225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, 1791-2016

Contralmirante César Linares Roca
Egresó de la Escuela Naval del Perú con el grado de alférez de fragata el 1 de enero de 1985.Es calificado en Electrónica y Comunicaciones, así como en Guerra de Superficie. Ostenta una maestría en Administración de la Universidad San Ignacio de Loyola. El 1 de enero de 2013 ascendió al grado de contralmirante y fue ratificado en el cargo de director de Telemática de la Marina. El 2014, asumió el cargo de comandante de la Fuerza de Superficie. El 6 de enero de 2015, mediante Resolución Suprema 002-2015-DE/MGP, asumió el cargo como director de Intereses Marítimos.



RESUMEN
El presente año, la Capitanía de Puerto del Callao conmemoró sus 225 años de establecimiento como institución, lo que la ubica como una organización que trascendió a los años propios del Virreinato para desarrollarse en la joven república y consolidarse en los tiempos actuales. Sus funciones primigenias continúan vigentes demostrando que el derrotero iniciado aquel 1 de noviembre de 1791 continúa vigente.

PALABRAS CLAVE: Capitanía de Puerto del Callao, administración marítima, intereses marítimos, guardacostas.

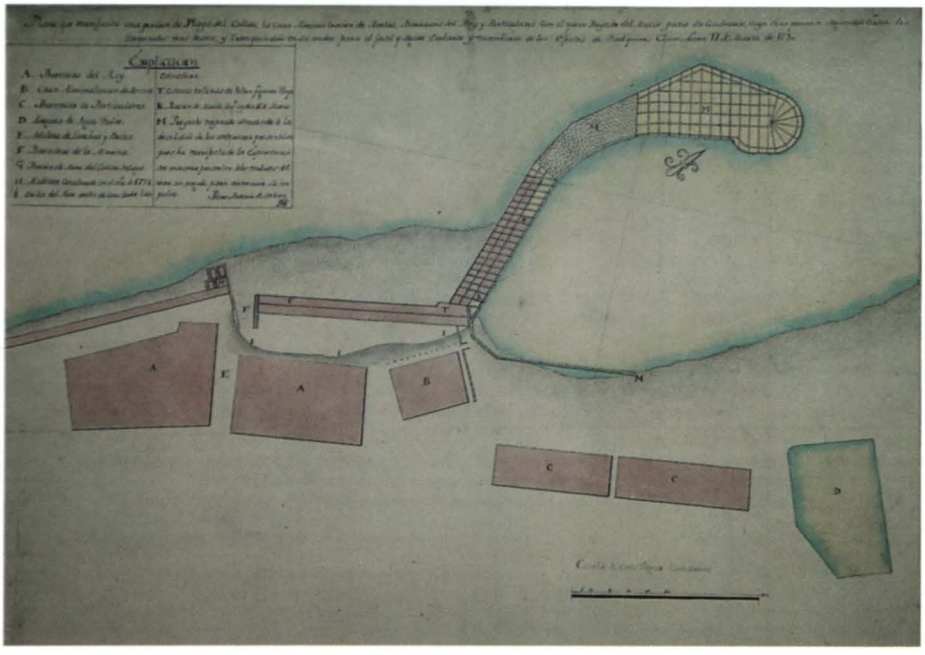
ABSTRACT
This year, the Captaincy of Puerto del Callao commemorated its 225 years of establishment as an institution, which places it as an organization that transcended the years of the Viceroyalty to develop in the young republic and consolidate in the current times. Its original functions continue in force, demonstrating that the course begun on November 1, 1791, continues.

KEYWORDS: Captaincy of Puerto del Callao, maritime administration, maritime interests, coast guard.

Antecedentes

A finales del siglo XVII y principios del XVIII, el Imperio español mostraba signos de deterioro político por las constantes guerras contra Gran Bretaña. La corrupción y la evasión de impuestos contribuían al deterioro de las finanzas. Las instituciones político-administrativas permanecían casi inamovibles desde los tiempos de la Conquista. Las pestes y las epidemias habían producido una crisis demográfica y, ante esta situación, los monarcas fortalecieron la economía española mediante el máximo aprovechamiento de los recursos provenientes de sus colonias. Así, unificaron su administración a través de la designación de ministros más eficientes-innovadores.

• Artículo recibido el 25 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 14 de diciembre de 2016



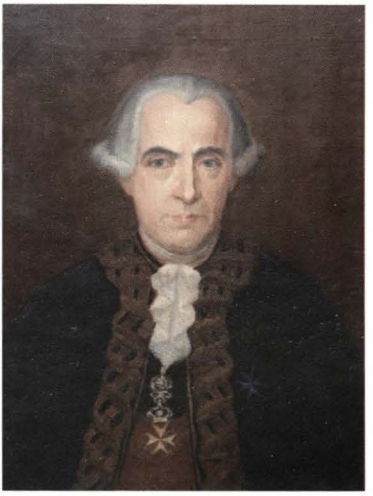
Mapa del puerto del Callao, siglo XVII

Estas reformas de la dinastía borbónica estaban inspiradas en la Ilustración y pretendían alcanzar el control directo de la burocracia imperial sobre la vida económica. Las reformas intentaron redefinir de esta forma la relación entre España y sus colonias en beneficio de la propia península. Para 1778, el ilustrado rey Carlos III "liberalizó" el comercio en sus dominios y, en 1790, luego del tratado de San Lorenzo en el Escorial, permitió que los balleneros británicos pudiesen operar frente a las costas americanas e ingresar a puerto en caso de emergencia.

Esta flexibilidad significó también que los navíos cargados de diversas clases de mercadería comerciaran en puertos distintos a los de Sevilla, aligerando las restricciones de acceso de los mercantes británicos, franceses y estadounidenses a puertos americanos. Esto ocasionó que al contrabandista propio se sumaba ahora el extranjero, el cual, recurriendo a argucias, buscaba evadir el pago de impuestos comerciales.

Curiosa e irónica reacción de una reforma no tan reformista. Se buscaba optimizar los flujos de divisas hacia la metrópoli ibérica, pero diversos informes redactados tanto por oficiales de la Real Armada destacados en las costas del Pacífico sudamericano, como de los navegantes, comerciantes y de las mismas

autoridades virreinales, tuvieron como resultado todo lo contrario. Es así que el rey Carlos IV declaró la necesidad de establecer en el principal y más dinámico puerto del Virreinato del Perú una capitanía que resguardase el correcto y buen intercambio comercial, así como la eficiente policía marítima.

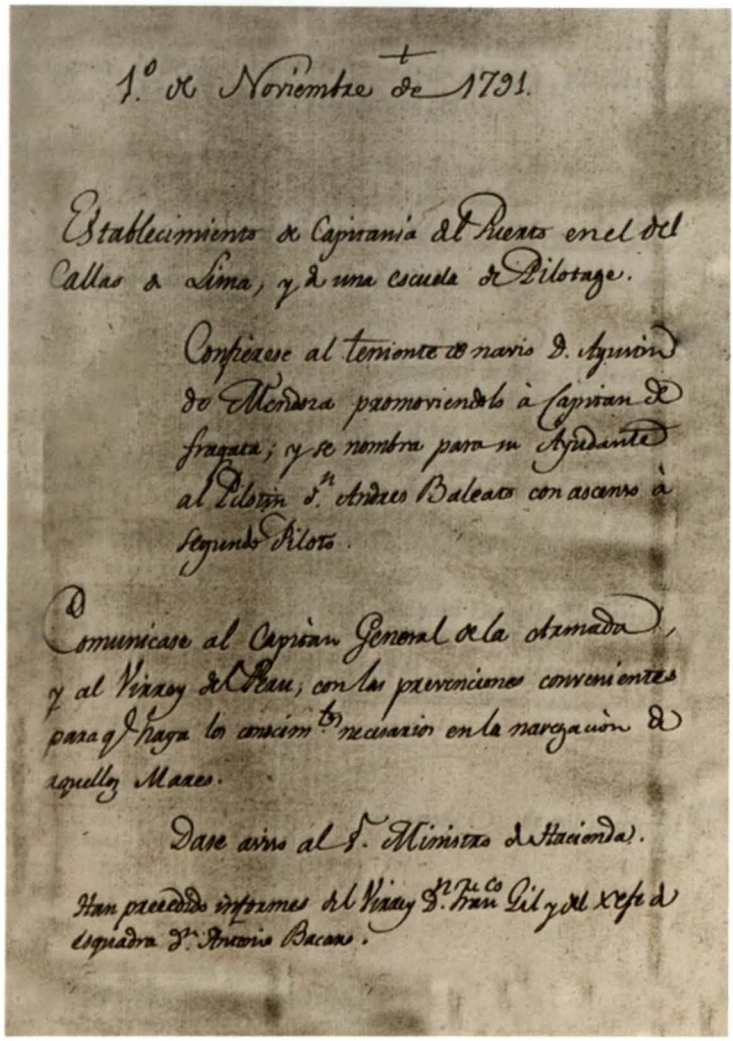

Bailío frey Francisco Gil de Taboada

Esto se decretó el 1 de noviembre de 1791, bajo el virreinato del bailío frey Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín, oficial de Marina y caballero de la orden de San Juan, se estableció la capitanía de puerto en el Callao *"para que controlara la actividad marítima"*. Siete años después se creó la de Valparaíso, mientras que la de Guayaquil y Concepción se fundaron en 1802. Estas tres estuvieron bajo la jurisdicción del Departamento Marítimo del Callao, creado en 1799[1].

El primer capitán de puerto del Callao fue el capitán de fragata de origen moqueguano Agustín Mendoza y Arguedas, mientras que el primer ayudante inicial fue el segundo piloto Andrés Baleato. Luego de Mendoza, asumió de manera interina el capitán de navío Joseph Pascual de Vivero (1801-1802). El tercer y más longevo capitán de puerto durante el Virreinato fue el capitán de fragata Fernando Camuñez (1802-1821)[2].

Vale la pena hacer un alto en este acápite para refrescar algunos aspectos de una figura insigne de la historia hispano-peruana y de la capitanía de puerto, Joseph Pascual de Vivero, quien desde que era un bisoño teniente de navío al servicio de la Real Armada tuvo el encargo de comandar el bergantín *El Peruano*. Este bergantín, junto al *Limeño*, ambos mandados a construir en Cádiz por el virrey Gil de Taboada para combatir los actos de contrabando, pesca ilegal y comercio marítimo, llegaron al Perú en 1795 y se constituyeron en las primeras unidades guardacostas del país[3].

1. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2005, p. 41.
2. Op. cit., p. 42.
3. ORTIZ SOTELO, Jorge, TOLEDO VALDEZ, Lorena. Los bergantines *Peruano* y *Limeño*. 2002. En: *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Nro. 76, pp. 75-86.



1.º de Noviembre de 1791.

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

Confiérese al teniente de navío D. Agustín de Mendoza promoviendole á Capitan de fragata; y se nombra para su Ayudante al Piloto 2.º Andres Baleato con ascenso á Segundo Piloto.

Comunícase al Capitan General de la Armada, y al Virrey del Perú; con las prevenciones convenientes para q.e haga lo conducente en la navegacion de aquellos Mares.

Dase aviso al S.r Ministro de Hacienda.

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

Documento de creación de la Capitanía de Puerto del Callao.

Pascual de Vivero debe ser reconocido como un oficial que sentó las bases y raíces de nuestra actividad naval republicana, al comandar nuestras naves y formar hombres de mar en la transición y contínuum que se diera del paso virreinal a la de la naciente república. Fue capitán de puerto del Callao y también asumió la Comandancia General de la Marina en 1824. Se mantuvo del lado patriota en estos primeros años de convulsión política. Falleció en Lima en 1834 con el grado de vicealmirante.

La ubicación de la capitanía se estableció en un principio en la proximidad de la futura dársena, para luego mudarse al arsenal de la Armada, en las actuales instalaciones del Museo Naval del Perú, sede Callao. La mudanza a su edificio desde donde funciona hoy ocurrió durante la primera mitad del siglo XX. El ilustre historiador naval capitán de fragata Fernando Romero Pintado, fallecido en 1996, nos describe que "los capitanes de puerto desempeñaban un doble papel. Uno de ellos era de carácter militar, especialmente en relación con las milicias navales; el otro papel se derivaba de que los capitanes de puerto asumían como autoridad, en cuanto al gobierno económico y civil de los puertos y con respecto a los navíos mercantes". En otras palabras, desde su creación su función fue "velar por el orden y policía del puerto en su aspecto propiamente marítimo"[4].



Pascual de Vivero

Dentro de las funciones de la capitanía, en 1805 se dispuso que "el capitán de puerto desempeñara la comandancia de matrículas, con el auxilio de un ayudante". Esta matrícula era para las gentes de mar conformadas por marineros, carpinteros, pescadores, playeros, izadores, cargueros de playa, entre otros. Se organizaba en tres categorías: oficiales de mar (contramaestre y guardianes), marinería de servicio, y carpinteros y calafates. Haciendo un símil con la terminología actual, la matrícula de gente de mar sería una lista de servicio militar[5].

Considerando que el problema del contrabando fue la principal causa del establecimiento de la capitanía, vale recordar brevemente las observaciones y acciones que los distintos virreyes pasaron para combatirlo. El historiador peruano Jose Agustín de la Puente Candamo refiere que el marqués de Osorno sostenía que: "en alta mar, en el frecuente encuentro con las embarcaciones del comercio del país, como en las arribadas que estas pueden hacer, se da con fines ulteriores, el establecimiento de correspondencia con los habitantes para cimentar un comercio clandestino". Por ello, dispuso tajantemente que se cumpliera con la orden del rey de negar cualquier auxilio a los balleneros ingleses

4. ROMERO PINTADO, Fernando. *La República. 1850 a 1870. Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.
5. ORTIZ SOTELO, op. cit., pp. 43-44.



Puerto del Callao, 1848.

que "se encuentren ilegalmente en aguas del Pacífico"[6].

Por su parte, José Antonio de Abascal sostuvo que "para la vigilancia de los balleneros es muy útil un desarrollo más amplio de los guardacostas". Ya en las postrimerías del régimen virreinal en el Perú, Joaquín de la Pezuela recomendó motivar a los comerciantes particulares que se armasen en corso debido a que "la pobreza de la real hacienda no permitía establecer guardacostas"[7].

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

Un resumido relato de algunos de los acontecimientos e injerencias de la Capitanía de Puerto del Callao durante sus años republicanos permitirá conocer el panorama y el ambiente en los cuales ejerció la autoridad marítima la amplitud

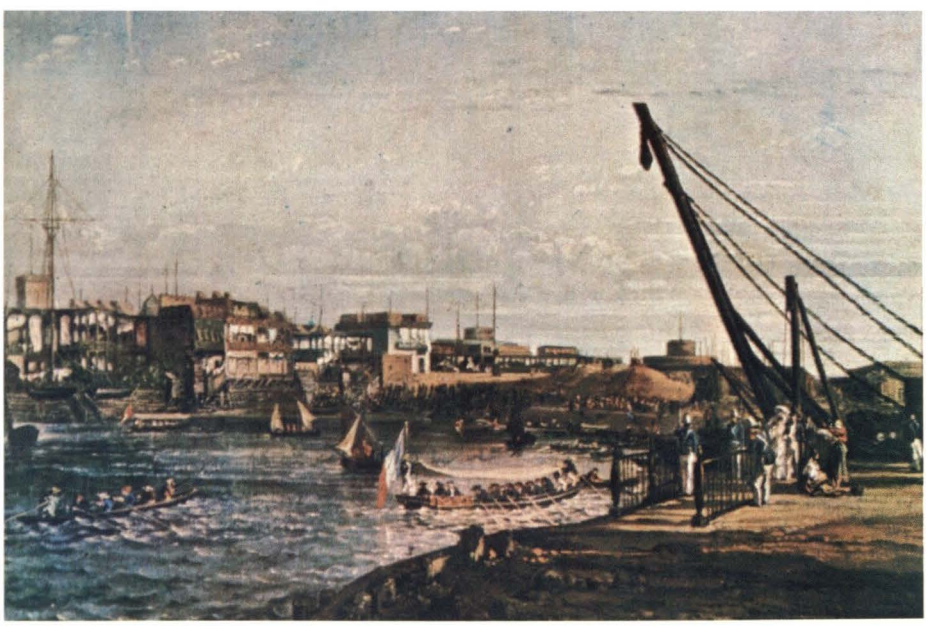
6. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia. 1790 a 1826. Historia Marítima del Perú.* (Tomo V, vol. 2). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.1981, pp.24-25.
7. Op. cit., p. 25

de sus roles, así como el espacio en el que debía ejercerlos, ejecutando acciones y asuntos que van desde la limpieza y orden en la bahía y en los muelles, los permisos de entrada y salida de embarcaciones y el visto bueno de sus tripulaciones, hasta los aspectos hidrográficos, comerciales y militares.

En 1828, Pascual de Vivero informó al director de Marina sobre la retención de la fragata norteamericana Harriet por ser sospechosa de fraude. Ese mismo año se dispuso por primera vez el cierre del tráfico del puerto a partir de las 20:00 horas en verano y a las 19:00 horas en invierno[8].

En 1835, se ordenó a la capitanía brindar toda su ayuda al bergantín británico HMS Beagle, famosa nave científica comandada por Robert Fitz-Roy[9]. La intervención del marino y científico peruano Eduardo Carrasco fue de vital apoyo. Hoy nuestro buque oceanográfico con capacidad polar lleva su nombre.

En 1838 el capitán de fragata Domingo Valle Riestra fue designado como capitán de puerto. En 1843 se registró el primer encallamiento republicano en las inmediaciones del camotal[10].



Puerto del Callao, 1852.

8. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Capitanía de Puerto del Callao. Comandancia General de Marina al ministro de Guerra y Marina, 1828. Caj.1, exp. C7, fol. 33.
9. Ídem, 1835. Caj. 4, exp. C27, fol. 62.
10. Ibídem, 1838, Caj. 6, exp. C45, fol. 31.

En 1851, la fragata estadounidense Gobernor Davis naufragó en la bahía del Callao, al igual que la inglesa Lord Wellington, frente a la isla San Lorenzo[11].

Una nota curiosa sucedió en 1854, cuando el capitán de navío Pedro José Carreño solicitó el reemplazo del ayudante de la capitanía, alférez de fragata Luis Germán Astete, aduciendo que no cumplía con sus deberes[12]. Menudo antecedente para uno de los marinos más conspicuos y completos de la segunda mitad del siglo XIX. Cabe resaltar que durante la ocupación chilena luego de la campaña naval de 1879 cupo a German Astete proteger el puerto del Callao como capitán de puerto, y dispuso, entre otras acciones, el hundimiento de la gloriosa corbeta Unión en la bahía del Callao. Su mástil se yergue incólume hoy en el alma máter de la oficialidad naval.

En 1855 se nombró capitán de puerto al capitán de navío José Boterín[13]. Para este año, existían 14 capitanías en el litoral: Callao, Paita, Islay, Arica, Iquique, Casma, Ilo, Huanchaco, Huacho, Pisco, San José, Tumbes y Chala.

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

En esta etapa de su historia el mando de la Capitanía del Callao recayó en el capitán de navío Antonio de la Haza, quien solicitó aumentar la dotación de tripulantes, mientras que se remitía armamento a las de Arica, Islay, Iquique y Pisco[14]. La organización de la Capitanía de Puerto del Callao fue establecida en el reglamento de capitanías de 1862, que a la letra decía: "como principal del Estado y residencia del comandante del tercio naval de milicias del departamento de Lima, la capitanía será servida por un capitán de navío o de fragata; y tendrá a sus órdenes dos ayudantes"[15].

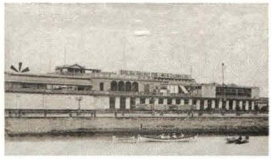
En 1868, el capitán de puerto fue el capitán de navío Manuel Palacios, quien informó sobre la colisión en el puerto de Huacho de los vapores Supe (compañía inglesa) y Sachaca (compañía nacional). Asimismo, los accidentes propios del mar fueron complementados con el incendio de la fragata inglesa Tudor procedente

11. Ibídem, 1851. Caj. 11, exp. C87, fols. 43-48 y 60-61.
12. Ibídem, 1854. Caj. 11, exp. C90, fols. 25-26.
13. Ibídem, 1855. Caj. 11, exp. C91, fol. 29.
14. Ibídem, 1864. Caj. 12, exp. C100, fols. 29-31.
15. FLORES, Toribio. *Compilación de las leyes expedidas desde el año 1821 en lo relativo al servicio de las capitanías de los puertos y de las matrículas, ò sea, guía del del comerciante y del banquero, en cuanto a las leyes de la Marina Mercante.* Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1962.



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

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



Estación del ferrocarril inglés, actual capitanía del puerto del Callao



Muelle de Guerra
1908



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



Plaza Grau del Callao
1908



Estación del Ferrocarril Eléctrico
Callao

de las islas de Chincha, cargada de guano, frente al Callao. Del mismo modo, la barca Unión varó en el camotal, mientras que el capitán de la barca inglesa Paraguay, Mr. Harris, se suicidó[16].

El capitán de navío Juan Guillermo More, héroe naval en Punta Gruesa, que sucumbió al lado de Bolognesi en Arica el 7 de junio de 1880, fue nombrado capitán de puerto del Callao en 1872, en reemplazo de Manuel Palacios, de igual grado. More propuso la creación de nuevos impuestos sobre licencias, roles y embarques para cubrir los gastos del servicio[17].

Al año siguiente, la capitanía informó que el faro de la isla de San Lorenzo no funcionaba. Asimismo, presentó un proyecto de reglamento para los gremios de fleteros y lancheros, las gentes de mar[18]. Como acciones de rutina, seguía manteniendo los estados del movimiento marítimo de las capitanías de la República.

En su condición de autoridad marítima per se, multó al vapor inglés Pacífico, porque desembarcó pasajeros sin permiso en el Callao, en claro desacato del reglamento de capitanías de 1868[19].

En 1878, antes del inicio de la guerra del 79, el capitán de navío Miguel Grau Seminario ejercía el puesto de comandante general de la Marina, e informó en su memoria anual al Congreso que "la Capitanía del Callao, perteneciente al puerto principal de más movimiento, era la peor situada por su alejamiento de la playa

16. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, op. cit. 1868. Caj. 12, exp. C102, fols. 5-7 y 47-48.
17. Ídem, 1872. Caj. 13, exp. C108, fols. 115 y 120-121.
18. Ibídem, 1873. Caj. 12, exp. C100, fols. 52-54 y 55-60.
19. Ibídem, 1877. Caj. 13, exp. C112, fols. 16.

y por tener interceptada completamente la vista al mar por las estaciones de los ferrocarriles y por las obras de muelle dársena. La traslación pues de dicha oficina a un lugar apropiado mejoraría notablemente el servicio de policía de puerto que cada día se hacía más difícil"[20].

Con el estallido de la guerra contra Chile se decretó el toque de queda en el puerto del Callao, lo cual significó el cese del tráfico marítimo desde la puesta del sol. En 1884, el capitán de navío Leopoldo Sánchez asumía la capitanía del Callao[21].

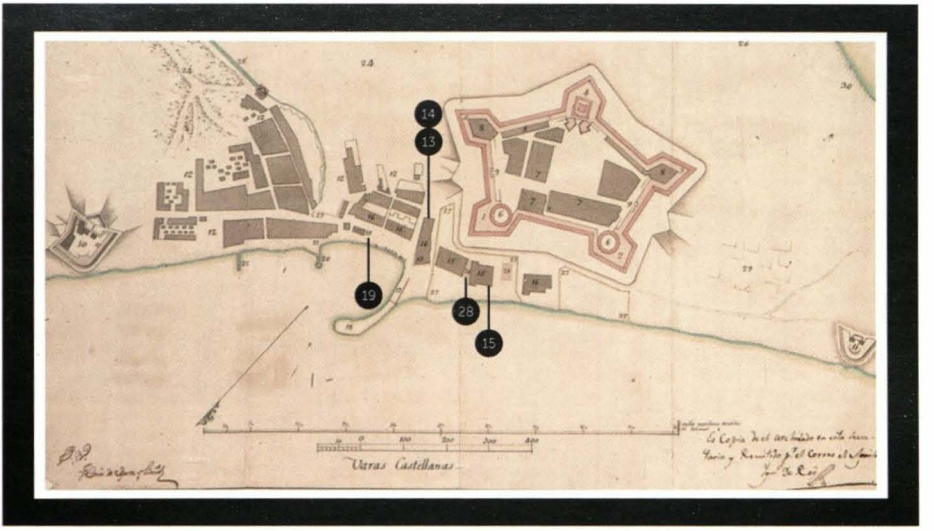
En 1889, la Capitanía también expedía despachos como oficiales de la Armada y buscó poner nuevamente en vigencia el sistema de arqueo Moorsom (referido al volumen de las naves cubicando los espacios interiores). Realizó el plano de los sondajes en Chucuito, buscando la zona más aparente para la extracción de lastre)[22].

Para junio de 1896, en pleno periodo de posguerra, el capitán de navío José María García informaba que, dadas las circunstancias de penuria que atravesaban las industrias nacionales, los ingresos de la Capitanía de Puerto del Callao y de los de los demás de su dependencia no eran en verdad muy satisfactorias. "Decaimiento de matrículas (industrias de gremios de fleteros, lancheros y otros) [...] Asimismo, la falta de actividad en lo relativo al tráfico marítimo en la costa se convertía en uno de los factores que afectaba ya que constituían las principales rentas de capitanías". En 1896, se contaba con 29 capitanías.

Con el nuevo siglo, las tareas propias de la capitanía aumentaron en dinamismo y su ubicación no reunía las condiciones exigidas, tal como lo expresara Grau. En el local del edificio (hoy Museo Naval), funcionaba la Estación Inalámbrica, la Comandancia General de la Escuadra, la mayoría de órdenes, la Junta Fraternal, la Junta Económica y la Intendencia. Un "termómetro" de dicho contexto fue el brindado por su capitán de puerto, capitán de navío Luis B. Arce y Folch:

No solo se reduce el servicio de esta Capitanía al despacho y recibo de naves, sino que tiene que atender a una vigilancia constante sobre todas las embarcaciones surtas en la bahía, a los reclamos que entablan en todo momento los capitanes, demandas de las tripulaciones, embarques de estos y a atender en los desórdenes que se promueven a bordo y en la dársena [...]

20. GRAU SEMINARIO, Miguel. Memoria del comandante general de la Marina, capitán de navío Miguel Grau Seminario, ante el Congreso de la República. 1878.
21. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, op. cit., 1884. Caj. 14, exp. C119, fol. 13.
22. Ídem, 1889. Caj. 17, exp. C136, fols. 46-54.



Plano de la Plaza, Fuertes y población del Callao, finales del siglo XIX. (Archivo Histórico de Marina)

Además, se practican reconocimientos a las embarcaciones para permitirles zarpar, diligencias de arqueo reglamentarios [...] Se mantiene constantemente correspondencia oficial por correo y telégrafo con todas las capitanías de puerto del norte y sur del litoral, con las oficinas públicas, cuerpo consular, armadores, compañías de vapores, agencias de este puerto y dependencias del Estado en la capital.

También un cúmulo de diligencias diversas que se ventilan diariamente hasta en horas extraordinarias ante esta oficina, relacionadas con el servicio marítimo de la bahía, de las embarcaciones y matriculados de los diversos gremios [...] En adición, las capitanías apoyaban al funcionamiento de faros y policía marítima en el fondeadero y muelle"[23].

Seguro nuevamente de no caer en yerro, las cosas no solo no han cambiado mucho, sino que han aumentado y extendido a nuevas y vitales funciones para nuestra Capitanía de Puerto.

En 1924, la Capitanía fue absorbida dentro de la Dirección de Personal. Sin embargo, el 19 de octubre de 1931, el ministro de Marina y Aviación, capitán de navío Federico Díaz Dulanto, firmaba el decreto de creación de la Dirección de Capitanías, que tuvo a su cargo lo referente a la marina mercante, las industrias

23. Ibídem, 1912. Caj. 20, exp. C169, fols. 62-75.



Plaza Grau del Callao, local de la Capitanía del Puerto y al fondo la isla San Lorenzo. (Historia Marítima del Perú, tomo I. *Los Puertos.* Miguel Florez Nohesell, 1986)

marítimas y la pesquería, así como a todas las capitanías. El capitán de puerto del Callao fue nombrado director.

El 21 de noviembre de 1934, el ministro de Marina y Aviación, capitán de navío Carlos Rotalde, rubricó el decreto mediante el cual se desligó de la Capitanía de Puerto del Callao las atribuciones relativas a las operaciones marítimas comerciales, que pasaron al Ministerio de Hacienda. Lo interesante de este decreto, firmado también por el presidente Benavides, es que uno de los considerandos sostenía: "que era conveniente para la Marina de Guerra del Perú que los oficiales que desempeñaran el cargo de capitán de puerto, principalmente en el Callao, dedicaran sus actividades al aspecto técnico de la profesión, como son estudios meteorológicos, oceanográficos, hidrográficos, seguridad de la navegación, inspección de naves, ubicación de muelles, varaderos, etc.". La Superintendencia General de Aduanas asumió las funciones desligadas con resolución suprema del 29 de noviembre de 1934[24].

24. SCHIAFFINO CHERRE, Carlos. La Marina de Guerra del Perú y el caso Onassis. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1995. Nro. 3, p. 9.



Portada del informativo *El Monitor* (abril, 1976) con la primera patrullera diseñada y construida en el Perú por los astilleros del SIMA. BAP *Río Cañete*.

Puede observarse nuevamente la amplitud de tareas que la Capitanía de Puerto del Callao tuvo directamente bajo su mando. Con el paso de los años fueron encargadas a nuevas direcciones, pero todas ellas dentro de la denominada "Organización Guardacosta y de la Autoridad Marítima".

Un caso que merece especial atención ocurrió en 1954, a través de la intervención del capitán de puerto de Paita, capitán de fragata Ramiro Ramírez de Piérola, cuando se multó con tres millones de dólares a los cinco buques capturados de la flota de Aristóteles Onassis, por, entre otros motivos, "efectuar caza indiscriminada e irracional de ballenas en la jurisdicción marítima peruana"[25].

Otro hito histórico que amalgama a la autoridad marítima con la construcción naval nacional tuvo lugar en abril de 1976, cuando se afirmó el Pabellón Nacional en la patrullera guardacostas BAP *Río Cañete*, primera unidad diseñada y construida íntegramente en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA-Callao). La ceremonia fue presidida por el ministro de Marina, vicealmirante Jorge Parodi Galianni. Cuarenta años después se comisionaron las nuevas patrulleras *Río*

25. *El Monitor*, edición: Año I, nro. 2, abril de 1976.

Cañete y *Río Pativilca*, construidas en el centro de operaciones de Chimbote de los astilleros de nuestro arsenal naval, el SIMA[26], a las que se les unió la patrullera marítima BAP *Ferré*. Con estas unidades la autoridad marítima del Perú viene renovando capacidades que le permitirán seguir cumpliendo con su misión.

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

De hecho, la amplitud de tareas y el vasto medio acuático evidencian la necesidad de contar con herramientas eficaces que ayuden a la obtención y el mantenimiento del control efectivo en el "dominio acuático".

De cara al futuro

No podríamos entender el gran reto que tenemos por delante si no comprendemos la esencia del más importante recurso institucional que administramos: nuestro personal, nuestra gente guardacosta.

En 1983 escribía en la Revista de Marina el capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez sobre la importancia del oficial guardacosta. Trayendo esta reflexión al presente, la extrapolo casi invariable hacia toda la organización de la Autoridad Marítima, operaciones guardacostas y capitanías de puerto .

Desde el advenimiento de la misión naval estadounidense al Perú en 1920, la evolución de la formación naval ha ido evolucionando, desde la filosofía del Cuerpo Único de Oficiales hasta la incorporación de una serie de especialidades y profesiones que no se limitan a la medicina, la administración o la abogacía. Es así como apareció, en el segundo cuarto del siglo XX, el Cuerpo de Guardacostas, cuyas tareas, de una u otra forma, venían siendo desempeñadas por oficiales del Comando General.

Se comprendió, pues, acertadamente, la necesidad de vertebrar esos menesteres para confiarlos, casi totalmente, en manos de especialistas. El abanico guardacostas era muy amplio, en palabras de Villena. De hecho, no solo comprende el tema mercante, de puertos y de policía marítima, sino también le

26. Artículo 1 del Decreto Legislativo 1147-2012, del 10 de diciembre de 2012.
27. VILLENA GUTIÉRREZ, Luis Felipe. Nuestro Cuerpo de Guardacostas. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1983. Nro. 3, pp. 328-333.



Primera Patrullera de Diseño Peruano

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

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

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

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

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

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

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

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

Afirmado del pabellón de la primera patrullera marítima BAP *Río Cañete*. *El Monitor*, edición: Año I Nro. 2, abril de 1976.

corresponde, en aras del óptimo progreso de los intereses marítimos nacionales, introducir en la formación guardacosta una serie de materias relacionadas con las funciones que se ejerce con la marina mercante, como el comercio marítimo, los puertos, su infraestructura y dinámica, así como la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y la industria naviera, pues, en el rol de administradores marítimos, los guardacostas deberán guardar estrechas relaciones con este tipo de actividad, especialmente en lo que se refiere a inspecciones, para verificar el estado de navegabilidad de una nave.

Recordemos que en 1970, periodo de formación del Cuerpo de Guardacostas, el factor determinante para su instauración fue la necesidad de contar con un organismo marítimo responsable de ejercer funciones de vigilancia y policía marítima distinto al servicio típico naval que venía realizando la Armada a cargo de oficiales de Comando General, a la vez que evitar comprometer en este nuevo servicio a unidades y personal netamente navales que, por su naturaleza, pudieran, lógicamente, dar lugar a ciertos inconvenientes de índole diplomática. Por tanto, las funciones de policía marítima y las que corresponden al transporte marítimo comercial, industria naval y administración portuaria son vitales. Hay

que reconocer a lo largo de los años, y en función de las carencias y limitaciones, el aporte y el sostén fundamentales que en su momento han tenido las unidades de combate para el cumplimiento de la misión guardacostas, cuando estas han sido requeridas e imbuidas de la Autoridad Marítima que la ley y sus procedimientos confieren.

Consideramos que las últimas incorporaciones, construcciones y proyectos de expansión permitirán a la Autoridad Marítima cumplir su misionamiento de una manera más efectiva y en provecho del desarrollo del país.

Si continuamos con nuestra reflexión, influyeron también para la inauguración de este cuerpo consideraciones como la represión de prácticas ilegales de pesca, que se ejercían en la jurisdicción marítima nacional por naves extranjeras, así como la necesidad de un nuevo elemento para reprimir el contrabando, aunado hoy por hoy al flagelo de las drogas y su comercialización, que encuentran en la vía marítima, fluvial y lacustre un camino abierto para sacarnos de la senda del progreso y desarrollo, minando los valores de nuestra sociedad.

Estos retos, conjuntamente con toda una infinidad de tareas, y tal cual lo hicieran nuestros predecesores hace 225 años, son asumidos por los marinos y guardacostas con profesionalismo y responsabilidad, para no permitir su avance y buscar su total erradicación. No debemos olvidar que en una actividad sumamente especializada como la del guardacosta necesita un nivel de preparación y capacitación que incorpore a su vez funciones atingentes al control técnico y administrativo de la flota mercante nacional, la formación de la gente de mar, su titulación y correspondiente certificación, porque estos campos de actividad tienen un serio impacto sobre la actividad naviera y su ejercicio debe ser realizado con un criterio netamente profesional.

A mayor abundamiento, igualmente surge la demanda internacional a partir de la creación de la Organización Marítima Internacional (OMI). Recae en la organización marítima nacional la responsabilidad de atender estos temas de trascendental importancia para el país, dada la cantidad de convenios y normatividad que como Estado debemos procesar. El trabajo con los gremios marítimos también requiere un amplio conocimiento de la legislación laboral marítima y de aquella que tiene que ver con la seguridad portuaria.

El trabajo laboral marítimo tiende día a día a constituirse en una actividad muy especializada. Las responsabilidades para el desempeño de funciones en las capitanías, en la propia Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y aun en la Dirección de Intereses Marítimos, tienen mucho que ver con elementos



Patrullera Marítima BAP *Ferré*.

y recursos humanos muy bien preparados en cuestiones de administración marítima.

No se puede dejar de mencionar el derecho del mar y sus implicancias para el país, tema cuyo manejo profesional ha sido fundamental en la estrategia conducente al fallo recientemente obtenido en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, en los cuales el Cuerpo de Guardacostas ha demostrado una vez más su profesionalismo y capacidad, manifiesta no solo en la materialización de nuestras unidades guardacostas navegando en las nuevas áreas recuperadas por hecho y derecho para el dominio marítimo nacional una vez implementado el fallo, sino también en lo que compete a la exploración e investigación de los recursos vivos y no vivos que sus aguas nos ofrecen y que son un compromiso de desarrollo para nuestro país, que la Marina y nuestros guardacostas siempre privilegiarán y protegerán.

Por todo ello, la Marina viene colaborando e impulsando una cruzada multisectorial para sentar las bases de una comisión nacional del más alto nivel, que estudie permanentemente nuestra realidad marítima y, por ende, la mejor forma de explorar y explotar nuestro mar y sus recursos. Para ello, diseña una política de gobierno sobre el uso del mar, en cuya participación debe preverse la importante presencia no solo del Ministerio de Defensa, Relaciones Exteriores,

Ambiente, Producción, Energía y Minas, Transportes y Comunicaciones, y otros, sino también de entidades tan importantes como nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, universidades, Concytec, Imarpe, además de asociaciones y gremios profesionales y representantes de organizaciones con particular interés en el escenario marino, del cual nuestro destino marítimo depende.

Trabajemos juntos en el esfuerzo que demandan la protección y el fortalecimiento de nuestros intereses marítimos. Asentemos el concepto de poder marítimo de la mano del misionamiento y las tareas que desarrolla nuestra autoridad marítima y sus capitanías, como entidades fundamentales que asumen con perspectiva histórica y panorama de futuro su real rol de actores de cambio para la defensa y desarrollo del país.

El progreso nos llegó por el mar y nos marca una pauta de sostenibilidad de este anhelado desarrollo y bienestar general.



Local de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Bibliografía

Fuentes primarias

- Archivo Histórico de Marina

Fuentes secundarias

- FLORES, Toribio. *Compilación de las leyes expedidas desde el año 1821 en lo relativo al servicio de las capitanías de los puertos y de las matrículas, ò sea, guía del comerciante y del banquero, en cuanto a las leyes de la Marina Mercante*. Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1862.
- Informativo Institucional *El Monitor*, abril de 1976.
- GRAU SEMINARIO, Miguel. Memoria del comandante general de la Marina, capitán de navío Miguel Grau Seminario, ante el Congreso de la República. 1878.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2015.
- ORTIZ SOTELO, Jorge, TOLEDO VALDEZ, Lorena. Los bergantines *Peruano* y *Limeño*. 2002. En: *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Nro. 76, pp. 75-86
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia*. 1790 a 1826. *Historia Marítima del Perú* (tomo V, vol. 2). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *La República. 1850 a 1870. Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.
- SCHIAFFINO CHERRE, Carlos. La Marina de Guerra del Perú y el caso Onassis. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1995. Nro. 3, p. 9.
- VILLENA GUTIÉRREZ, Luis Felipe. Nuestro Cuerpo de Guardacostas. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1983. Nro. 3, pp. 328-333.





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