empréstito de 1905 motivo de gran satisfacción. Su monto alcanzó las 600.000 libras esterlinas y su origen lo encontramos en una autorización legislativa muy previsora y muy patriótica. Fueron banqueros de Berlín los que cubrieron con exceso esta suma, la misma que garantizada con el impuesto a la sal, producto que servía para la compra de armamento marítimo y terrestre[7].

Es interesante observar cómo la voluntad política y la colaboración de la población es capaz de alcanzar importantes metas a pesar de las adversidades, sobre todo cuando esta aspiración involucra la seguridad y defensa del país. La herida dejada por la guerra sirvió para unir a los peruanos y buscar recuperar sus fuerzas militares a fin de enfrentar cualquier eventualidad, más aún cuando estaba pendiente el problema de la posesión de dos regiones controladas por Chile.

> Sin aceptar la necesidad de sacrificios exagerados ni desconocer los peligros de la impaciencia, hizo labor preventiva y patriótica, armando la nación en la medida modesta de su capacidad económica. Fueron resultados de esta política prudente la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, las fortificaciones de Lima y Callao, y la previsión que recibió el Ejército de un armamento nuevo y adecuado a sus más rudimentarias necesidades[8].

Los opositores de Pardo señalaban que éste "limitaba" su Gobierno a la obra educativa y a la compra de dos barcos. Sin embargo, lo trascendente de este gobernante es que, a pesar de ser miembro de una familia oligárquica, fue quien propició un desarrollo nacionalista. Para el historiador Jorge Basadre, José Pardo fue honesto, defendió la democracia, respetó la libertad de expresión y fue un progresista sin extremismos[9].

Alcanzado el monto necesario a través de la colecta nacional y del préstamo internacional, el presidente José Pardo, junto con su ministro de Guerra y Marina, general Pedro Muñiz, invitaron a un representante de la casa constructora Vickers, Sons & Maxim de Inglaterra para evaluar la construcción de dos buques de guerra tipo Centinel, que se caracterizaban por ser muy veloces y que fueron construidos a manera de ensayo anteriormente para la

7. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *Diez años de historia contemporánea del Perú, 1899-1908*. Lima: Librería e imprenta Gil S.A., 1930, p. 163.
8. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *Diez años de historia contemporánea del Perú, 1899-1908*. Lima: Librería e imprenta Gil S.A., 1930, p. 199.
9. DURAND, Luis. *Perú histórico*. Tomo VIII. Lima: Editorial Milla Batres- Grupo La República, 2005, pp. 46-60.

Real Marina de S.M. Sin embargo, este tipo de buque no fue visto con simpatía por algunos jefes navales peruanos, entre los que estaban los contralmirantes Carvajal y Villavicencio.

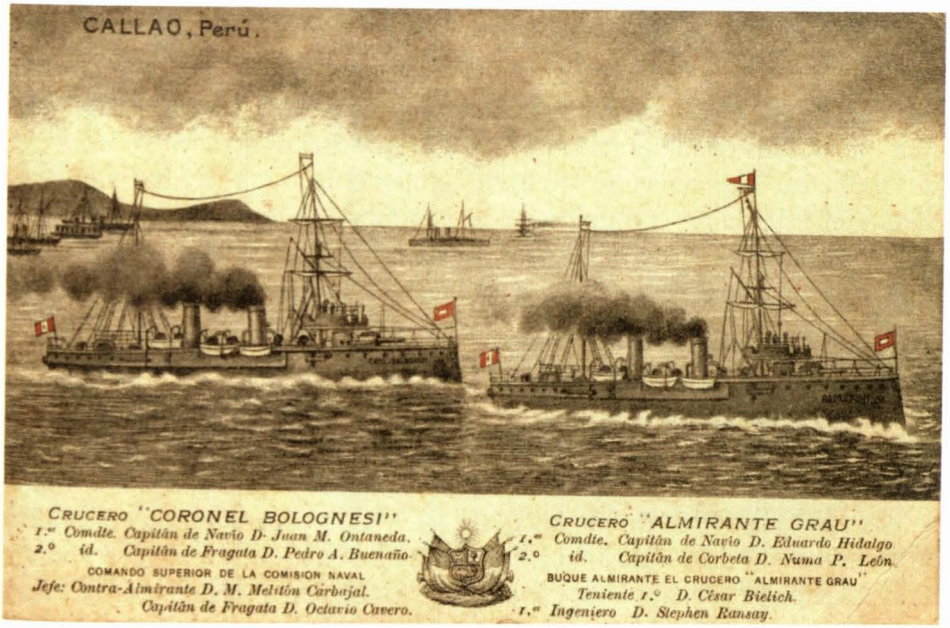
Pero la decisión ya estaba tomada por Pardo, quien ordenó a Vickers, Sons & Maxim la construcción de los dos cruceros tipo Centinel para nuestra Marina, que llevarían los nombres de *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Ante la decisión del mandatario, los mandos navales se encargarían de vigilar y colaborar con la construcción de ambos buques. Con la firma del contrato, la Junta Patriótica hizo entrega de un millón de soles como primera armada por el valor de las naves. De esta manera, dichas unidades servirían "de respeto para la defensa de sus costas si, por desgracia, se le hiciera víctima de una agresión"[10].

Iniciada la construcción de los navíos a fines de 1905 con la puesta de quilla del *Coronel Bolognesi*, los dos buques siguieron el proceso de armado supervisados por la comisión peruana liderada por el contralmirante Melitón Carvajal. Durante un año y medio se llevó a cabo la construcción de ambos cruceros, que pasaron a la fase de prueba en el mar a inicios de mayo de 1907.

Incorporación de los cruceros a la Armada Peruana

El día de la entrega llegó finalmente. Las primeras horas de la mañana del 28 de mayo de 1907, cuando la hora local marcaba las 8:00 horas, el astillero procedió a entregar oficialmente al comandante en jefe los dos buques, en medio de una ceremonia imponente, grata y sugestiva. Se izó al tope del palo mayor de cada uno de los cruceros el pabellón peruano con los honores militares de ordenanza. Se formaron en la cubierta de popa la tripulación de ambas naves con uniforme de parada, al estruendo de 21 cañonazos disparados simultáneamente; se presentaron las armas al Pabellón acompañado de las sagradas notas de nuestro Himno Nacional, que curiosamente era ejecutado por músicos alemanes, mientras que los ingleses presentes vitoreaban la ceremonia[11]. La conducción del crucero *Coronel Bolognesi* hacia el Callao estaría a cargo del capitán de navío Juan Manuel Ontaneda.

10. PALACIOS, R. *Historia marítima del Perú, 1884-1906*. Tomo XII, Vol.1. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1990, p. 286.
11. CAYO, P. *Historia marítima del Perú, 1906-1919*. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 2009, pp.858-859.



Llegada de los cruceros *Coronel Bolognesi* y *Almirante Grau* al puerto del Callao. Col. autor.

La delegación naval peruana vio por conveniente contratar a personal británico para realizar la travesía de Inglaterra hacia el Perú, teniendo en consideración que el personal naval peruano no estaba convenientemente capacitado para hacerse cargo de los sistemas de ingeniería, maniobra y armamento en general, por lo que los británicos se encargaron de los principales puestos operativos a bordo de ambas unidades.

Zarpados de Fleetwood (Inglaterra) el 28 de mayo, los comandantes de los cruceros señalaron como únicas escalas Cabo Verde, Bahía (Brasil), Montevideo y Madryn en Argentina. Pasado el estrecho de Magallanes y navegando a 12 millas por hora, tenían como misión llegar forzadamente antes o el mismo día 28 de julio de 1907, día en que se conmemoraba un año más de nuestra independencia nacional. Junto con los cruceros viajaba el buque carbonero *Lancashire* con 5.000 toneladas de carbón, que serviría para proveerles de este combustible durante las escalas en los puertos antes señalados. Los puertos chilenos no estaban incluidos en el itinerario de los buques.

Durante la travesía de las naves peruanas se presentaron una serie de problemas a nivel técnico y climatológico, como sucedió a bordo del *Coronel Bolognesi*, en donde, por un mal manejo de las calderas, se quemaron algunos tubos de agua que obligaron al buque a disminuir su velocidad. Esta

situación hizo que el contralmirante Carvajal se embarcara en dicho buque a su llegada a Cabo Verde.

Las incidencias del recorrido del *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi* eran informadas desde abordo por un corresponsal del diario *El Comercio*. Sin embargo, las noticias llegaban tardíamente a la capital peruana, porque el sistema de comunicaciones inalámbricas de los buques no eran suficientemente efectivas para largas distancias, por lo que tenían que esperar llegar al puerto de escala para remitir desde allí las informaciones.

Los cruceros llegaron a Río de Janeiro el 1 de julio de 1907 y a Montevideo cinco días después. La demora en el viaje se debía al clima (como sucedió entre Río y Montevideo, donde se presentaron vientos huracanados que embravecieron el mar) y también al mal desempeño de la tripulación inglesa contratada a bordo del *Coronel Bolognesi*, lo que obligó a despedir a varios de ellos en los puertos donde hacía escala. A su llegada al puerto argentino de Madryn, a mediados de julio, un grupo de peruanos residentes en Buenos Aires solicitó al contralmirante Carvajal que los cruceros visitaran dicho lugar. La respuesta del oficial resultó ser negativa, argumentando que tenía el tiempo en contra para arribar al Callao el 28 de julio.

Los buques cruzaron sin novedad el estrecho de Magallanes, lo que hacía suponer que llegarían el día de la fiesta nacional del Perú, pero al ingresar al Pacífico fueron recibidos por un terrible temporal que se agravó el 28 de julio, situación que les impidió llegar en la fecha ordenada. El temporal hizo consumir demasiado carbón y motivó que el *Coronel Bolognesi* perdiera la comunicación inalámbrica con el *Almirante Grau*. Recién el 30 de julio calmó el temporal y el primer buque pudo ser localizado por su gemelo a cien millas de distancia. Se detectó además que no contaban con suficiente carbón para las calderas de ambas maquinas, por lo que Carvajal decidió hacer escala en un puerto chileno, lo que no estaba previsto por órdenes superiores.

El puerto chileno de Coronel, ubicado en la provincia de Concepción, fue el lugar de arribo de los navíos peruanos el 1 de agosto. El *Coronel Bolognesi* fondeó a las 17:00 horas, mientras que el *Almirante Grau* lo había hecho horas antes. La oficialidad naval peruana fue visitada por sus pares mapochos durante toda su permanencia, que se prolongó hasta el 3 de agosto.

A pesar de la cordialidad, nuestro Pabellón Nacional fue izado en ambos buques y se tocó la marcha de banderas mas no el Himno Nacional. La visita de los marinos mapochos pudo haber tenido como propósito observar

detalles de los cruceros adquiridos por el Perú, teniéndose en cuenta que en 1905, al enterarse de la adquisición, la opinión pública y la prensa chilena divulgaron "la noticia" de que el Perú negociaba la compra de destructores (que son más poderosos en comparación a los cruceros) e iniciaban una carrera armamentista que tendría como propósito recuperar los territorios perdidos. Las autoridades peruanas en aquella oportunidad tuvieron que aclarar la "alarma" del país sureño.

Finalmente, el 3 de agosto, a las 13:40 horas, ambos buques zarparon de Coronel rumbo al Callao. Mientras tanto, la población de Lima y el Callao esperaba con mucho entusiasmo y algarabía la llegada. El jueves 8 de agosto, a las 17:00 horas, gran afluencia de público se apostó a lo largo del malecón Figueredo y las personalidades ocuparon la parte alta del Centro Naval esperando la llegada de las naves. Fuertes gritos de alegría se comenzaron a oír cuando en el horizonte apareció una línea de humo. Sin embargo, pronto la inquietud del público se calmó al conocerse que se trataba del buque carbonero *Lancashire*, que no hizo escala en Coronel y se adelantó a ambos cruceros.

El día 9 de agosto, cuando los relojes marcaban las 22:00 horas, dos haces de intensa luz barrieron la costa del Callao provocando algarabía en el público presente en el malecón Figueredo. Para la bienvenida de las naves, se instaló además iluminación eléctrica en la zona como ensayo. A la media noche se confirmó que los cruceros se encontraban fondeados tras la isla San Lorenzo, solo esperando el amanecer para dirigirse al puerto del Callao.

La noticia inmediatamente se propagó, por lo que el público abarrotó los trenes venidos de Lima. Siendo las 11:30 horas del 10 de agosto de 1907, el *Coronel Bolognesi* junto con el *Almirante Grau* fondeaban en el puerto chalaco, provocando vítores y frenéticos "Viva el Perú" del publico en tierra, así como en todos los botes que acompañaban ostentando nuestra bandera. La policía hacía esfuerzos por mantener el orden entre el público espectador, mientras el ministro de Guerra y Marina, general Muñiz, acompañado de otras autoridades abordaron ambos buques y conferenciaron con sus comandantes. Unas horas después, los mandos navales junto con los comandantes del *Coronel Bolognesi* y *Almirante Grau* se dirigieron a Palacio para presentarse ante el presidente de la República, con quienes se entrevistaron por varias horas.

Después de la guerra, la población elevaba de esta manera su autoestima y veía con orgullo cómo sus fuerzas militares se reequipaban, en esta oportunidad

bajo el nombre de dos hombres que defendieron con sus vidas la soberanía y la dignidad nacional. De esta manera, el *Coronel Bolognesi* navegaba imponente y orgulloso, como lo hizo el Titán camino a la gloria en el morro de Arica. Su acción aquel 7 de junio de 1880 hizo que la Armada rindiera un justo homenaje al coronel Francisco Bolognesi, adoptando su nombre para uno de sus más poderosos buques a partir de aquel año de 1905 en que se adquirió naves de ese tipo, tradición que se ha venido manteniendo hasta la actualidad.

La donación de las damas cautivas al crucero *Coronel Bolognesi*

A mediados de setiembre del mismo año, los buques zarparon del Callao para recorrer todo el litoral peruano. La travesía tenía el propósito adicional de recibir a los jóvenes conscriptos que desearan prestar su servicio militar abordo. El *Almirante Grau* recorrió el sur del país, mientras que el norte fue visitado por el *Coronel Bolognesi*.

Los buques fueron recibidos con algarabía por las autoridades y poblaciones de los puertos, como sucedió por ejemplo con el *Coronel Bolognesi* en Paita y Eten, donde se realizaron suntuosas fiestas y presentación de jóvenes prestos a servir en el crucero. Sucedió lo mismo con el *Almirante Grau* al sur del Perú. Ambos cruceros retornaron al Callao el 8 de octubre de ese año, llevando a bordo a conscriptos y voluntarios.

Asimismo, debe mencionarse un sublime gesto protagonizado por las damas de las provincias cautivas de Arica y Tacna, que se realizó el 21 de diciembre de 1907. Ese día, en una ceremonia a la que asistieron el presidente de la República y las más altas autoridades del país, las damas de ambas provincias confeccionaron y donaron, a través del diputado Carlos Forero, los pabellones de guerra para ambos cruceros. Además, las damas de Arica hicieron la entrega de un hermoso Escudo Peruano para el *Coronel Bolognesi*.

Este último acto reflejaba el patriotismo, el agradecimiento y el reconocimiento de las damas de Arica por el coronel Francisco Bolognesi. La muerte no fue capaz de borrar el nombre del Titán del Morro de Arica, que por el contrario se perennizó en la historia nacional y mundial, así como en el recuerdo de los peruanos. A pesar de la cautividad manejada por el país del sur de dos provincias peruanas, no fue capaz de detener el envío de aquel símbolo patrio entregado al crucero que ostentaba el nombre de *Coronel Bolognesi*.

Los buques *Bolognesi*



Los dos más importantes representantes de la defensa y dignidad nacional: el almirante Miguel Grau y el coronel Francisco Bolognesi. Col.autor.

Desde 1905, la Armada del Perú ha rendido homenaje al coronel Francisco Bolognesi Cervantes, héroe nacional y patrono del Ejército del Perú, manteniendo en uno de sus buques siempre el nombre del Titán de Arica. Es por eso que a lo largo de los años, y conforme se han modernizados sus unidades de superficie, es tradicional escuchar el nombre de BAP *Coronel Bolognesi* o *Bolognesi*.

Así observamos al buque Coronel Bolognesi, que prestó servicios de 1907 a 1958, tipo "crucero explorador", que fue modernizado a fines de la década de 1920. Durante su servicio participó en las operaciones navales durante el conflicto con Colombia (1932-1933) y en el conflicto con el Ecuador de 1941. También realizó patrullaje al norte del país, al resguardar particularmente la refinería de Talara ante un posible ataque de los países del Eje, en plena Segunda Guerra Mundial[12].

El segundo buque en llevar el nombre *Bolognesi* fue un crucero ligero que perteneció a la Armada británica y que navegó en nuestro espacio marítimo entre los años 1960 y 1982. Este buque, caracterizado por poseer nueve cañones, participó en el socorro de los sobrevivientes del terremoto de Yungay de mayo de 1970[13].

12. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Incorporación de las fragatas misileras Bolognesi y Quiñones*. Callao, 2006, p. 8.
13. TAYPE, J. *La ayuda bajo del cielo: la participación del Ejército Peruano en el terremoto de 1970*. Revista *Expresión Militar*, 61-II. Lima: Dirección de Informaciones del Ejército, 2015, pp. 66-78.

Posteriormente, un buque tipo destructor que llevó en nombre del héroe de Arica fue el navío holandés *Hr. Ms. Overijssel*, que prestaría servicios en la Armada peruana entre 1982 y 1990[14]. En la actualidad, ostenta el nombre de BAP *Bolognesi* la fragata misilera tipo Lupo (Lobo) que fue adquirida en 2006 a Italia.

El nombre de *Coronel Bolognesi* se ha mantenido vigente a lo largo de los años. Su acción en el morro de Arica ha sido ejemplo para sus connacionales y un hecho admirable ante el resto de los Ejércitos del mundo. Y una manera de honrar su nombre ha sido adoptándolo para denominar instituciones y unidades, como lo hace la Armada. A Grau y Bolognesi el deber y la gloria los unió, y por eso hoy los integrantes de las Fuerzas Armadas del Perú siguen su ejemplo y honran sus nombres sin distingo.

14. ORTIZ, J., CASTAÑEDA, A. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007, pp. 299-300.

Bibliografía

- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú.* Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1983.
- CARBAJAL, Melitón. *Historia marítima del Perú*, 1879-1883. Tomo XI, vol. 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2008.
- CAYO, Percy. *Historia marítima del Perú*, 1906-1919. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2009.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *La epopeya del morro de Arica. 7 de junio de 1880.* Lima: Editorial e Imprenta DESA-CPHEP. 1980.
- DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *Diez años de historia contemporánea del Perú, 1899-1908.* Lima: Librería e Imprenta Gil. 1930.
- DURAND, Luis. *Perú histórico.* Tomo VIII. Lima: Editorial Milla Batres y Grupo La República. 2005.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Incorporación de las fragatas misileras Bolognesi y Quiñones.* Callao: Marina de Guerra del Perú. 2006.
- ORTIZ SOTELO, Jaime y CASTAÑEDA, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.
- PALACIOS, Raúl. *Historia marítima del Perú, 1884-1906.* Tomo XII, vol.1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1990.
- RODRÍGUEZ, John. *Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2000.
- TAYPE, Jaime. La ayuda bajó del cielo: la participación del Ejército Peruano en el terremoto de 1970. En: *Expresión Militar*, 2015. Vol. 61, nro. II, pp. 66-78.

