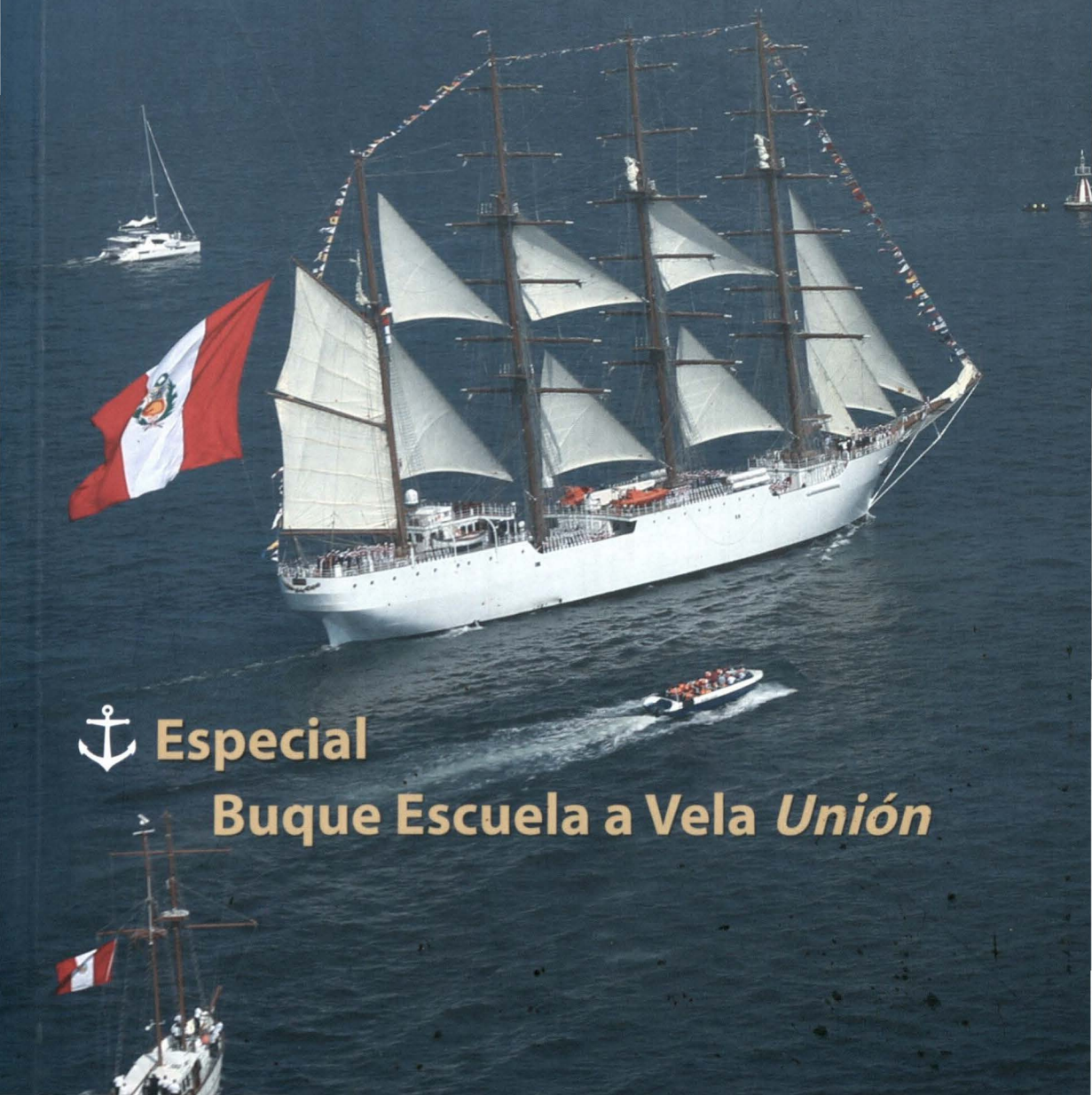
Año 109 / número 2 - 2016

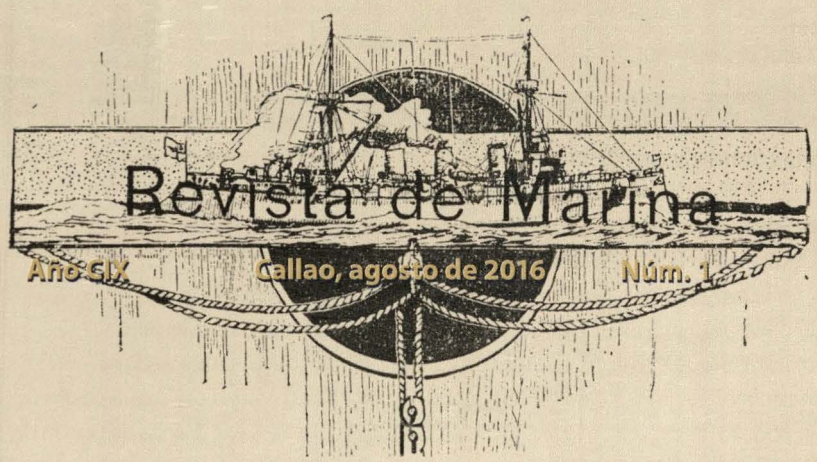
Revista de Marina



Especial
Buque Escuela a Vela *Unión*

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 2 - 2016



La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 2 - 2016



Portada: Buque Escuela a Vela *Unión*, nevegando en altamar, en su primera travesía.

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial y científico
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2016, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

Revista de Marina. -
Año 109, n. 2 - 2016. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2016
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Óleo de velero pintado por Juan J. Köster, precursor de la iniciativa del Buque Escuela y socio nato fundador de Pro Marina. Dicho óleo se conserva en el Salón de Actos de dicha asosiación.

SUMARIO

EDITORIAL

7 Contralmirante, César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: BUQUE ESCUELA AVELA BAP *UNIÓN*

10 BUQUE ESCUELA A VELA BAP *UNIÓN*, UNA TRAVESÍA HISTÓRICA

19 SUEÑO HECHO REALIDAD, NUESTRO BUQUE ESCUELA A VELA
Capitán de Navío Luis López de Vinatea

29 BAP *UNIÓN* (BEV-161) ¡BUQUE ESCUELA A VELA DE TODOS LOS PERUANOS Y ORGULLO DEL PERÚ!
Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari

SECCIÓN ARTÍCULOS

37 LA ARMADA PERUANA EN 1955. UNA CRÓNICA NAVAL.
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

51 LAS CIENCIAS OCEANOGRÁFICAS Y SU RELACIÓN CON EL FENÓMENO DE LA NIÑA
Capitán de Fragata Julio Cesar Chilet Correa

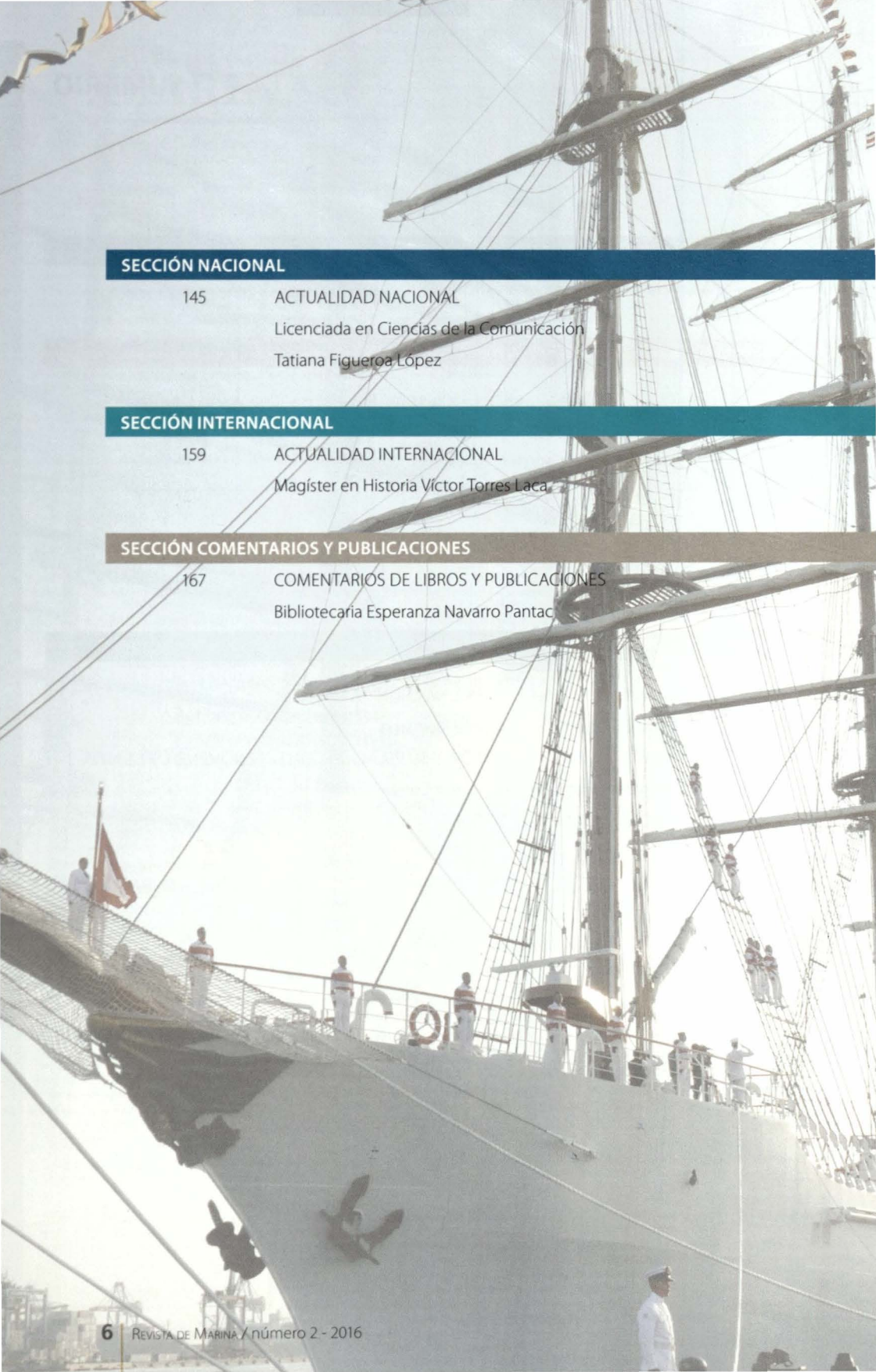
67 ¡*HUÁSCAR*!... ¡SIEMPRE *HUÁSCAR*!
Contralmirante (r) Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta

81 LAS ACCIONES DEL ALMIRANTE LIZARDO MONTERO EN CAJAMARCA DURANTE LA GUERRA CON CHILE 1881 – 1882
Licenciado en Historia Julio César Abanto Chani

95 TENSIONES EN LA BAHIA: LAS SUBLEVACIONES NAVALES EN CHILE Y EL PERÚ DE 1931 Y 1932
Historiador Jaime Miguel Taype Castillo

115 LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA FUNDACIÓN D EL CLUB DE REGATAS LIMA EN 1875
Alférez de Fragata (r) Jaime Ignacio Romero Valdivieso

129 CONTROLANDO EL PUERTO: LA POLÍTICA PREVENTIVA DEL SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMO DURANTE LA EPIDEMIA DE FIEBRE AMARILLA DE 1868
Bachiller en Historia Sally Inga Rumiche



SECCIÓN NACIONAL

145 ACTUALIDAD NACIONAL
Licenciada en Ciencias de la Comunicación
Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

159 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Magíster en Historia Víctor Torres Laca

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

167 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL



Contralmirante
CÉSAR LINARES ROCA
Director

La presente edición de la Revista de Marina, está dedicada a reflexionar entorno a una travesía que trascenderá en la historia.

Desde la ceremonia de despedida del primer viaje de instrucción al extranjero del buque escuela BAP *Unión*, el 27 de julio del presente año, el zarpe de esta nave, constituye un acontecimiento importante por múltiples razones. En primer lugar, debemos destacar que se trata de un proyecto que ha logrado concretar un objetivo institucional largamente anhelado, el mismo que también simboliza el reinicio de la construcción de naves de alto bordo gracias al óptimo nivel tecnológico que posee la industria naval peruana a través de los astilleros del SIMA Callao.

Por otro lado, con este primer viaje, se introduce el empleo de un nuevo tipo de plataforma para fines de instrucción y entrenamiento, que por sus características -propulsión a vela como los buques de antaño- resulta ser la más adecuada para la formación náutica de los futuros oficiales de marina, ya que su maniobra exige el desarrollo de habilidades marineras y el trabajo en equipo. Además, la interacción directa con el medio marino operando el aparejo en todo tipo de condiciones de mar y viento; esto contribuirá a templar el carácter de la tripulación en situaciones incluso extremas.

Otro aspecto por resaltar es el destacado también por pensadores y estrategas navales contemporáneos como Geoffrey Till o Ian Speller, que palntean el valor diplomático que posee el poder naval en tiempos de paz. Y ello lo fundamentan en que las fuerzas navales, gracias a su capacidad de libre navegación en aguas internacionales, pueden participar y hacerse presentes de manera oportuna en misiones no coercitivas tales como operaciones de mantenimiento de la paz, de ayuda humanitaria, o sirviendo como embajadas itinerantes a través de visitas a puertos extranjeros representado al país. Sobre esto último, más allá de su

misión como buque escuela, el BAP *Unión*, sin lugar a dudas, se constituirá en una embajada itinerante, promoviendo la imagen y potencial del Perú en todos los mares y puertos del mundo. Este será el primero de muchos viajes en la larga vida que le espera a esta nave de todos los peruanos.

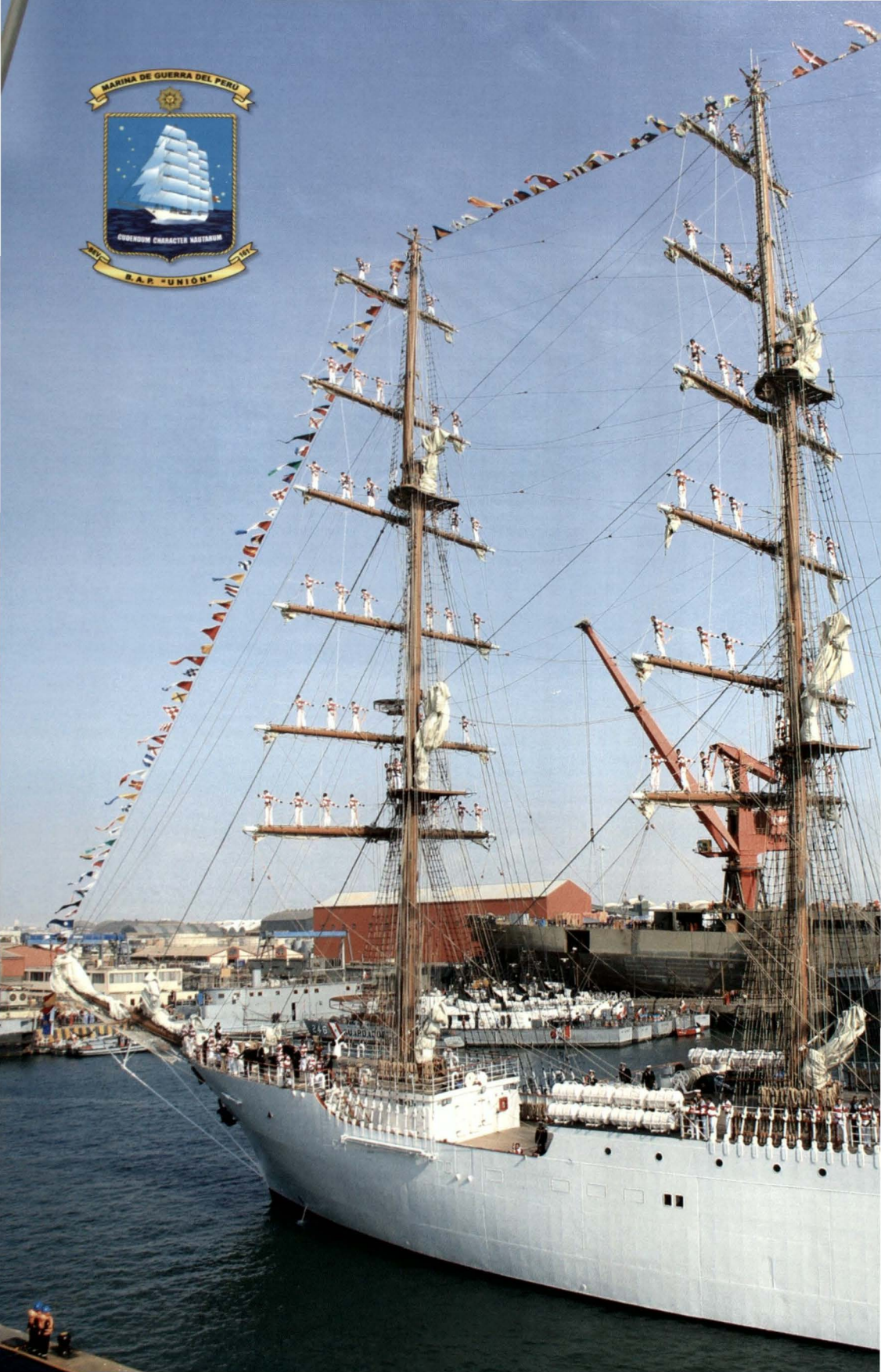
A lo largo de las páginas el lector podrá encontrar también reseñas históricas, interesantes escritos y crónicas cautivadoras que complementan la edición, cuyo objetivo es la trasmisión de información y aporte de conocimientos, a través de cada uno de los artículos de esta su revista. Disfrútenla.

El Director.

Especial



Buque Escuela a Vela BAP Unión, una travesía histórica


MARINA DE GUERRA DEL PERU
CUIDENDUM CHARACTER NAUTARUM
1897
1974
B.A.P. "UNIÓN"

CUDENDUM CHARACTER NAUTARUM*
"FORJANDO EL CARÁCTER DE LOS MARINOS"

El marino se forma en el mar, y no hay mejor manera de hacerlo que mediante prolongados viajes a vela, en los que se pone a prueba la destreza marinera, la fortaleza física, el trabajo en equipo, el conocimiento del mar, y el dominio de la meteorología, la astronomía y la navegación. No existe ni existirá un simulador suficientemente realista como para reemplazar esa experiencia; solo a través del embarque en un velero, el futuro hombre de mar entra en contacto con el mar y lo domina, aun en las peores condiciones, aprendiendo a aprovechar las fuerzas de la naturaleza.

Es importante recordar que el 27 de julio, el BAP *Unión* visitó los puertos norteños de Salaverry y Paita; de donde enrumbó a Guayaquil (Ecuador), Cartagena (Colombia), San Juan (Puerto Rico), La Habana (Cuba), Miami (EE.UU.), Veracruz (México) y Balboa (Panamá). En cada una de estas ciudades, los cadetes y toda la tripulación difundieron la cultura peruana con información y muestras itinerantes proporcionadas por el Ministerio de Comercio Exterior, paralelamente con las relaciones de amistad y aproximación profesional entre las Armadas de los países visitados.

La formación de los futuros profesionales del mar en un velero de altura es de excepcional importancia para educar y entrenarlos en las faenas más tradicionales del manejo marinero, al establecer el contacto directo con el medio ambiente marino y las fuerzas que lo gobiernan. La diversidad de situaciones a enfrentar, el intenso entrenamiento marinero de faenas en mástiles y velas, el rigor de la naturaleza y largas travesías oceánicas enseñan a respetar al mar y a no temerle; constituyen un extraordinario acondicionamiento sicofísico. Durante el periodo académico del viaje de instrucción, se fortalece la cohesión promocional durante el viaje de instrucción y el trabajo en equipo en las labores diarias.

La capacidad de adaptarse a la vida en el mar en un espacio reducido, el alejamiento de la familia por un tiempo prolongado y el enfrentarse a los elementos de la naturaleza van forjando el carácter de los futuros marinos para desempeñarse en sus próximos destinos profesionales con el rigor que el servicio exige, lográndose así la formación práctica en el mar del principal recurso institucional, el recurso humano.

---

* Lema del escudo del buque, que simboliza la labor que desempeñan los integrantes de la unidad para la realización de la misión asignada.





"El intenso entrenamiento marinero de faenas en mástiles y velas, el rigor de la naturaleza y largas travesías oceánicas enseñan a respetar al mar y a no temerle".





Ingreso del BAP *Unión* al muelle de la Base Naval del Callao.

Arribo al Perú después de su histórico viaje inaugural al extranjero – VIEX 2016

El Buque Escuela a Vela BAP *Unión* (BV 161) arribó a aguas peruanas, luego de cumplir con éxito su Viaje Inaugural de Instrucción al Extranjero, que incluyó la visita a nueve puertos (dos nacionales y siete internacionales) acumulando más de 8.050 millas navegadas aproximadamente.

La bienvenida se llevó a cabo en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao y contó con la presencia del Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski Godard, el Ministro de Defensa Mariano González Fernández; el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo, entre otras autoridades civiles y militares. Estuvieron también directivos de instituciones del ámbito cultural y marítimo, así como familiares de la tripulación, quienes le dieron un marco de emotividad a este evento histórico de recibimiento del buque en su primera experiencia de navegación.

El Buque Escuela al mando del Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari arribó con una delegación de 22 oficiales, 93 cadetes, 120 entre personal técnico, marinería, y dos oficiales invitados de la Armada de España, quienes acumularon durante su periplo una extraordinaria experiencia.



Familiares de la tripulación en emotivo y jubiloso recibimiento.



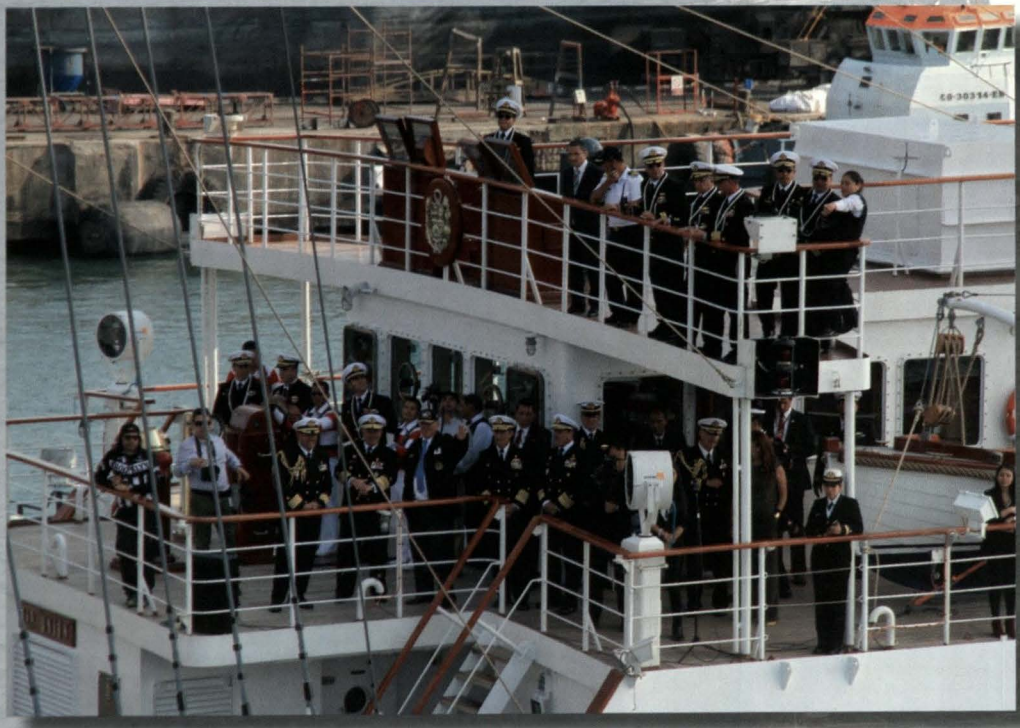




El Presidente de la República estuvo presente en el arribo del BAP *Unión*.



El Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski; el Ministro de Defensa Mariano González Fernández; el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo, y autoridades civiles y navales, dieron la bienvenida al histórico viaje inaugural del BAP *Unión*.

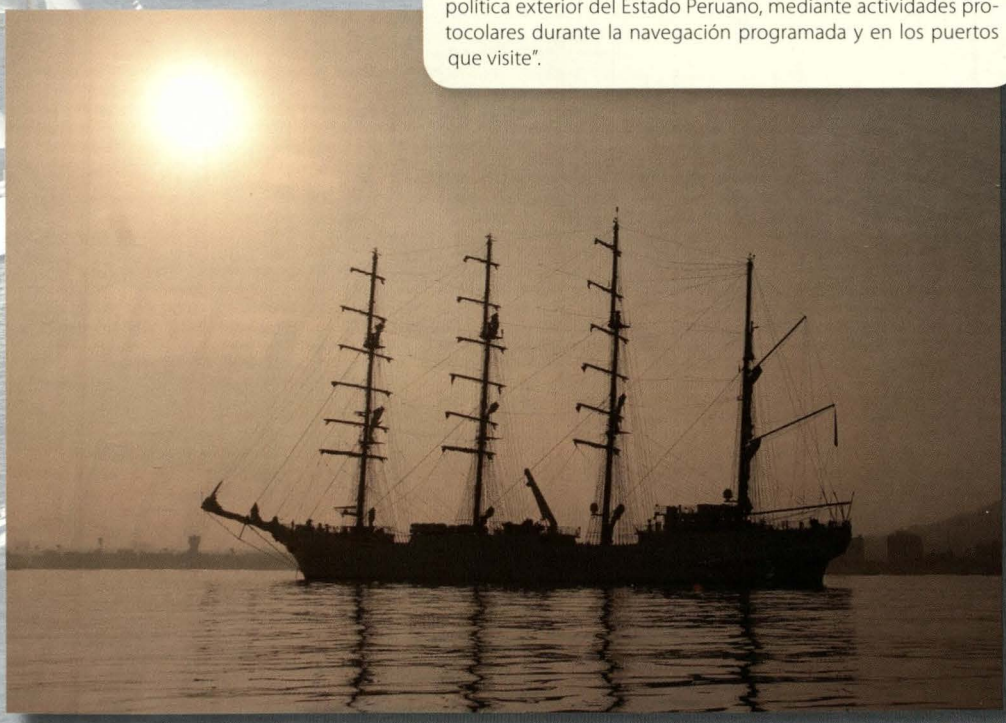




El Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari, Comandante del BAP *Unión*, en el reencuentro con su familia.

MISIÓN DEL BAP *UNIÓN*

"Complementar el proceso de formación del personal de la Marina de Guerra del Perú que se embarque a bordo de la unidad; fomentar el conocimiento marítimo del personal invitado durante los viajes programados de la unidad y contribuir con la política exterior del Estado Peruano, mediante actividades protocolares durante la navegación programada y en los puertos que visite".





Sueño hecho realidad, nuestro Buque Escuela a Vela: Narración documentada del largo proceso

Capitán de Navío (r) Luis López de Vinatea
Oficial de la Marina de Guerra retirado. Profesional con amplia experiencia en el sector marítimo, portuario y pesquero en organizaciones de la Marina de Guerra, Marina Mercante, astilleros nacionales, flotas de pesca y unidades de Transporte Marítimo.
Es magíster en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera egresado de la Escuela Nacional de Marina Mercante, Almirante Miguel Grau, con estudios de posgrado en el Instituto de Altos Estudios para la Defensa en Roma (Italia). Cuenta con un Diplomado en Gestión Didáctica para Educación a Distancia en la Universidad Católica del Perú y la Universidad de la Rioja (España), y es Licenciado en Ciencias Marítimas Navales de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN

El Buque Escuela a Vela *Unión* es un velero de tipo bricbarca de cuatro mástiles en servicio para la Escuela Naval del Perú. La historia de su construcción es muy larga y se remonta a 1976, cuando el agregado naval del Perú en España, el Capitán de Navío Emilio Barrón Domínguez, solicitó una oferta para el suministro de un buque tipo Gloria. La adquisición fue postergada muchas veces, sobre todo por problemas con el crédito externo peruano. Una extensa carta del ingeniero naval Juan José Alonso Verástegui detalla el largo proceso de compra y construcción del *Unión*.

PALABRAS CLAVE

Buque escuela a vela, Escuela Nacional de Marina Mercante del Perú, SIMA, Juan José Alonso Verástegui.

ABSTRACT

The Tall Ship *Unión* is a brig of four masts in service for the Peruvian Naval Academy. The history of its construction is very long and ib t dates back from 1976, when the Peruvian naval attaché in Spain, Captain Emilio Barrón Domínguez, asked for an offer for the supply of a ship type Gloria. The acquisition was put off many times, above all for problems with the Peruvian external credit. An extensive letter of the naval engineer Juan José Alonso Verástegui give details of the long purchasing and building process of *Unión*.

KEYWORDS:

Tall Ship, Peruvian Merchant Navy, SIMA, Juan José Alonso Verástegui.

"La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva germen de progreso, las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidas por el mundo por medio de la navegación, y por ella las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento".

Capitán de Navío don Miguel Grau Seminario, Comandante General de la Marina, noviembre de 1877

• Artículo recibido el 23 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 25 de agosto de 2016

Corría el año 2007 y el que escribe se desempeñaba como Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau, ya en el segundo año de gestión, la cual se extendió incluso por un tercero. Fue una brillante oportunidad para "descubrir" un mundo sumamente interesante relacionado con la actividad de nuestros compañeros marinos mercantes, con los cuales, como marinos de guerra, compartimos el mismo medio, el mar y el mismo arte, navegar.

Esta oportunidad me permitió, asimismo, conocer de cerca la problemática y evolución de la marina mercante internacional en cuanto a su desarrollo técnico, normativo y, sobre todo, a lo relacionado con los recursos humanos embarcados. Comprendí así los motivos por los que existe el déficit creciente de oficiales y tripulantes, situación que motivó a las empresas navieras extranjeras, especialmente españolas, a tener interés en propiciar un acercamiento con la valiosa oferta de oficiales egresados de la Escuela de Marina Mercante de Perú. Durante su periodo como cadetes, los oficiales reciben una formación académica de primer orden, siguiendo escrupulosamente las normas basadas en los perfiles de competencias dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), con especial interés en la formación en valores y disciplina impartidas por oficiales de la Marina de Guerra en las especialidades de cubierta y máquinas. Este aspecto reviste un interés particular y muy importante, dadas las condiciones actuales de la vida humana en el mar.

Es precisamente por este acercamiento que viajé a España ese año a visitar las principales navieras españolas con las que se establecieron convenios de prácticas preprofesionales y embarque de oficiales en sus naves. La finalidad de esta práctica fue fortalecer los lazos profesionales y conocer de cerca las oportunidades laborales para oficiales peruanos, muchos de los cuales, luego de años de embarque en estas empresas, ocuparon puestos administrativos en actividades de apoyo desde tierra, lo que consolidaba la presencia peruana.

Debido mi periplo, llegué a Bilbao, donde visité las empresas Ibaizábal e Ibernor, esta última una de las principales de *crew manning* en España, así como una importante embarcadora de oficiales y cadetes peruanos de la Escuela Nacional de Marina Mercante (ENAMM). Durante esta visita conté con la compañía de su director gerente, el señor José María Jiménez, quien desde esos años y hasta la actualidad goza de la amistad y aprecio de muchos oficiales de la Marina de Guerra y la Marina Mercante peruana. Dentro de la agenda programada llegamos a las escuelas náuticas del norte de España y asistimos a la ceremonia



Rueda de cabillas del BAP *Unión*.

de relevo de mando de la Comandancia de Marina en Bilbao, a bordo de una fragata misilera, donde conocí al señor Juan José Alonso Verástegui, autoridad invitada a la importante ceremonia. Conversamos sobre los intentos del Perú por contar con un buque escuela a vela y sobre los proyectos de barcos a vela en los que él había tenido participación directa. Uno de ellos era el proyecto del velero peruano.

En algún momento de la conversación, me comentó que estaban construyendo un velero pequeño para la Escuela Superior de Marina Civil de Bilbao, en reemplazo del velero de dos mástiles llamado *Saltillo*. Me permití hacerle una consulta un poco ingenua aunque pertinente, dado que estábamos embarcados en una fragata moderna con tecnología de punta: "¿Por qué insistía tanto en la formación en barcos a vela?". Me contestó, con esa seguridad que tiene un hombre de mar experimentado: "Porque es la mejor manera de aprender a trabajar en equipo en el mar". Indudablemente quedé muy satisfecho con esta respuesta y también pensativo..., hasta hoy.

La cita que precede esta nota pertenece al Gran Almirante Grau, quien antes de cumplir los 18 años se había embarcado en naves mercantes y navegado por casi 10 años por todo el mundo. Esta oportunidad le permitió tener un amplio dominio del tema por haberlo vivido como tripulante, y poner de manifiesto la contribución de la Marina al desarrollo de las civilizaciones. Confío plenamente en que nuestro Buque Escuela a Vela *Unión* seguirá ese mismo derrotero y fortalecerá nuestra conciencia marítima, al permitir que las generaciones futuras vean al mar no como un límite o una frontera, sino como parte de nuestro territorio y un medio para propiciar el desarrollo de nuestra nación y nuestro comercio internacional.

A continuación, transcribo la carta que al día siguiente el señor Alonso tuvo la gentileza de hacerme llegar en atención a mi solicitud de contar con la historia contada por él mismo.

Bilbao, agosto de 2007

Mi querido amigo,

Mucho me alegra la afortunada ocasión de conocerle, que tuve con motivo de nuestra coincidencia en la recepción del relevo de mando de la Comandancia de Marina de Bilbao, y la oportunidad que ello me supuso de saber que la Marina de Guerra de su país mantiene su interés por la adquisición de un buque escuela y pretende actualmente retomar el tema. Como tuve el gusto de comentarle, este asunto ha tenido una presencia muy importante en mi vida profesional, como a continuación le detallo.

Siendo yo entonces Director General de los Astilleros Celaya, el 24 de enero de 1976 recibí la primera petición de oferta a través del Agregado Naval del Perú en España, el Capitán de Navío Emilio Barrón Domínguez, para el suministro de un buque tipo Gloria, que le fue enviado seis días después. Esta oferta motivó que el jefe del Estado Mayor General, en promemoria del 19 de julio de 1976, comunicase a nuestro embajador que estaba vivamente interesado en la adquisición del buque, pero que le solicitaba que transmitiese su petición de

mejorar las condiciones de pago ofertadas. En entrevista mantenida el 26 de agosto de 1976 con personal de la Oficina Comercial de la embajada, insistió en esta petición.

Como consecuencia de lo que antecede, el 18 de noviembre de 1976 enviamos una oferta actualizada mejorada en su financiación y en el estándar y diseño del buque, a base de los cuales estábamos construyendo el BE *Guayas* para la Armada de Ecuador.

En febrero de 1977 mantuvimos en Lima diversas entrevistas con el Jefe del Estado Mayor, Almirante Villa Pazos, y con el ministro de Marina, Almirante Parodi, que nos informaron de las dificultades que tenían para la importación del buque. En un nuevo intento, el 1 de marzo de 1977, enviamos una nueva y mejorada oferta. Manteniendo el precio y el tipo de buque, se aumentaba su eslora para ajustarla mejor a las necesidades de la Marina, y se ofrecía una financiación que cubría cumplidamente las necesidades peruanas para adquisiciones en el exterior. Pero el asunto quedó paralizado.

En junio de 1980 tuvimos noticias de que la Marina volvía a estar interesada en el asunto, por lo que cursamos invitación al ministro de Marina para que una misión técnica asistiese a las pruebas que entonces realizábamos con nuestro nuevo proyecto, el *Simón Bolívar*, para la Armada venezolana. Al frente vino el Jefe del Servicio Industrial de la Marina de Callao, el Capitán de Navío Oscar Jahnsen Raygada. Su informe fue absolutamente favorable. Con ocasión de esta visita y de las conversaciones técnicas que tuvimos, se facilitó la oferta de un nuevo proyecto de un buque de mayor tamaño, con capacidad para 275 tripulantes. A pesar del interés de la Armada y de la buena disposición del Presidente Belaunde Terry, la condición de una financiación total se interpuso nuevamente.

En abril de 1981 una muy importante misión comercial española visitó Lima, y viajé con ella. Tuve un cierto protagonismo pues acaparé la atención del presidente peruano en la recepción que concedió a la misión, por el obsequio que le hicimos de una maqueta del buque escuela que tratábamos de construirles. La maqueta no tenía el nombre del barco, pero sí la bandera peruana. Todo ello fue noticia destacada de TV, radio y prensa. Nuestras entrevistas con el Comandante General de la Marina, Almirante Egúsquiza, principal promotor del asunto entonces, sirvieron para reavivar el tema con una nueva oferta fechada el 24 de abril de 1981, pero no para resolverlo como se esperaba.

Con el proyecto que habíamos ofertado entonces, construimos para la Armada mexicana el BE *Cuauhtémoc*, entregado el 29 de julio de 1982, con un estándar excepcional. Nos acaba de visitar para celebrar su cumpleaños 25. Da gusto ver lo bonito y bien que lo hicimos y lo cuidadosamente que lo mantienen. No para de hacer cruceros, con gran éxito por su belleza y buen andar, y está a punto de alcanzar las 500.000 millas recorridas.

El tema del Perú lo manteníamos latente a través de la Agregaduría Naval en Madrid, que nos seguía informando de las posibilidades. Por indicación de ellos contactamos con el Almirante Nicolini, entonces Director General de Material, de visita en Londres, intentando negociar el contrato en 1983. Y, enterados de un nuevo interés de la Marina, el 14 de mayo de 1984 enviamos una nueva oferta para la construcción de un buque similar al *Cuauhtémoc*, correspondiendo a la petición del Contralmirante Parodi, Director de Proyectos Navales, en la que prometíamos gestionar con la banca oficial y administración españolas un crédito blando que cubriese la totalidad del precio. Así lo hicimos. Pero las habituales dificultades del Perú con su deuda externa abortaron el buen fin de nuestras gestiones.

Las negociaciones se reanudaron en 1988 por iniciativa del Perú. En ellas se nos planteó por el Vicealmirante Luis Montes, Director General de Material, la alternativa de construir el barco en los Astilleros SIMA con nuestro proyecto y asistencia técnica, y así se ofertó el 6 de abril de 1988. Se llegó a un acuerdo previo con financiación total para el suministro español. Pero el día en que nuestro Consejo de Ministros iba a aprobar el crédito FAD, que complementaba el total, el Perú suspendió el pago de su deuda externa.

Después nuestros astilleros Celaya fueron clausurados, víctimas en Bilbao de la reconversión de la construcción naval impuesta por Europa. Sin embargo, el grupo técnico de Celaya, más relacionado con la vela, animados por la demanda existente, nos hemos mantenidos unidos desde entonces. Así pudimos seguir conservando nuestra posibilidad de este suministro apoyándonos en otros astilleros españoles. Lo hicimos con Astilleros de Mallorca, con Bazán, con Astilleros Luzuriaga, conjugando las posibilidades técnicas de estos con las necesidades peruanas. El único resultado positivo de estas actuaciones fue mantener el asunto vivo.

Nuevos contactos se produjeron en 1998 con la Marina, en concreto con los Vicealmirantes Giampetri y Zúñiga, que dieron lugar a una consulta de SIMA en



Buque Escuela a Vela BAP *Unión*.

relación con nuestra posible colaboración para la construcción del barco allí, y a nuestra oferta, bajo el membrete de nuestra oficina de ingeniería CYPSA, fechada el 13 de julio de 2001.

En octubre de 2001 la Comisión Multisectorial constituida por la Marina estableció las especificaciones técnicas básicas para un buque escuela a vela de investigación científica. El buque, con acomodación para 271 personas, incluidos oficiales, tripulación, cadetes, estudiantes y científicos, contaría con laboratorios de investigación oceánica química, física, biológica y geológica, ya que debería servir también de buque escuela para estudiantes universitarios que realicen prácticas en la mar, y para expediciones científicas y de control de medio ambiente.

Su dimensionamiento contemplaba una eslora total (incluido bauprés) de unos 115 metros, una manga de 15 metros y un aparejo de bergantín goleta de cuatro palos. Estas especificaciones dejaban sin valor nuestra oferta antes mencionada, que se basaba en un barco de 98,5 metros de eslora total y 13 metros de manga con aparejo de bricbarca de tres palos. Cuando conocimos las nuevas especificaciones y recibimos las informaciones que fuimos solicitando

sobre el astillero peruano, estudiamos nuestra posible oferta y en junio de 2002 viajamos a Lima para negociar con SIMA y ver sobre el terreno las posibilidades de nuestra colaboración.

Recibidos el lunes 10 de junio a primera hora por el Almirante Fernández Lino, dedicamos tres días a analizar las posibilidades de las instalaciones y a conocer al personal principal en todos sus estamentos, de directivo a maestranza. Quedamos muy bien impresionados de todo ello. Fuimos en todo momento atendidos por el jefe del proyecto y director técnico el Capitán de Corbeta, Ramón Velasco, del que guardo un inmejorable recuerdo. Además de las frecuentes reuniones que esa semana mantuvimos con el Almirante, nos reunimos también con el Comité Técnico de la Dirección de Material de la Marina, para ponderar con ellos nuestros puntos de vista.

Aprovechamos nuestra visita a Lima para responder a un asunto que preocupaba al astillero, la posible construcción de un buque oceanográfico, ya que nuestro grupo tenía una muy reciente experiencia en el proyecto y la construcción de un buque de este tipo para España.

Optimistas por nuestra visita, quedamos a la espera de que el Gobierno peruano incluyera el proyecto en sus presupuestos y se nos invitara a licitar, y nos animamos a diseñar el plano de formas y la disposición general del buque. Está en dos versiones, una con aparejo de bergantín goleta, similar al del *Juan Sebastián de Elcano*, y otra con aparejo de bricbarca de cuatro palos, similar al del *Kruzenshtern*.

Nuestras fundadas esperanzas fracasaron nuevamente, pues la Marina dio prioridad a la compra de cuatro fragatas Lupo de la Marina italiana, quizás por el temor, absolutamente infundado, de encarar a SIMA con el proyecto. El asunto del velero quedó "engavetado" una vez más. Creo que además el Gobierno carecía de los fondos necesarios, que quizás esperaba recibir como ayuda de alguna entidad financiera externa.

Perdón por este pesado rollo histórico, que para mí está lleno de rejuvenecedores y agridulces recuerdos.

Confío en que ahora podría ser la vencida. Si sigue manteniéndose el barco con su alternativa de uso universitario y oceanográfico, serían más amplias sus posibilidades de financiación externa. Por nuestra parte, estaríamos

abiertos tanto a gestionar su construcción en España como a dar nuestra asistencia técnica a SIMA. Este astillero es mucho mejor en sus instalaciones y posibilidades que nuestros astilleros Celaya, que construyeron tantos buques escuela. La competencia de su personal, que pude verificar hace cinco años, quedaría perfectamente complementada por nuestra gente, que a Callao desplazaríamos.

Complemento este largo *e-mail* con la información que adjunto de los planos de formas y disposición general (dos versiones) del buque escuela velero oceanográfico.

Quedo pendiente de sus favorables noticias

Un fuerte abrazo de

Juan José Alonso Verástegui





BAP *UNIÓN* (BEV-161) ¡Buque Escuela a Vela de todos los peruanos y orgullo del Perú!

Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, oficial calificado en Guerra de Superficie, Electrónica y Comunicaciones, se ha desempeñado en diversos puestos del área operativa a bordo de unidades de la Fuerza de Superficie, ejerciendo el comando del BAP *Santillana*. Con experiencia en formación marinera y navegación a vela desde su ingreso a la Escuela Naval fue designado para participar en el comité de trabajo de diseño y elaboración del perfil operacional del Buque Escuela a Vela siendo porsteriormente designado como comandante del mismo, cargo que a la fecha desempeña.



RESUMEN

Se ha alcanzado un gran objetivo, materializar el deseo histórico de contar con un buque escuela a vela para la Marina de Guerra del Perú, hecho que a todos los peruanos y en especial a todos los marinos, nos llena de orgullo, no sólo por el anhelo cumplido sino por la significancia para el país del reto de progreso y desarrollo que significa flamear el pabellón nacional en aguas y puertos del mundo entero.

PALABRAS CLAVE

Buque Escuela a Vela *Unión*, Servicio Industrial de la Marina, anhelo histórico nacional, orgullo.

ABSTRACT

There has been a major objective, realize the desire of historic count with a sail training ship for the Navy of Peru - a fact which all Peruvians and in particular to all seafarers, fills us with pride, not only by the longing fulfilled but by the significance for the country of the challenge of progress and development that means waving the national flag in the waters and ports of the world.

KEYWORD:

Tall ship *Union*, Industrial Service of the Marina, National Historical longing, pride.

Este articulo tiene como finalidad plasmar las experiencias de la comisión de inspección para la construcción del buque escuela a vela y posteriormente de la primera dotación del BAP UNIÓN, desde el inicio del proyecto de inversión pública hasta la ceremonia de comisionamiento.

• Artículo recibido el 25 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 30 de agosto de 2016

Los inicios, el proyecto de inversión pública (2010)

Parece que fue ayer cuando en julio del 2009 en la Dirección General de Educación, se inició la reestructuración del proyecto de inversión publica relacionada al buque escuela a vela, dado que la finalidad del proyecto anterior estaba relacionado a capacidades orientadas a la investigación científica y a la educación, determinándose en ese momento que solo debería incidirse en el área de educación, es que el comité presidido en ese momento por el Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado (Director General de Educación), dispuso la elaboración del perfil correspondiente, el cual fue elevado a la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa en diciembre de ese año para su evaluación.

El año 2010, fue un año determinante para el proyecto, se encontraba como Director General de Educación (DIREDUMAR) el Contralmirante Mario Caballero Ferioli, y con los miembros del comité (C. de N. Luis Braschi y C. de N. Gianfranco Polar), se solicitó en enero, una audiencia con la Srta. Julia Caballero, jefa de la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa, con la finalidad de verificar en que situación se encontraba la evaluación del perfil remitido en diciembre del año 2009; DIREDUMAR dispuso que se desarrolle el proyecto de inversión pública en el nivel pre factibilidad, el cual fue elevado y aprobado a finales de abril, durante la presencia de los grandes veleros en el Callao, con motivo de la regata Velas Latinoamérica 2010. En un inicio se generó la necesidad de acopiar información de las gestiones importantes que se realizaron en diferentes épocas y cuya información se encontraba en los legajos temáticos correspondientes. Se acudió a astilleros de España, Holanda, Polonia y Japón, con la finalidad de poder aclarar las dudas que se iban presentando, ya que al tratarse de un tema que nuevo, los aspectos técnicos se desconocían en términos específicos. Se recibió mucha información técnico-operativa de este tipo de veleros, para que los expertos formuladores del proyecto de inversión pública, pudieran ingresar esa información, en la estructura metodológica para la formulación del proyecto.

Los marinos de los países amigos que se encontraban en el Callao, como parte de las dotaciones de los grandes veleros que nos visitaban, se preguntaban porque el Perú no tenía un buque escuela a vela, siendo nuestra institución una marina referente en el Pacífico; las respuestas eran diversas, pero la respuesta más importante que escuché, fue: que en un futuro cercano el buque escuela a vela, sería una realidad. Muchas promociones de oficiales de la escuela naval, mantuvieron el anhelado sueño de poder ser parte del primer viaje al extran-



Escudo representativo del BAP *Unión*.

jero en ese buque escuela, nunca se perdió la esperanza y siempre se mantuvo la ilusión que algún día sería una realidad; habían circunstancias que permitirían que el sueño pudiese realizarse, una de ellas, que la condición económica del país iba mejorando permanentemente.

Con el entusiasmo que caracteriza a los marinos peruanos, seguíamos avanzando en la tarea encomendada que era conseguir la aprobación del proyecto de inversión pública antes de fin de año y es así que se presenta a la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa, el contenido del nivel factibilidad para su evaluación y aprobación, siendo un 23 de diciembre del 2010 que el proyecto es aprobado y declarado viable; con este logro importante, la Institución, sumaba su segundo hito después de la Ley n° 24094 de fecha 7 de febrero del año 1985, que declaró de necesidad publica e interés nacional, que la Marina de Guerra del Perú cuente con un buque escuela a vela.

La etapa de la definición operacional del buque escuela a vela (2011)

Una vez logrado el objetivo del desarrollo y aprobación del proyecto de inversión pública del buque escuela a vela, el proyecto fue trasladado a la Dirección General del Material, disponiéndose que los oficiales que habían participado en el desarrollo del PIP, se mantengan en el comité, con la finalidad de darle continuidad al proyecto. Los miembros del comité iniciaron el proceso de evaluación y determinación de las capacidades y características de nuestro ansiado buque, recibiéndose la orden del Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, Director General del Material, que se desarrolle una matriz técnico-operacional que permita incorporar todas las necesidades del Estado peruano, relacionadas a: la contribuci ón del buque con la política exterior del estado peruano, complementar el proceso de formación del personal naval y permitir la presentación de muestras culturales y de productos nacionales.

Utilizamos el concepto de ir de lo genérico a lo especifico y empleando como referencia la experiencia de la organización de nuestras unidades navales en lo relacionado a los departamentos de ingeniería, logística y operaciones, e incorporando el departamento de maniobra que era la novedad para el comité. Se dio inicio al proceso de investigación de este tipo de unidades, realizamos consultas con miembros de dotaciones de países amigos, astilleros de Europa y oficiales que habían tenido la oportunidad de encontrarse embarcados como premio estimulo en cruceros a bordo de buques escuela, llegando a definir de esta manera, los departamentos, divisiones, sistemas, sub-sistemas y equipos con los que el buque debía contar. También se incluyó en la matriz la relación de personal superior, subalterno y de marinería por especialidades, para determinar espacios relacionados a la habitabilidad, servicios logísticos y los roles de guardia de acuerdo a la organización que se estaba bosquejando.

Esta matriz, fue aprobada con una Resolución de la Comandancia General de la Marina y se convirtió en una fortaleza, ya que de requerirse alguna modificación bastaría una aprobación de similar jerarquía sin tener que escalarse a niveles superiores y se disponía de un instrumento sólido en su concepción que permitió no tener desvíos de planeamiento sobre todo en lo referido a determinación de necesidades. Al término de este trabajo, la matriz fue entregada a diseñadores de este tipo de buques para determinar volúmenes y espacios necesarios y lo más importante, tener una definición cercana a las dimensiones que requeriría la plataforma. Pasadas unas semanas, recibimos

las primeras propuestas y todas coincidían en que las dimensiones deberían ser superiores a los 100 metros de eslora y que el buque debía tener 4 palos. El aparejo recomendado para beneficiar el entrenamiento de una mayor cantidad de cadetes era el de bricbarca.

En agosto, se gestionó en el Estado Mayor General de la Marina, el presupuesto correspondiente, para realizar el proceso de contratación de una empresa que desarrolle un anteproyecto.

Seguíamos avanzando en el cumplimiento de objetivos. Ya contábamos con un buque que tenía dimensiones y capacidades definidas en términos genéricos, y entraríamos a una nueva etapa que era el desarrollo del anteproyecto que permitiría tener específicamente detallado nuestro buque escuela a vela.

El camino del anteproyecto (2012)

Éramos conscientes que cada paso que se daba, nos permitía estar más cerca del objetivo final, que era la aprobación de la construcción del buque escuela a vela. Se presentó al Vicealmirante Jose Cueto Aservi, en funciones como Jefe del Estado Mayor General de la Marina, la propuesta de aprobación económica para el desarrollo de un anteproyecto. La idea fue aprobada y los recursos fueron asignados, para lo cual se conformó un comité de adquisiciones de compras en el extranjero (CACE), que desarrolló las bases del concurso internacional para el desarrollo de detalle que serviría como base para tener una sola referencia en el caso de convocarse una licitación internacional para la construcción del buque escuela.

El desarrollo de las bases tuvo como finalidad, determinar la experiencia del postor en desarrollo de expedientes técnicos en general y expedientes técnicos de buques escuela a vela; que era el contrato que se firmaría. Estuvieron interesados en este proceso, astilleros de Holanda, Polonia y España.

En febrero del 2012, se adjudicó el proceso a la empresa española Castellanos y Pamies (CYPSA), quienes a partir de la firma del contrato iniciaron los trabajos para describir detalladamente cada uno de los aspectos y áreas del buque. La continuidad se mantenía al haberse designado como representantes del área técnica al C. de N. Ricardo Lanatta, representante del área operacional al C. de N. Luis Braschi y del área de educación al C. de N. Gianfranco Polar. El trabajo se desarrolló en base a permanentes consultas por parte de la empresa a los representantes de cada una de las áreas, el trabajo se facilitó, debido a que

existió previamente la matriz técnico-operacional que determinó las necesidades, el anteproyecto, debería describir que capacidades se requerían para cumplir las normas internacionales sobre seguridad de la vida en la mar, las normas específicas exigidas por la autoridad del Canal de Panamá y también del Canal de Suez.

Durante ese año, hubo reuniones permanentes del comité de coordinación con la empresa y con las áreas técnicas correspondientes para que el documento final que se entregue, sea el reflejo de lo que la Marina necesitase.

El escenario que se había considerado para la construcción fue que el buque se construya en el extranjero, principalmente por lo complejo de la construcción de este tipo de buques, en los que cada cuaderna tiene formas diferentes.

Se presentaron cambios institucionales en el alto mando y cargos de los señores vicealmirantes dispuesto por el supremo gobierno en mayo, asumiendo la Comandancia General de la Marina el Almirante Carlos Tejada Mera y como Jefe del Estado Mayor General de la Marina el Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

En el mes de julio, fuimos citados al despacho del Comandante General de la Marina, un grupo de oficiales almirantes y oficiales superiores con la finalidad de recibir el encargo de desarrollar tres (03) videos institucionales de los proyectos emblemáticos:

- Patrulleras marítimas, encargado al señor Vicealmirante Edmundo Deville del campo (DICAPI).
- Buque multipropósito, encargado al señor Vicealmirante Wladimiro Giovanini y Freire (COMOPERPAC).
- Buque escuela a vela, encargado al señor Contralmirante Cristian Lindley Ruiz (DIRESNA).

El video debería tener una duración máxima de 15 minutos, y permitir sensibilizar al Presidente de la Republica para que se aprueben los proyectos y se disponga la asignación de recursos para la construcción, transmitiéndole el sentir institucional.

El plazo recibido para el desarrollo del video fue de 30 días a partir de ese momento, plazo que se cumplió, programándose una reunión con el consejo superior de almirantes para la revisión y opinión correspondiente, y presentar modificaciones correspondientes. En el video se presentó principalmente las fortalezas relacionadas con la función del buque y los diferentes sectores del poder ejecu-



Buque Escuela a Vela BAP *Unión*

tivo y como el buque escuela desarrollaba una serie de tareas en contribución principalmente a la política exterior del estado.

Fue un domingo en el que el Almirante Carlos Tejada Mera (COMGEMAR), me llama por teléfono para comunicarme que había sido citado por el Presidente de la Republica en Palacio de Gobierno a fin de presentar los videos de los tres proyectos emblemáticos Es importante manifestar, que el proyecto del buque escuela a vela fue aprobado cuando habían transcurrido 4 minutos de los 14 que duraba el video completo (No significó esto, que no se terminara de ver). Fue en ese escenario que el Presidente dispuso que el buque tenía que construirse en el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). Que el anuncio de la construcción lo realizaría el Presidente de la República durante la ceremonia del 8 de octubre en la Plaza Grau del Callao.

Se había alcanzado un gran objetivo, materializar el deseo histórico de contar con un buque escuela a vela para la Marina de Guerra del Perú, hecho que a todos los peruanos y en especial a todos los marinos, nos llena de orgullo, no sólo por el anhelo cumplido sino por la significancia para el país del reto de progreso y desarrollo que significa flamear el pabellón nacional en aguas y puertos del mundo entero.

La Marina de Guerra del Perú, se merece un "Bravo Zulu" (Bien Hecho), en la cruceta de cada palo de sus unidades, en representación de un objetivo logrado y del cual, todos ya nos sentimos orgullosos.



El Primer Ministro, Vicealmirante Roque Saldías acompañando al Presidente Manuel Odría en una visita oficial - Iquitos 1955. Archivo Histórico de Marina.

La Armada Peruana en 1955. Una crónica naval

Teniente Primero AP Michel Laguerre Kleimann
Licenciado en Ciencias Marítimas y Navales, Escuela Naval del Perú (2006). Sirvió a bordo del BAP *Aguirre*, así como en la Estación de Armas Submarinas.
Calificado en Ingeniería Electrónica (2008). Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2014). Miembro Asociado del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College de Londres (2016). Miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégicos Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Histórico-Marítmos del Perú. Coautor con el doctor Héctor López Martínez del libro *Tres Héroes Navales Lambayecanos* (2014). Autor del libro *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)* (2015). Ha escrito como colaborador en los diarios *El Comercio, Correo* y *La República*, así como en los diarios digitales *Lucidez* y *Político.Pe*. Del mismo modo en el informativo *Punto.Edu* de la PUCP. Ha escrito artículos en la *Revista de Marina*, en la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, en la revista *Derroteros de la Mar del Sur* y en el *Boletín* del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú (BIRA).



RESUMEN
El presente artículo busca presentar, a manera de crónica, la cotidianidad institucional de la Marina de Guerra en 1955. De hecho, a través de los personajes, puede observarse un continuo histórico del desarrollo institucional.

PALABRAS CLAVE
Manuel Odría, Guerra Fría, Marina de Guerra del Perú, Alfredo Sousa Almandoz, Emilio Barrón Sánchez, Santa Coltilde.

ABSTRACT
In 1995, the Peruvian Navy celebrated 134 years of institutional life. The present text encircles in a chronicle way the actions, celebrations, events, and nominations made by the Peruvian Navy in that year.

KEYWORDS
Manuel Odría, Cold War, Alfredo Sousa Almandoz, Submarine School, Association of Naval Ex – Cadets.

INTRODUCCIÓN

Durante 1955 el Perú celebraba su centésimo trigésimo cuarto aniversario de vida independiente. El presidente de la República era el general de división Manuel Odría, quien se encontraba a un año de dejar el cargo y de ser relevado por el ingeniero y doctor Manuel Prado Ugarteche. Prado asumiría por segunda vez las riendas del siempre difícil Gobierno peruano. El Ochenio (1948-1956) se acercaba a su fin[1].

1. Mediante Decreto Supremo 3230 del 2 de noviembre de 1955, se convocó a elecciones generales para el domingo 3 de junio de 1956 (renovación de los Poderes Ejecutivo y Legislativo).

• Artículo recibido el 16 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 19 de agosto de 2016

El 8 de octubre de ese mismo año, la Armada del Perú conmemoró no solo los 134 años de vida institucional, sino también el aniversario 76 desde que el Gran Almirante del Perú falleció sobre la cubierta del ya legendario monitor *Huáscar*. La ceremonia recordativa no disminuía ni en pompa ni en solemnidad a las anteriores. El ministro de Marina —y presidente del Consejo de Ministros— era el señor Vicealmirante Roque Saldías Maninat[2], hijo del Capitán de Navío, educador, matemático y sobreviviente de la Guerra del Pacífico Eulogio Saldías Peña (guardiamarina el 2 de febrero de 1875).

El contexto fue alentador dentro del proceso de consolidación de la modernización de la Marina de Guerra del Perú: "La bonancible coyuntura económica mundial, marcada por la guerra de Corea (1950-1953) y la reconstrucción de Europa después de la Segunda Guerra Mundial, estimuló en el Perú el vigoroso crecimiento de las exportaciones y la inversión extranjera"[3].

Por otro lado, el severo anticomunismo de Odría estrechó las relaciones con los Estados Unidos de Eisenhower —periodo de inicio de la Guerra Fría—, y se tradujo en la firma de un pacto de asistencia militar en 1952. Así, en 1956 las Fuerzas Armadas peruanas recibieron 9,1 millones de dólares[4]. La coyuntura de la política internacional influía en el Perú.

Es así que la Marina de Guerra del Perú continuaba con sus actividades y compromisos en provecho del desarrollo a través de la defensa nacional.

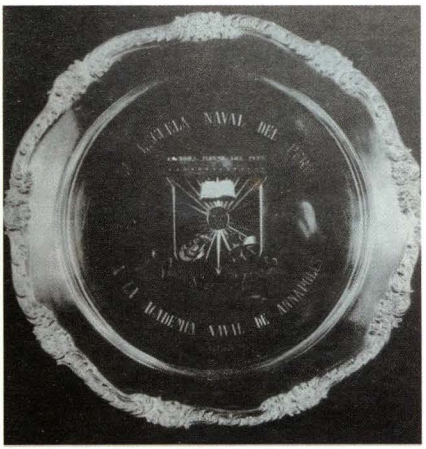
Por ejemplo, el 6 de enero de este año, el Crucero de Verano —compuesto por la División de Destructores y la Primera División de Submarinos— zarpó bajo el mando del capitán de navío Francisco Torres Matos[5] rumbo al litoral sur con los cadetes de primero y segundo año. Tres días después, la División de Fragatas y la Segunda División de Submarinos zarparon rumbo a San Francisco junto a los cadetes de tercero y cuarto año[6].

En febrero de 1955, el director de la Escuela Naval del Perú y de las Escuelas Técnicas de la Armada, Capitán de Navío Alfredo Sousa Almandoz[7], viajó junto al jefe de Estudios de la Escuela Naval, el Capitán de Fragata Julio Giannotti Landa[8], a Estados Unidos, para visitar la Escuela Naval de Annapolis, la Escuela

2. Egresado el 8 de enero de 1912.
3. CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo: desde las luchas por la independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004, p. 297. KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012, pp. 366-369.
4. KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012, p. 373
5. Egresado el 24 de noviembre de 1927.
6. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 1, pp. 107-108.
7. Egresado el 30 de diciembre de 1926.
8. Egresado el 28 de diciembre de 1931.



Capitán de Navío Alfredo Sousa junto al Capitán de Fragata Julio Giannotti, obsequiando un plato de plata al guardiamarina, comandante de la Brigada de Guardiamarinas de la Academia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica (*Revista de Marina*).



Detalle del plato de plata obsequiado (*Revista de Marina*).

de Guerra Naval de New Port, la Escuela de Submarinos en New London y los astilleros de la Electric Boat Company[9].

El 18 de marzo arribó al puerto de Callao la fragata de su majestad holandesa *Van Zijill*, al mando del Capitán de Fragata F.C.H. van Straaten, y fue recibida por el Capitán de Navío Francisco Torres Mattos[10].

La Escuela Naval inició su año académico el 4 de abril. El jefe de Estudios, el capitán de fragata Fernando Rojas Guerrero[11], fue el encargado de dar el discurso de orden. El 30 del mismo mes se realizó la jura de los cadetes de primer año, ceremonia presidida por el jefe del Estado Mayor General de Marina, el ahora Contralmirante Alfredo Sousa Almandoz[12]. Los juramentados fueron: Bernardino León Noguerol, Jorge Saz Pegorari, Benjamín Rengifo García, Víctor Gonzáles Pacheco, Enrique Barnadas Ramírez, Francisco Protto Alcerreca,

9. *REVISTA DE MARINA*, op. cit.
10. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 2, pp. 211-216.
11. Egresado el 5 de enero 1932.
12. Ascendió el 17 de marzo de 1955.

Arturo Hernández Montoya, Luis Justo Navarro, Manuel Reyna Arimborgo, Luis Bardales Vásquez de Velasco, Oscar Rizo-Patrón Belgrano, Enrique Valdivia García, Ernesto Montagne Vidal, Eduardo Shoobridge García, Juan Albert Miranda, Walter Indacochea Queirolo, Marino Defilippi Ordóñez, Alfredo Ibárcena Morán, Jorge Chávez Gonzales, Jorge Arteta Miranda, César Flores Flores, Armando Meza Cavero, Joaquín Ocampo Oliart, Carlos Pfenning Augustín, Luis Suárez Altet, Harry Chamorro Melgar, José Remy Padilla, Augusto Vargas Prada Perales, Juan Musso Torres, Fernando Crosby Trisano, Wilfredo Azpilcueta Corzo, Jorge Portocarrero Prieto, Guillermo Bentín Sánchez, Jorge Navarro Gutiérrez, Kurt Neufuss Fernández, Luis Carvajal Lazo, Héctor Toledo Paredes, Américo Vidal Solís[13].

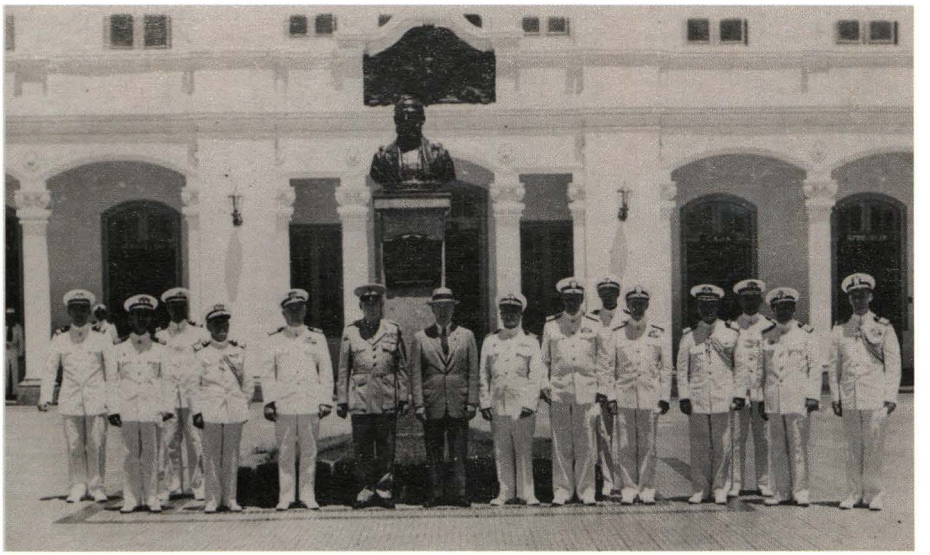
Durante el mes de junio las instalaciones de la Armada —Escuela Naval, Escuela Superior de Guerra Naval, Escuelas de Entrenamiento, Submarinos, entre otras— recibieron la visita oficial del presidente de Venezuela, coronel Marco Pérez Jiménez, y del ministro de Defensa de Bolivia, coronel Gualberto Olmos[14].

En julio ocurrieron dos eventos los que marcaron el mes patrio. En primer lugar, el 27 se celebró en el patio de honor de la Escuela Naval del Perú los 121 años del



Secretario de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica firmando el Libro de Oro de la Escuela Naval del Perú (Archivo Histórico de Marina).

13 *REVISTA DE MARINA*, op. cit.
14. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 3, pp. 325-326.



Charles S. Thomas, en el patio de honor de la Escuela Naval del Perú (Archivo Histórico de Marina).

natalicio del almirante Miguel Grau Seminario. Durante el evento, el agregado naval de la Embajada de Estados Unidos, Capitán de Fragata Arthur McIntyre, "hizo entrega a la Compañía de Cadetes de una placa enviada por cadetes de la Escuela Naval de Annapolis, conmemorativa a la visita que hiciera a esta Escuela el Honorable [Charles] Thomas, secretario de Marina de los Estados Unidos"[15].

La otra fecha significativa fue el desfile por Fiestas Patrias. Este evento se realizó en el Campo de Marte y tuvo como invitado oficial al presidente de la República de Bolivia, Víctor Paz Estenssoro. El primer agrupamiento en pasar frente a la tribuna oficial fue el de la Marina de Guerra, al mando del capitán de navío Alejandro Martínez Claure[16].

Por otro lado, en ese mes se celebraron elecciones para la nueva Junta Directiva del Centro Naval del Perú. Resultó electo como presidente el contralmirante Emilio Barrón Sánchez[17]. Asimismo, en la sede del Centro Naval se efectuó la despedida de los oficiales que pasaron a la situación de retiro: los señores contralmirante Manuel R. Nieto Chipoco[18], Pedro Mazuré Alcócer[19], Ernesto

15. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, AÑO 1955. Nro. 4. pp. 447-429.
16. Egresado el 28 de diciembre de 1930.
17. Egresado el 2 de enero de 1923.
18. Egresado el 2 de enero de 1915.
19. Egresado el 8 de enero de 1918.

Rodríguez Ventosilla[20], así como los capitanes de navío Francisco Corrales Ayulo[21] y Carlos Edwards Ugaz[22].

Mediante el Decreto Supremo 13 del 5 de setiembre —firmado por Odría y Saldías— se decretó la incorporación del buque de la Armada Peruana (BAP) *Chimbote* a la Escuadra Nacional.

A su vez, la Resolución Suprema 176, de fecha 5 de setiembre, estableció que los submarinos mandados a construir en los astilleros de la Electric Boat Division of General Dynamics Corporation de Groton (Connecticut, Estados Unidos) se llamaran *Atún* y *Merlín*.

El 8 de octubre, Día de la Marina de Guerra del Perú, el presidente Odría presidió la ceremonia por los 76 años del combate naval de Angamos. En el contexto de esta celebración, Odría inauguró la Escuela de Submarinos, el Muelle de Reparaciones (construido completamente por el Arsenal Naval), la Sala de Diseño y Gálibos ("espacio de amplias dimensiones en el que se combinan las funciones de una oficina de trazado de buques y un taller para la confección de plantillas, y que en este caso abarca aproximadamente una extensión de 20.000 pies cuadrados"), las Gradas de Construcción Naval, y finalmente colocó sobre las gradas la quilla del BAP *Zorritos* (Buque N.° 1)[23].

Días después, el 27 de octubre, el presidente del Consejo de Ministros, señor vicealmirante Roque Saldías, junto al embajador del Perú en Estados Unidos, señor Fernando Berckemeyer, y autoridades del Departamento de Marina de ese país, asistieron a la ceremonia de colocación de las dos quillas del *Atún* y del *Merlín*. Ese mismo día, en la ciudad de Iquitos, en la margen izquierda del río Nanay se inauguraba la estación fluvial Santa Clotilde con presencia del edecán del presidente de la República, Capitán de Fragata José Rivarola Rojas[24]; del representante del ministro de Marina, contralmirante Luis Edgardo Llosa Gonzales-Pavón[25], y del contralmirante Eloy Burga Tejada[26], comandante general de la Fuerza Fluvial del Amazonas[27].

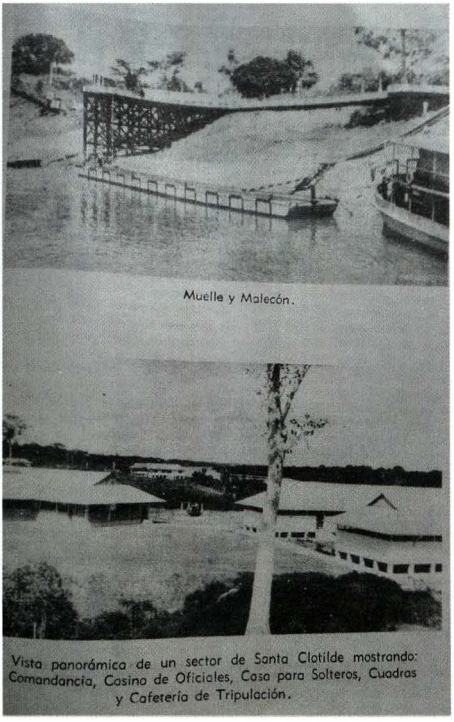
Por otro lado, y continuando con los trabajos limítrofes que continuaron al Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro de 1942, mediante

---

20. Egresado el 8 de enero de 1918.
21. Egresado el 1 de enero de 1917.
22. Egresado del 8 de enero de 1920.
23. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 5, pp. 536- 549.
24. Egresado el 30 de diciembre de 1935.
25. Egresado el 23 de diciembre de 1928. Ascendió a contralmirante el 17 de marzo de 1955.
26. Egresado el 25 de diciembre de 1927.
27. Egresado el 25 de diciembre de 1927.



Base Fluvial de Santa Clotilde (*Revista de Marina*).



Vistas de Santa Clotilde (*Revista de Marina*).

el Decreto Supremo del 26 de noviembre de 1955, se nombró al capitán de fragata don Fernando Elías Aparicio[28] como presidente de la Comisión Peruana Demarcadora de Límites con el Ecuador (sección oriente), en reemplazo del capitán de navío don Florencio Teixeira Vela[29]. El primero perteneció a la promoción de ingreso de 1930, mientras que el segundo, a la de 1923[30].

Durante este año la Escuela de Submarinos dependía del comandante del Centro de Entrenamiento Naval del Callao. Las Escuelas de Ingeniería y Furrieles continuaban bajo el control de las Escuelas Técnicas de la Armada[31].

El Ministerio de Marina nombraba al señor Carlos Sánchez Málaga como auxiliar primero en la Escuela Naval, por un periodo de prueba de 90 días, y

28. Egresado el 30 de diciembre de 1936.
29. Egresado el 28 de diciembre de 1928.
30. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Excadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Excadetes Navales del Perú. 1982, pp. 336-340.
31. Órdenes Generales 12, 28 y 31.32.



Capitán de Fragata Fernando Elías Aparicio.

nuevo inspector de la Banda de Músicos de la Armada[32]. El Teniente Primero Hugo Sommerkamp Bernales[33] era autorizado para contraer matrimonio con la señorita Luisa Cristina Hermoso, de nacionalidad venezolana[34].

Dos oficiales eran enviados en Misión de Estudio a la Escuela de Submarinos de New London, Estados Unidos)[35], mientras que los capitanes de navío USN Richard E. Nichols y Carlos Monge Gordillo[36], los capitanes de fragata Fernando Lino Zamudio[37] y Luis López de Castilla Hidalgo[38], junto al maestro técnico USN Frederick J. Nate, viajaron a Estados Unidos con el objetivo de estudiar, revisar y completar de forma definitiva los planos existentes para la construcción de la nueva Escuela de Submarinos[39].

La Armada había nombrado en nuevos cargos a un grupo de oficiales: al capitán de navío Juan F. Torres Mattos como comandante de la Flotilla Antisubmarina, al contralmirante Emilio Barrón Sánchez como director de la Escuela Superior de Guerra Naval, y al contralmirante Alfredo Sousa Almandoz como jefe del Estado Mayor General de la Marina[40].

32. R.M. 2314 del 3 de noviembre de 1955.
33. Egresado el 29 de diciembre de 1945.
34. R.M. 1647 del 20 de julio de 1955.
35. Resolución Suprema 132 del 11 de junio de 1955.
36. Egresado el 26 de diciembre de 1931.
37. Egresado el 30 de diciembre de 1932.
38. Egresado el 28 de diciembre de 1940.
39. R.M. 375 del 24 de febrero de 1955.
40. Órdenes Generales 1, 9 y 10.



Contralmirante Emilio Barrón Sánchez (*Revista de Marina*).

En el aspecto material, se aprobaron diferentes presupuestos presentados por la firma Guillermo Payet para la ampliación del almacén del Arsenal Naval del Callao[41], la construcción del almacén de repuestos[42], la reparación del rompeolas de la Escuela Naval del Perú[43], la ampliación de los edificios del Centro de Entrenamiento Naval del Callao[44], así como la realización de las obras adicionales de la Escuela de Artillería[45] y la Escuela de Submarinos[46], y la adquisición de maquinaria y equipos para la Escuela de Submarinos[47].

En el aspecto organizativo, se aprobaron los reglamentos de Organización y Funciones de las secciones del Estado Mayor General de la Marina[48], el Reglamento de la Escuela Naval[49] y el Reglamento de la Escuela de Aprendices[50].

El 19 de noviembre, el USS *Columbus*, bajo la insignia del contralmirante T.M. Stocks, arribó al puerto del Callao. Fue recibido por el comandante general

41. R.M. 94 del 15 de enero de 1955.
42. R.M. 95 del 15 de enero de 1955.
43. R.M. 1105 del 9 de mayo de 1955.
44. R.M. 1131 del 11 de mayo de 1955.
45. R.M. 1646 del 19 de julio de 1955.
46. R.M. 2071 del 15 de setiembre de 1955.
47. R.M. 2077 del 15 de setiembre de 1955.
48. R.M. 413 del 2 de marzo de 1955.
49. Resolución Suprema 140 del 27 de junio de 1955.
50. R.M. 2517 del 30 de noviembre de 1955.

de la Escuadra, contralmirante Alberto Arnillas Arana[51]. A los cuatro días, el Contralmirante Luis Edgardo Llosa Gonzáles-Pavón asumió su Comandancia General[52].

Al día siguiente de este relevo, el presidente de la República asistió a la ceremonia de clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú, que comenzó con el cambio de mando entre los cadetes de cuarto y tercer año. Luego, el general Odría entregó los despachos a los nuevos oficiales.

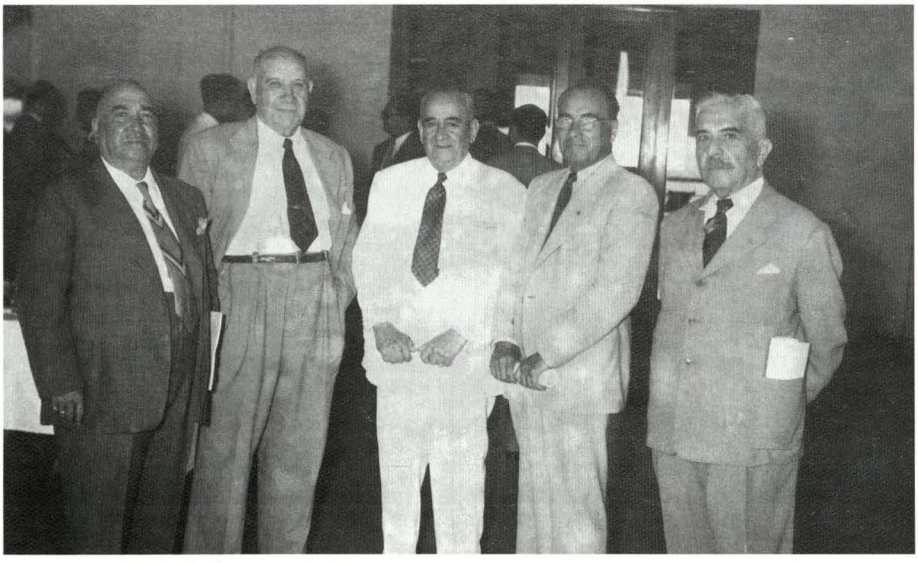
La espada de honor fue obtenida por el cadete de cuarto año Raúl Vargas Fuller. El premio Misión Americana fue entregado por el Capitán de Navío USN Richards E. Nichols, jefe de la Misión Naval Americana, al cadete de cuarto año Luis Montes Lecaros, por haber obtenido la más alta nota en el curso de Navegación. El Centro Naval otorgó asimismo una distinción al cadete que obtuvo la más alta nota profesional. El cadete Montes también resultó ganador.

Por otro lado, mientras los nuevos oficiales graduados de la Escuela Naval asumían sus primeros destinos y responsabilidades —el 22 de diciembre de 1955 recibieron el despacho de Alféreces de Fragata los cadetes navales de cuarto año Luis Montes Lecaros (al BAP *Castilla*), Alfonso Panizo Zariquiey (al BAP *Aguirre*), Raúl Vargas Fuller (al BAP *Rodríguez*), Ángel Castro Faucheaux (al BAP *Castilla*), David Minaya Márquez (al BAP *Aguirre*), Luis Elejalde Estenssoro (al BAP *Rodríguez*), Lizandro Paredes Infante (al BAP *Castilla*), Loyer Brandon Claeyssen (al BAP *Aguirre*), Manuel Ramos Montoya (al BAP *Rodríguez*), Víctor Rodríguez Ortiz (al BAP *Castilla*), Enrique Pereira Ríos (al BAP *Aguirre*) y Lucio Velarde Ascuña (al BAP *Rodríguez*)[53]—, los nuevos aspirantes a cadetes navales en la sección Preparatoria de la Escuela Naval, dados de alta el 24 de febrero de ese año, ponían en práctica las enseñanzas y los gratos recuerdos que sus "patrones" les dejaron[54].

Estos nuevos integrantes de la Escuela Naval tuvieron el privilegio que otorga la coincidencia histórica de iniciar sus carreras a la par que la Asociación que se crearía unos meses después de aquel año, que sería abrigo de recuerdos y nostalgias positivas de aquellos años formativos.

De hecho, leer el acta de Fundación de la Asociación de Excadetes Navales nos lleva a comprender el motivo de creación de esta comunidad de marinos, cuyos

51. Egresado el 2 de enero de 1914.
52. Egresado el 2 de enero de 1914.
53. Orden General 40-24-12-955
54. R.M. 377 del 24 de febrero de 1955.



Capitán de Fragata Antonio Rodríguez, Contralmirante Tomás Pizarro, Capitán de Navío L. Rivadeneira B. Contralmirante Pedro Mazuré y Capitán de Fragata John G. Benites, 1956 (Archivo Histórico de Marina)

principios fundacionales, declarados aquel 8 de octubre de 1955, continúan vigentes hasta hoy.

Estos principios fueron el "de exaltar las glorias de nuestra Marina de Guerra y propender a su engrandecimiento desde la vida civil, estrechar vínculos de amistad y camaradería entre sus asociados y fomentar una efectiva ayuda mutua entre los mismos" y alejados de todo fin político. Este ha sido el derrotero por el cual esta embarcación viene navegando durante 60 años de vida institucional.

Los afortunados ingresantes a la Escuela Naval fueron: Carlos Brandon Feijoo, Oscar Bardales Vásquez de Velasco, Fernando Jiménez Román, Pedro Castellano Iturrino, Jaime Carrera Rivera, Juan Freyre Roncagliolo, Carlos Bruno Renzo Espinoza, Aquiles Rubina Valderrama, César Linares Velásquez, Augusto Lavalle del Castillo, Carlos Barba Díaz Fernández, Juan Gonzáles Montes, Enrique Koch Schemmel, Rogelio Arguelles Le Roux, Manuel Reyna Mendoza, Federico Romero Rodríguez, Alfonso Aguirre Hernández, Fernando del Risco del Águila, Rubén Aguilar Quevedo, Abel Ulloa Fernández Prada, José Duffóo Boza, Jaime Teixeira Giraldo, Francis Watson Pizarro, Segundo José González Díaz, Edgard Martínez García, Joaquín Sevilla Panizo, Luis Rivero Valdeavellano, Carlos Ponce Canessa, Oswaldo Villena Neyra, Francisco Rabines Cardozo, Ricardo Lecca Martínez, Dante Grata Granados, Tomás Ríos de Armero, Alfredo Arciniega

Palomino, Jorge Godier del Águila, Roberto Duboc Deza, Jorge Parró Quintanilla, Enrique García Santa María, Carlos Guzmán Lanfranco, Roberto Montero Giuria, José Jeanneau Gracey, Ronald Stambuk Kalinowski, Guillermo Bazán Gonzáles, Oscar Flores Fiol, Guillermo Castañeda Visscher, Julio Insúa Insúa, César Crespo Flecha, Jorge Sánchez Gonzáles, César Caballero Montoya, Luis Vargas Zúñiga, Ricardo Menéndez Vásquez de Velasco, Alberto Buonamici Silvestri, Ernesto Puyó Bramosio, Weyder Gómez Flores, Alejandro Flores Aráoz y Jaime Pacheco Quevedo[55].

Terminaremos este breve relato señalando que se eligió a la Junta Directiva de la Sociedad Fraternal de Marina para 1956, que sería presidida por el señor contralmirante Tomás M. Pizarro[56], junto al vicepresidente, señor contralmirante Ismael Otárola Cabrera[57].

Bibliografía

- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo: desde las luchas por la independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004.
- KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudiois Peruanos. 2012.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú. 1982, pp. 336-340.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1907. Nro. 1, pp. 107-108.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 2, pp. 211-216.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 3, pp. 325-326.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 4. pp. 447-429.

55. Orden General 5-5-3-955.
56. Egresado el 9 de noviembre de 1904.
57. Egresado el 27 de noviembre de 1915. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 6, pp. 631-634.

Guillermo Payet S. A.

Ingenieros Arquitectos Contratistas

Felicitan a la Armada Nacional

con motivo de la inauguración del

CENTRO MEDICO NAVAL DEL PERU

con todos sus servicios

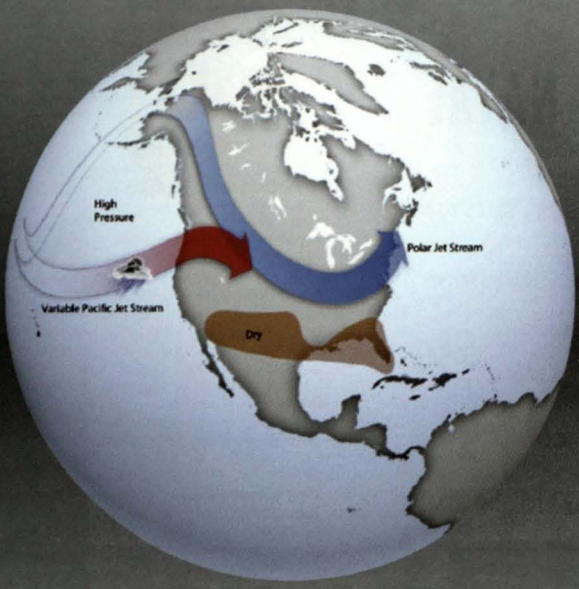
en pleno funcionamiento.

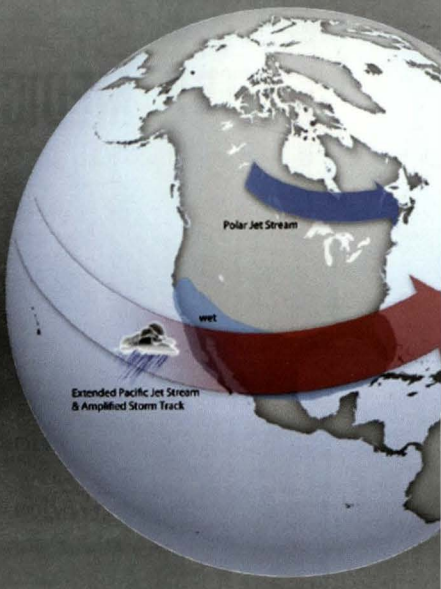
Este establecimiento, erigido con planos y especificaciones gentilmente suministrados por la Secretaría de Marina de los Estados Unidos, es una réplica del Centro Médico Naval más moderno de la Marina Norteamericana.

Guillermo Payet S. A.

Carabaya 959 - Telf. 34280

LIMA


High
Pressure
Polar Jet Stream
Variable Pacific Jet Stream
Dry


Polar Jet Stream
wet
Extended Pacific Jet Stream
& Amplified Storm Track

Las ciencias oceanográficas y su relación con el fenómeno La Niña

Capitán de fragata Julio César Chilet Correa
Oficial de Marina en actividad. Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, con especialidad en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación. Posgrado en Administración Marítima y Portuaria por la Escuela Nacional de Marina Mercante y magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú. Es jefe de la División de Infraestructura del Departamento de Contratos y oficial jefe de la Oficina de Informes Institucionales de la Dirección de Contrataciones del Material.



RESUMEN
Los procesos atmosféricos son los más complicados de predecir. A pesar del desarrollo de tecnologías de última generación para la interpretación de imágenes digitales por parte de los científicos, existen contados instrumentos que nos permiten pronosticarlos y, por ende, establecer las estrategias necesarias para mitigar sus efectos. A la fecha, luego de disiparse la presencia del fenómeno El Niño en la región, un nuevo fenómeno poco conocido, de nombre La Niña, puede desarrollarse. Por ello, es importante conocer los temas científicos relacionados, a fin de tomar las decisiones con anterioridad a su ocurrencia.

PALABRAS CLAVE: El Niño, La Niña, Comité Multisectorial del Estudio Nacional del Fenómeno del Niño, vientos, Oscilación decadal del Pacífico.

ABSTRACT
The atmospheric processes are the most complicated to predict. Despite of the development of cutting edge technologies for interpretation of digital images by the scientists, there are a few instruments that allows us to foretell them and, hence, to establish the necessary strategies to mitigate their effects. Up to date, after clearing the presence of El Niño Phenomenon in the region, a new phenomenon little known, named La Niña, can be developed. For that, it is important to know the scientific subjects related, in order to take decisions previous to its occurrence.

KEYWORDS: El Niño, La Niña, Multisectoral Committee of the National Study of El Niño Phenomenon, winds, Pacific Decadal Oscillation.

"El astrónomo es, de alguna forma, independiente de su compañero astrónomo, ya que puede esperar en su observatorio hasta que la estrella que desea observar llegue a su meridiano, pero el meteorólogo tiene sus observaciones limitadas por un horizonte muy limitado, y no puede hacer mucho sin la ayuda de otros numerosos observadores que le suministren observaciones contemporáneas en un área de extensión amplia".

James Pollard Espy

• Artículo recibido el 5 de junio de 2016, aprobado para su publicación el 2 de junio de 2016

Introducción

El 21 de abril de 2016, el Comité Multisectorial del Estudio Nacional del Fenómeno del Niño (Enfen), mediante el Comunicado Oficial 08-2016, cambió el estado de alerta a "no activo", debido a la declinación del evento El Niño costero, iniciado en la costa peruana en otoño de 2015.

Sin embargo, en algunas ocasiones, cuando culmina un evento El Niño, es probable la aparición de un evento La Niña. Como contraparte del primero, tiene un patrón climático caracterizado por el enfriamiento de las aguas superficiales del océano a lo largo de la costa oeste tropical de América del Sur. Pero lo que muchos lectores se preguntarán es: ¿cómo se origina este fenómeno? ¿Cómo podemos conocerlo debido a su procedencia océano-atmosférica? Y sobre todo, ¿cómo podemos tomar las precauciones a fin de aminorar sus consecuencias en las diferentes regiones? A continuación, trataré de absolver estas y otras dudas referentes a este apasionante tema científico.

Los vientos, origen y fundamentos básicos

Para comenzar, es importante conocer qué es el viento y cómo se produce. La palabra *viento* viene de la raíz latina *ventus*. En meteorología es estudiado como la variable de estado de movimiento del aire que se desplaza tanto de forma horizontal como vertical. Se origina por la rotación del planeta y la diferencia de temperatura entre la tierra y el mar. La dirección del viento depende de la distribución y evolución de los centros isobáricos[1]; se transporta desde los centros de alta presión (anticiclones) hacia los de baja presión (depresiones), y su fuerza es más grande cuanto mayor es la gradiente de presiones. La fuerza del viento se mide en nudos o kilómetros por hora. Se utiliza la escala de Beaufort, que cuantifica la velocidad del viento desde una brisa hasta un huracán.

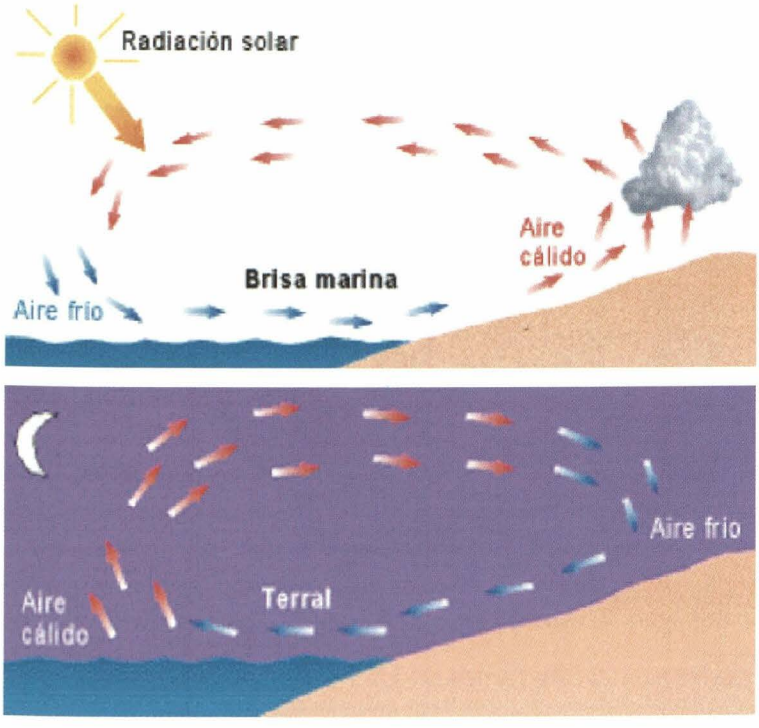
El viento se origina en la energía del Sol como fuente de calor. El movimiento del aire se debe principalmente a una propiedad intrínseca de los gases, porque el aire caliente sube y el aire frío baja. Este es el principio básico que permite la generación y el movimiento del viento y la meteorología es la ciencia encargada de su estudio.

1. Líneas que unen puntos de la Tierra de igual presión atmosférica.

El movimiento básico del aire se divide en dos tipos:

1. Circulación local: el Sol irradia una gran cantidad de energía y provoca que se caliente la superficie de la Tierra. Sin embargo, el agua y la tierra absorben y liberan el calor a diferentes velocidades. Este calentamiento originado de forma desigual genera zonas de alta y baja presión, lo cual produce el movimiento del aire.

La energía calorífica de la radiación solar es la generatriz de todos los procesos meteorológicos y climáticos que existen en la Tierra. Incluso en nuestras labores cotidianas podemos darnos cuenta de que durante el día la tierra se calienta con mayor rapidez que en el mar. Asimismo, el aire situado sobre la tierra se eleva y su lugar es ocupado por aire más frío que proviene del mar. Este movimiento provoca que el viento fluya desde el mar hasta las costas y que se cree una brisa marina. Por la noche la tierra se enfría rápidamente, mientras que el agua conserva el calor del día y eleva el aire en el mar hasta formar una brisa de tierra.

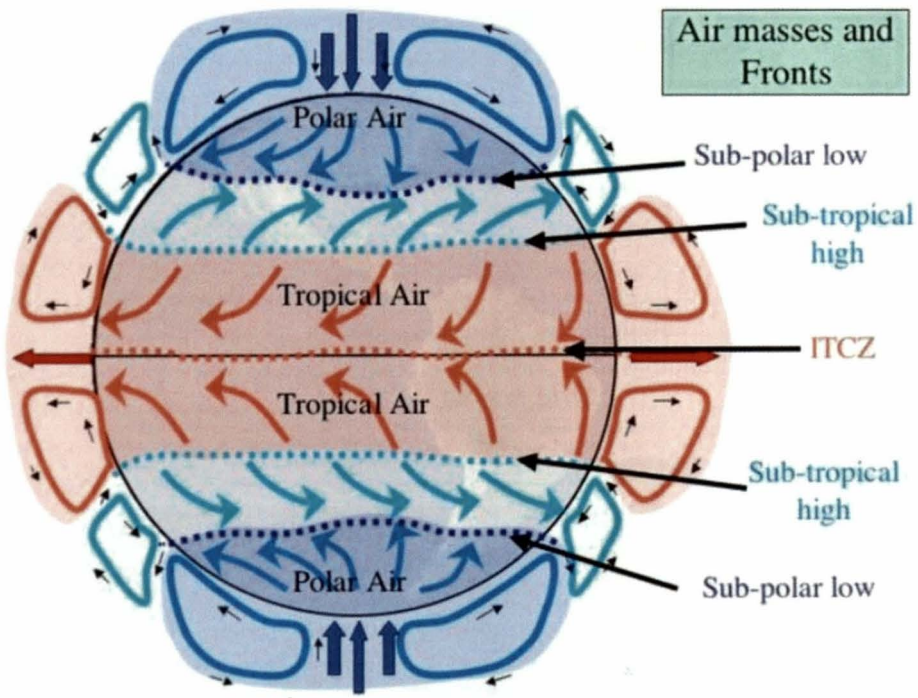


Brisa marina y terrestre.

Es importante mencionar que a mayores alturas el sentido se invierte, a menos que otros sistemas de vientos mayores alteren el proceso. El viento siempre se va a desplazar de una zona de alta a una de baja presión.

2. Circulación mundial: a nivel mundial, el ecuador[2] es la parte del planeta más cercana al Sol, donde se origina el aire caliente y la circulación mundial del viento. Entre aproximadamente los 10° de latitud norte y sur se ubica la Zona de Calma Ecuatorial[3], un área de baja presión donde el aire circula principalmente de manera vertical. En la Zona de Calma Ecuatorial el aire caliente sube unos 10 kilómetros de la superficie, mientras que el aire frío lo empuja; al estar en lo alto, el aire se enfría y regresa a la Tierra.

La circulación del viento en el planeta esta influenciada por el efecto Coriolis[4], un movimiento del aire causado por la rotación del planeta. Como resultado,

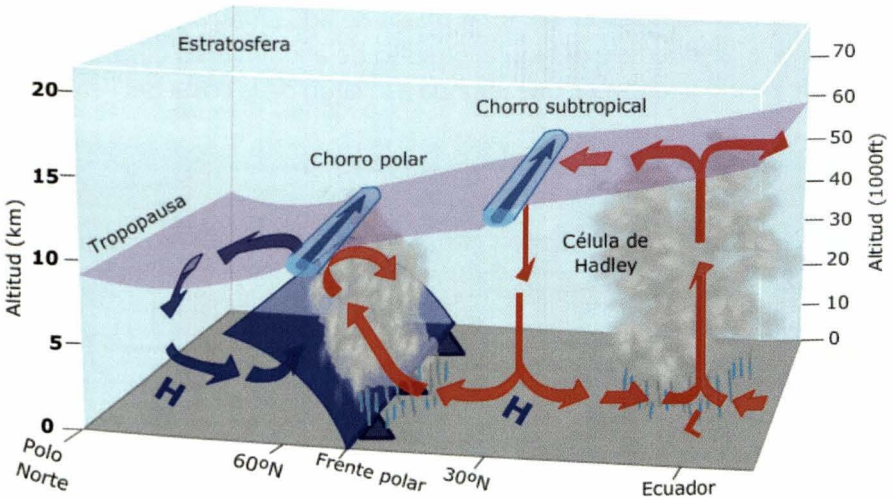


Las celdas de viento en la Tierra.

2. Es la línea imaginaria que divide a la Tierra en dos: el hemisferio norte y el hemisferio sur.
3. Cinturón ecuatorial de calma o de vientos ligeros y variables entre los dos cinturones de vientos alisios.
4. El efecto Coriolis hace que un objeto que se mueve sobre el radio de un disco en rotación tienda a acelerarse con respecto a ese disco, según si el movimiento es hacia el eje de giro o alejándose de este.

el viento sopla en sentido horario del noreste al suroeste en el hemisferio norte y en sentido antihorario del sureste hacia el noroeste en el hemisferio sur. El mismo movimiento circular que existe en la zona ecuatorial ocurre en las zonas denominadas las celdas Hadley[5], ubicadas entre 30° de latitud norte y sur, excluyendo la Zona de Calma Ecuatorial. Igualmente, en las celdas de latitud media entre los 30° y 60° norte y sur, respectivamente, y en las celdas polares entre los 60° y 90° norte y sur, respectivamente.

Cuando el aire caliente sube en el ecuador, al bajar se desplaza en forma parecida a una fuente hacia el norte y el sur, y se une con las corrientes de las celdas Hadley. La combinación de las diferentes celdas, el efecto Coriolis y los cambios de temperatura en las estaciones del año confluyen en un sistema complejo que da origen al movimiento del aire en todo el planeta. Estos ciclos tienen un efecto regulador sobre el clima mundial.



Cédula de Hadley.

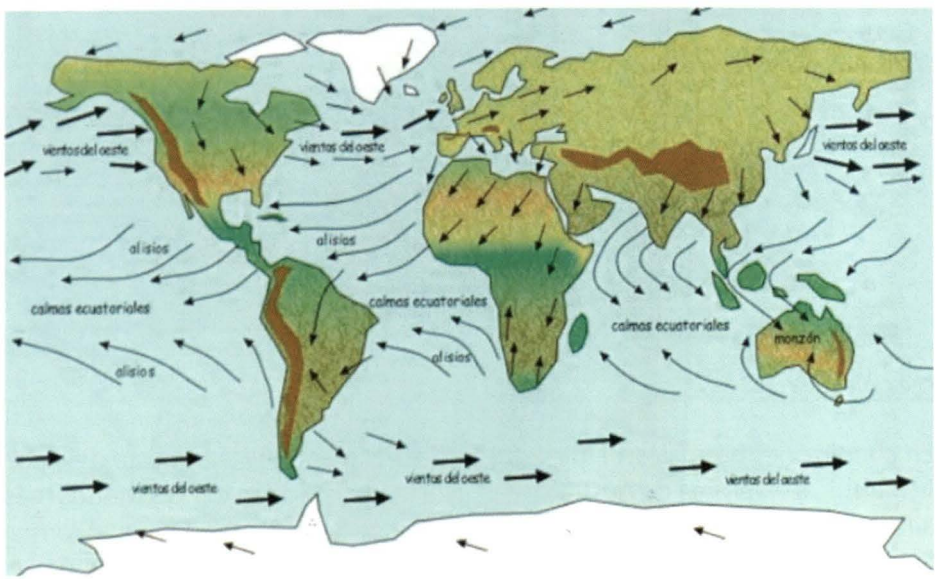
En condiciones normales, el nivel superficial del mar en el lado oeste del Pacífico tropical en el área de Australia es mayor, aproximadamente 0,5 metros más alto que en el borde este de nuestras costas sudamericanas. De igual forma, la termoclina[6] es, por el contrario, más superficial en el este que en el oeste, debido a que los vientos alisios generan una corriente ecuatorial que desplaza agua hacia el oeste.

5. La celda de Hadley es un patrón de circulación que controla la atmósfera tropical con movimientos de ascenso cerca del ecuador y de descenso en latitudes medias (entre 30° de latitud norte y 30° de latitud sur).
6. Capa intermedia entre las aguas superficiales cálidas y las aguas frías profundas.

Los vientos alisios

Los alisios son vientos regulares y moderados que soplan sobre la mitad del planeta a una velocidad media de 20 km/h aproximadamente. En origen son cálidos y secos, pero al atravesar las masas oceánicas se cargan de humedad y se enfrían. Los vientos alisios circulan en el hemisferio norte en dirección predominante desde el noreste y sureste en el hemisferio sur, y son constantes en el verano e irregulares en el invierno. Los vientos alisios del este llevan las aguas superficiales del Pacífico hacia Australia y Filipinas, creando una masa de agua caliente en la cuenca más occidental del continente, con temperatura y niveles del mar más altos. Según cómo los vientos cruzan el océano, se elevan con mayor humedad y se precipitan como fuertes lluvias durante la convección atmosférica sobre los océanos y mares.

Por otro lado, en el borde oriental, las masas de agua frías, ricas en nutrientes, afloran hacia la superficie debido al proceso de afloramiento costero; esto es favorable para la anchoveta, que abunda a lo largo de la costa del Perú.



Los vientos alisios en el mundo.

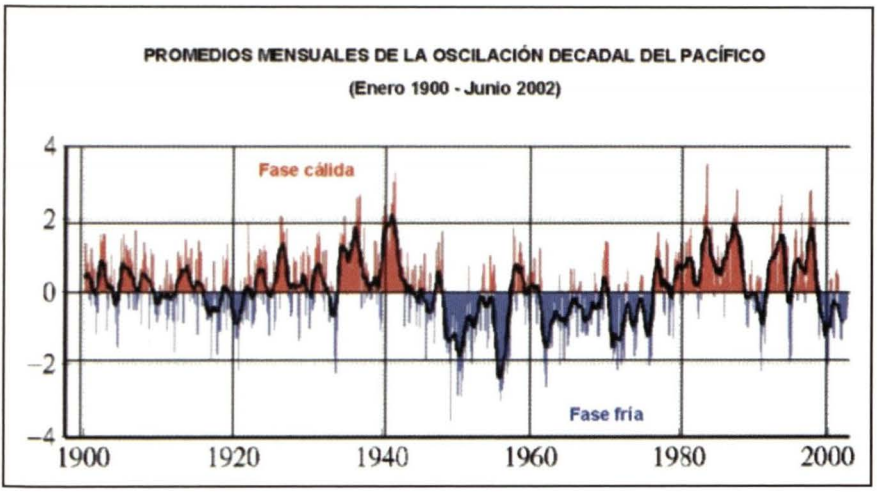
7. Movimientos verticales ascendentes de masas de agua frías y ricas en nutrientes (nitratos, fosfatos, silicatos, etc.) desde el fondo marino hacia la superficie, producidos principalmente por vientos que soplan sobre la superficie. Son responsables de mejorar la producción biológica.

La oscilación decadal del Pacífico

Uno de los nuevos temas en la investigación oceanográfica es la llamada oscilación decadal del Pacífico (ODP). Este término fue desarrollado por el oceanógrafo Steven Hare en 1996, dentro de una investigación que buscaba correlacionar estadísticamente la producción de salmón en Alaska y el comportamiento climático del océano Pacífico norte.

La ODP ha sido descrita como una fluctuación climática de largo periodo en el océano Pacífico, que afecta sobre todo la cuenca del Pacífico y el clima de América del Norte.

Desde el punto de vista océano-atmosférico, la ODP sería el marco de fondo para otras oscilaciones de menor periodo, como El Niño oscilación sur (ENOS), debido a que la duración típica de las fases ENOS oscila entre 1 y 2 años, mientras que las fases de la ODP son del orden de 20 a 30 años. La otra diferencia sustancial es la escala espacial, debido a las regiones que parecen influenciar desde el punto de vista climático. ENOS influye esencialmente en el clima tropical, mientras la ODP afecta al Pacífico Norte y al continente norteamericano.



Consta de una fase positiva o cálida y una fase negativa o fría. Las alteraciones climáticas más importantes en el continente americano ocurren cuando la ODP y ENOS están en fase; es decir, cuando las fases cálidas de la ODP coinciden con eventos El Niño fuertes o extraordinarios y las fases frías coinciden con eventos La Niña intensos.

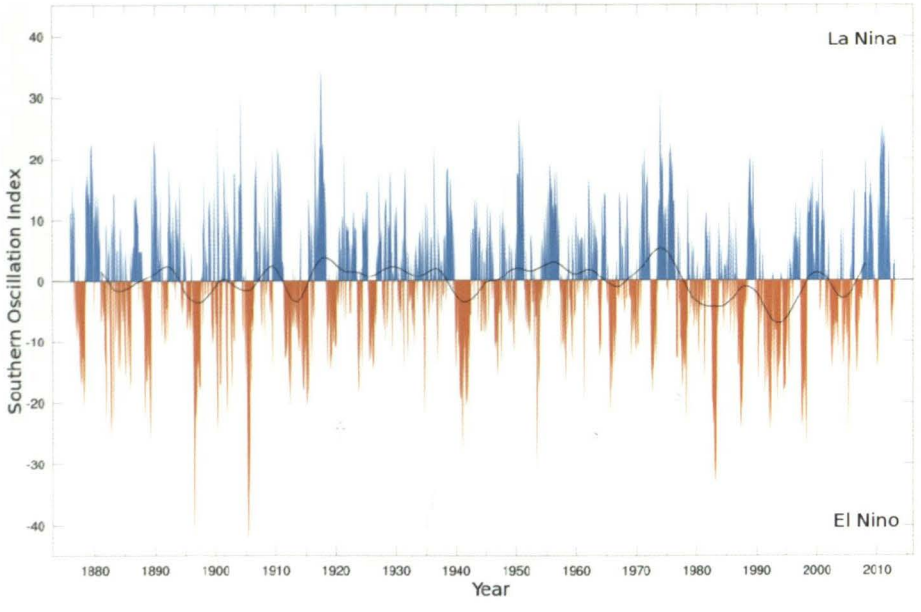
El Niño oscilación sur

ENOS se manifiesta en la atmósfera como una oscilación entre una fase negativa, asociada a eventos El Niño y una fase positiva asociada a eventos La Niña de la oscilación sur (OS). La OS es una fluctuación interanual de dos sistemas de presión a gran escala y de tendencia opuesta. El sistema de baja presión atmosférica superficial se ubica sobre el lado oeste del océano Pacífico Sur (Indonesia, Australia) y el sistema de alta presión atmosférica superficial (anticiclón del Pacífico sur) se sitúa sobre el lado este del océano Pacífico Sur.

Índice de oscilación sur

El índice de oscilación sur (IOS) es otro indicador de la presencia de un evento ENOS. Los valores negativos del IOS señalan el predominio de una presión atmosférica baja en Tahití y una alta en Darwin, lo que se asocia a un calentamiento oceánico (El Niño).

Asimismo, los valores positivos del IOS se asocian a un enfriamiento oceánico (La Niña). El patrón de ENOS en el Pacífico tropical puede estar en uno de tres

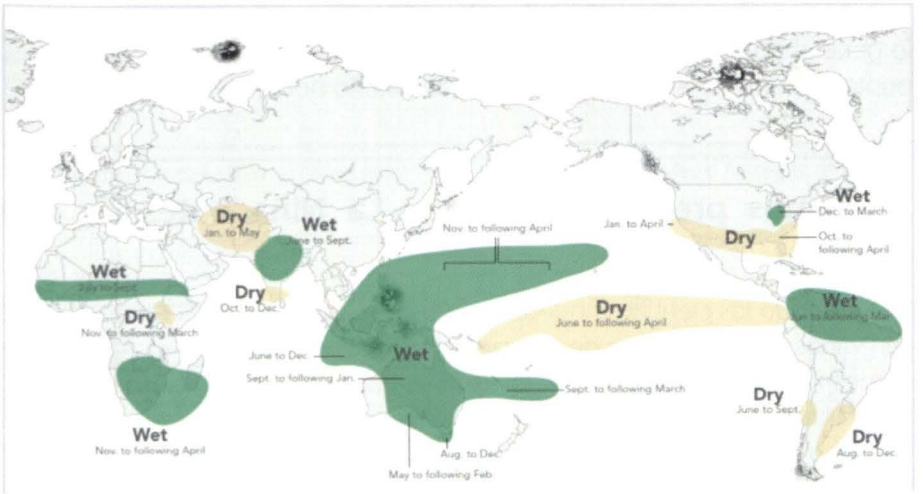


IOS desde 1880 hasta 2016.

estados: El Niño, neutral o La Niña. El Niño es la fase de calentamiento, La Niña es la fase de enfriamiento y neutro indica que las condiciones están cerca de su media a largo plazo. Además de las temperaturas de la superficie del mar inusualmente caliente o fría, ENOS también se caracteriza por cambios en la presión atmosférica. Los efectos locales en el clima causados por La Niña son por lo general lo contrario de aquellos asociadas con El Niño.

Fenómeno La Niña, origen y características

La Niña es un patrón climático que describe el enfriamiento de las aguas superficiales del océano a lo largo de la costa oeste tropical de América del Sur. Es causada por la acumulación de aguas más frías de lo normal en el Pacífico tropical, la zona del océano Pacífico entre el trópico de Cáncer y el trópico de Capricornio. Se caracteriza por la presión del aire por debajo de lo normal en el Pacífico occidental. Estas zonas de baja presión contribuyen al aumento de las lluvias en Estados Unidos y el Caribe, donde tienen una mayor probabilidad de experimentar un huracán durante La Niña.



Efectos del fenómeno La Niña a escala mundial.

Cuando se presenta La Niña, el declive del nivel del mar se incrementa, con más elevación en el oeste y profundización en el este; la pendiente de la termoclina también aumenta, con más notoriedad en los bordes occidental y oriental de la cuenca; y los vientos alisios se fortalecen y enfrían el Pací-

fico tropical. Por otro lado, el clima se hace más seco y frío en las costas de Sudamérica. La convección atmosférica se dirige hacia el borde occidental de la cuenca y las lluvias son abundantes sobre Indonesia. Finalmente, las aguas frías afloran con mayor fuerza en la costa oeste de Sudamérica y los *stocks* de anchoveta son más abundantes.

La Niña se caracteriza asimismo por la presión más alta de lo normal en el Pacífico central y oriental, lo que se traduce en la disminución de la producción de nubes y precipitaciones en esa región, así como condiciones más secas a lo largo de la costa occidental de América del Sur tropical, la costa del golfo de Estados Unidos y la región de las pampas del sur de Sudamérica. Por otro lado, el noroeste del Pacífico se vuelve más húmedo de lo normal.

Esto hace que las situaciones de incendio se eleven y que se presente sequía en el sudeste. Tanto El Niño como La Niña influyen en la zona del Atlántico, donde los huracanes tienden a nacer. Durante La Niña, los huracanes se forman en los trópicos profundos de las ondas del este de África y, por lo tanto, tienen una mayor probabilidad de convertirse en huracanes importantes que pueden llegar a convertirse en una amenaza potencial.

La Niña puede durar entre uno y tres años, a diferencia de El Niño, que por lo general no dura más de un año. Ambos fenómenos tienden a alcanzar su punto máximo durante el invierno del hemisferio norte.

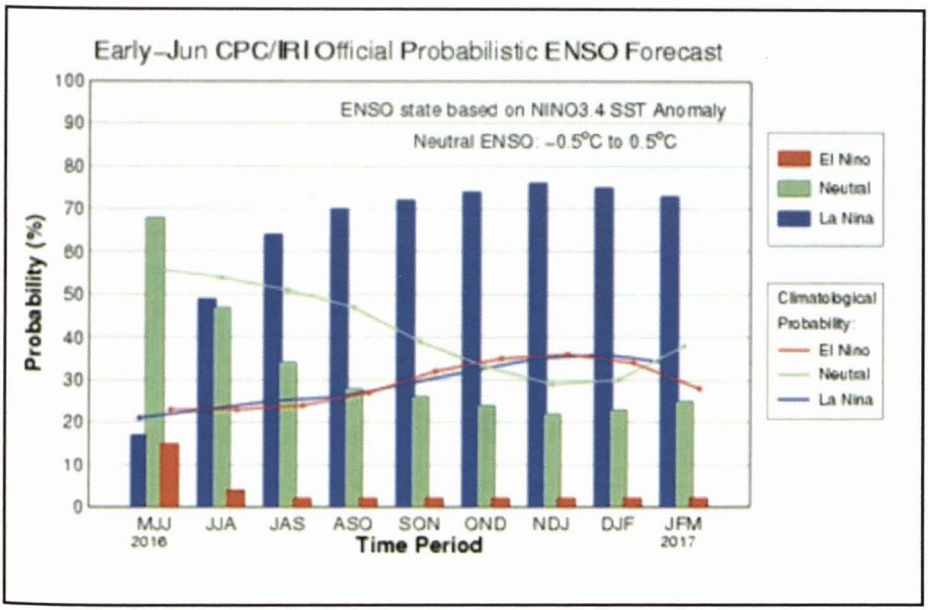
¿Podemos predecir El Niño y La Niña antes de que ocurran?

Sí, a menudo los científicos pueden predecir la aparición de El Niño y La Niña con varios meses a un año de antelación, gracias a los modelos climáticos modernos (como los utilizados por los centros nacionales de la National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA) de predicción ambiental y los datos de observación desde el sistema de observación del Pacífico tropical, con sensores a bordo de satélites, boyas oceánicas y radiosondas, que supervisan constantemente las cambiantes condiciones en el océano y la atmósfera. Sin estas herramientas, no se podría detectar o predecir la aparición de El Niño o La Niña.

La predicción del ciclo de vida de La Niña es crítica para ayudar a planear en beneficio de las personas, y evitar o mitigar los daños potenciales en todos los

sectores de la sociedad, incluyendo la agricultura, la pesca, la energía, el agua, el transporte y el cuidado de la salud.

En nuestra institución la predicción de estos eventos está a cargo del Departamento de Oceanografía de la Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN).

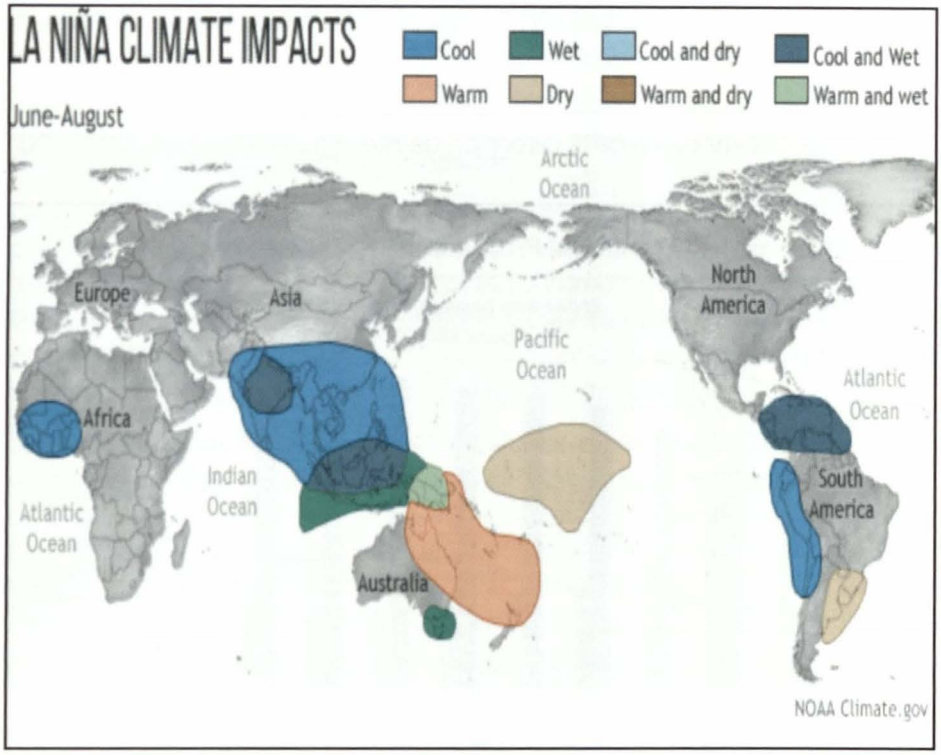


Modelo de pronóstico La Niña, El Niño y neutro de la Agencia Nacional de Medio Ambiente de Estados Unidos.

Monitoreo La Niña

Los científicos recogen los datos sobre El Niño y La Niña utilizando una serie de tecnologías. La NOAA, por ejemplo, opera una red de boyas que miden la temperatura de la superficie del mar, la temperatura del aire, las corrientes, los vientos y la humedad. Las boyas se encuentran en unos 70 lugares, desde las islas Galápagos a Australia. Estas boyas transmiten datos a los investigadores y meteorólogos todos los días.

Usando los datos de estas boyas en conjunto con la información visual que reciben de los satélites, los científicos son capaces de predecir con mayor precisión los eventos La Niña y visualizar su desarrollo e impacto en todo el mundo.



Impactos a nivel mundial de La Niña.

Perspectivas del fenómeno La Niña para 2016

Para la primavera de 2016, el Comité Multisectorial Enfen, basado en el análisis de los pronósticos internacionales y las observaciones de las estaciones mareográficas de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, como las anomalías de TSM actuales en la región Niño 1+2 comparadas con las de años con eventos La Niña, considera probable que en lo que resta del invierno se presenten condiciones oceánicas normales a ligeramente más frías, sin descartar un posible desarrollo de un evento La Niña costera.

El Comité Multisectorial Enfen continuará informando sobre la evolución de las condiciones observadas y sus perspectivas. Este fenómeno repercute en una gran cantidad de eventos negativos, pero la Niña suele tener un impacto positivo en la industria pesquera de la región occidental de Sudamérica.

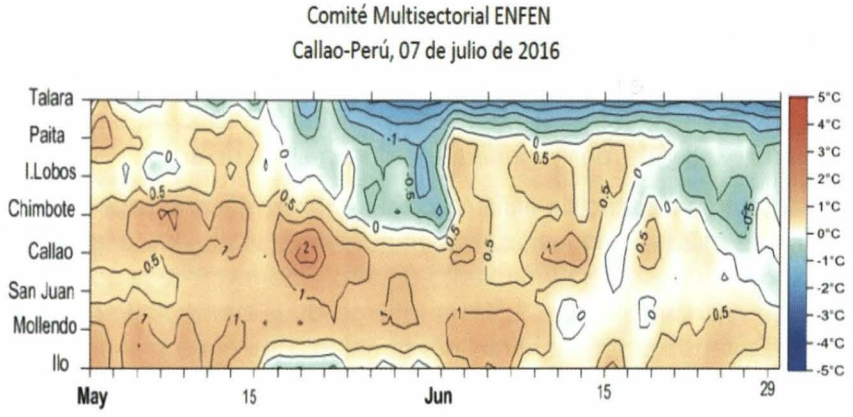


Diagrama Hovmöller de la evolución de la anomalía de la TSM a lo largo del litoral desde mayo de 2016, basado en las observaciones diarias en las estaciones de la DHN, al 30 de junio.

Contribución de la Marina de Guerra del Perú para el estudio del fenómeno La Niña

Como mencioné anteriormente, la Marina de Guerra del Perú, a través de la DHN, realiza un monitoreo constante de las condiciones océano-atmosféricas, a lo largo del litoral, mediante estudios océano-meteorológicos. Para ello, la DHN cuenta con una red observacional compuesta por boyas y estaciones océano-meteorológicas automáticas, sembradas en el dominio marítimo del Perú, cuya información es recibida en tiempo real vía satélite. Asimismo, la DHN realiza cruceros oceanográficos y mantiene un intercambio de información con instituciones nacionales e internacionales identificadas con el estudio del fenómeno El Niño.

10. Conclusiones

- El viento se origina de la energía del Sol como fuente de calor.
- La energía calorífica de la radiación solar es la generatriz de todos los procesos meteorológicos y climáticos que ocurren en la Tierra.
- La combinación de las diferentes celdas, el efecto Coriolis y los cambios de temperatura en las diferentes estaciones del año confluyen en un sistema

complejo que origina el movimiento del aire en todo el planeta. Estos ciclos tienen un efecto regulador sobre el clima mundial.

- La Niña recibe ese nombre porque es el fenómeno contrario al de El Niño, que se presenta en los días cercanos a Navidad. El Niño dura entre uno y tres años y La Niña, por lo general, no dura más de un año.
- Durante el fenómeno La Niña, debido a la intensificación de los vientos alisios, las masas de agua frías ricas en nutrientes afloran hacia la superficie, debido al proceso de afloramiento costero. Esto favorece la aparición del recurso anchoveta, que abunda a lo largo de la costa del Perú. Por otro lado, la intensificación de huracanes también aumenta con la presencia de La Niña.
- A menudo los científicos pueden predecir la aparición de El Niño y La Niña con una antelación de varios meses a un año, gracias a los modelos climáticos modernos.
- Para la primavera de 2016, el Comité Multisectorial Enfen, basado en el análisis de pronósticos internacionales y observaciones de la DHN de la Marina de Guerra del Perú, considera probable que en lo que resta del invierno se presenten condiciones oceánicas normales a ligeramente más frías, sin descartar un posible desarrollo de La Niña costera.
- Debemos conocer a profundidad este tema de interés nacional y tomar conciencia respecto a cómo podemos contribuir a nuestro nivel en difundir en primera instancia los conocimientos vertidos respecto al fenómeno La Niña, así como las acciones a seguir en caso de presentarse un evento de fuerte intensidad.

Bibliografía

- COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ. Informe del Fenómeno del Niño 1997-1998. Lima: Consejo Nacional. 1998.
- D'ALEO, Joseph S. *The Oryx Resource Guide to El Niño and La Niña.* Westport: Oryx Press. 2002.
- GLANTZ, Michael. A La Niña summit: a review of the causes and consequences of cold events, workshop report, executive summary. Boulder: Workshop Report. Julio de 1998.
- MCPHADEN, Michael; ZEBIAK, Stephen; GLANTZ, Michael. ENSO as an integrating concept in Earth science. En: *Science,* junio de 2007. Vol. 314, nro. 5806, pp. 1740-1745.
- ROMERO, Gilberto y MASKREY, Andrew. Cómo entender los desastres naturales. En: Andrew Maskrey (Comp.). *Los desastres no son naturales.* Bogotá: Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina. 1993.
- SANABRIA, Janeet. *Impacto de la variabilidad y cambio climático en la agricultura peruana.* Lima: Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú. 2012.
- TAKAHASHI, Ken; MONTECINOS, Aldo; GOUBANOVA, Katerina; DEWITTE, Boris. ENSO regimes: Reinterpreting the canonical and Modoki El Niño. Geophysical Research Letters, 2011. Vol. 38, nro. 10.
- ZHANG, Wenjun; WANG, Lei; XIANG, Baoqiang; QI, Li; HE, Jinhai: Impacts of two types of La Nina on the NAO during boreal winter. En: *Climate Dynamics,* 2015. Vol. 44, nros. 5-6, pp. 1351-1366.
- ZHENG, Fei; FENG, Lisha; ZHU, Jiang. An incursion of off-equatorial subsurface cold water and its role in triggering the "double dip" La Nina event of 2011. En: *Advances in Atmospheric Sciences,* 2015. Vol. 32, nro. 6, pp. 731-742.

Internet

- http: //www.dhn.mil.pe
- http://www.nea.gov.sg/weather-climate/forecasts/el-nino-la-nina-status-updatehttp://iri.columbia.edu/climate/ENSO/
- http://www.senamhi.gob.pe/?p=0220
- http://public.wmo.int/es/media/noticias/el-ni%C3%B1ola-ni%C3%B1a-hoyhttp://www.imarpe.gob.pe/
- https://www.dhn.mil.pe/comunicado_oficial_enfen



¡*Huáscar*!...
¡Siempre *Huáscar*!

Contralmirante (r) Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta
Oficial de Marina, promoción 1973. Calificado en Submarinos. Curso de Alto Mando Naval en ESUP. Director del CITEN 1997-98. Comandante de la Quinta Zona Naval el 2001. Jefe de la delegación de la Junta Interamericana de Defensa en 2002. Comandante de la Fuerza de Submarinos en 2003.



RESUMEN
El 7 de mayo de 1865, tras su construcción en Birkenhead (Reino Unido), fue lanzado al mar el monitor *Huáscar*, que alcanzó la gloria al mando del almirante Miguel Grau Seminario durante la Guerra del Pacífico. En la historia del *Huáscar*, además, resalta su empleo durante una insurrección en apoyo a Nicolás de Piérola en 1877 y su captura a manos chilenas luego del combate de Angamos.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau Seminario, *Huáscar*, Base Naval de Talcahuano, combate de Angamos, Arturo Prat.

ABSTRACT
On May 7th, 1865, after its construction in Birkenhead (United Kingdom) the Ironclad *Huáscar* was launched, which reached glory under the command of Admiral Miguel Grau Seminario during the Pacific War. Also, in the history of *Huáscar*, it stands out its employment during an insurrection in support to Nicolas de Piérola in 1877 and its capture in Chilean hands after the Battle of Angamos.

KEYWORDS:
Miguel Grau Seminario, *Huáscar*, Talcahuano Naval Base, Battle of Angamos, Arturo Prat.

El 10 de junio pasado, un grupo de congresistas peruanos presentó una moción para que nuestra Cancillería gestionara ante el Gobierno de Chile el préstamo de la reliquia histórica (RH) *Huáscar*, amarrada a boyas frente a la Base Naval de Talcahuano desde 1897, con el fin de tenerla por 90 días en la bahía de Paracas durante los actos conmemorativos que se programen con ocasión del Bicentenario de la Independencia Nacional. Se presume que la moción aludida no fue debidamente analizada, pues las inmediatas reacciones en contra de tal propósito no se hicieron esperar. Opinaron desfavorablemente, unos de manera más airada que otros, ilustres integrantes de la sociedad civil,

• Artículo recibido el 12 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 14 de agosto de 2016

así como distinguidos miembros de las Fuerzas Armadas en situación militar de retiro, y lograron que el objetivo del intento congresal no prosperara.

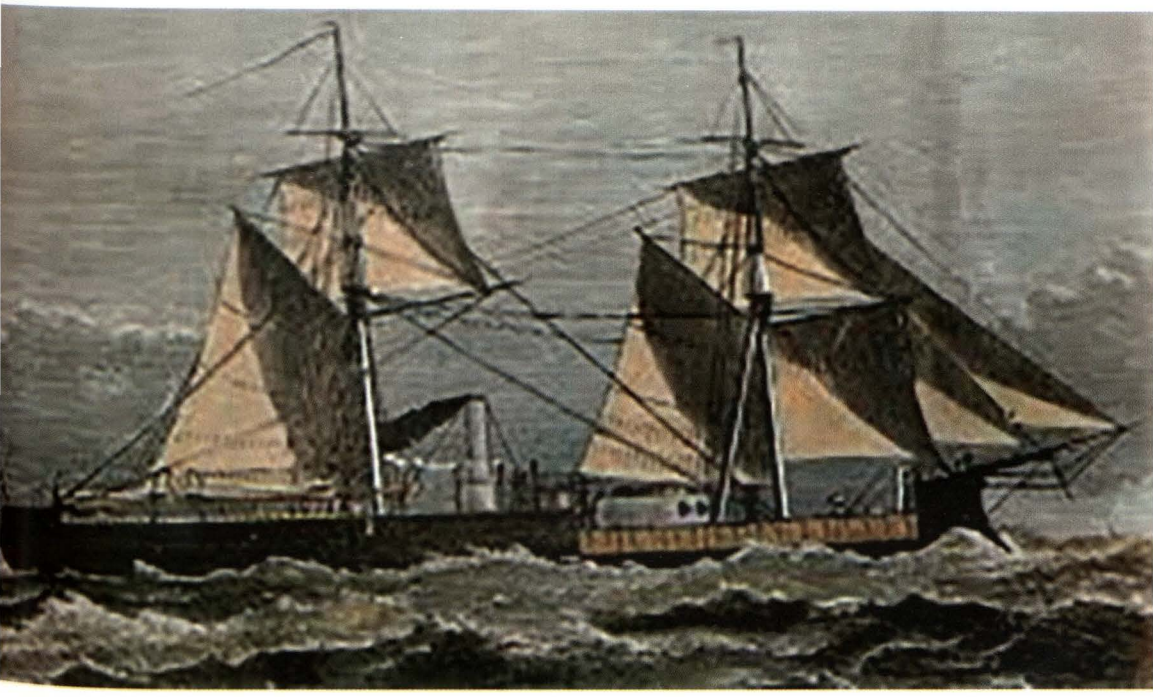
Después de la tempestad vino la calma, y considero que es el momento oportuno para compartir con usted, amable lector, la siguiente información histórica, a tener en cuenta antes de proponer alguna nueva idea que, sin mayor análisis, se relacione con el histórico Monitor:

Huáscar de Grau

El 12 de agosto de 1864, siendo presidente constitucional del Perú el general Juan Antonio Pezet y Rodríguez de la Piedra, se firmó en Birkenhead (Reino Unido) el contrato de construcción de una nueva nave de guerra, única en su clase, entre el capitán de navío José María Salcedo Carvallo, en representación del Gobierno peruano, y el astillero Laird & Brothers, a un valor contractual de 81.247 libras esterlinas, unos 406.325 soles de plata de la época. Paralelamente, se construía en el astillero Samuda Brothers, también en el Reino Unido, la fragata blindada *Independencia*, al mando del Capitán de Fragata Aurelio García y García y teniendo como a uno de sus oficiales de dotación al teniente primero Miguel Grau Seminario. Es pertinente recordar que el comandante Salcedo nació en Concepción, Chile, hijo de padre español y madre chilena, que a los 9 años quedó huérfano de madre y que con su familia vino al Perú; fue guardiamarina muy joven y llegó a ser comandante general de la Armada Peruana, y falleció poco antes de iniciarse la guerra con Chile.

El astillero asignó a la nueva construcción de Birkenhead el número 321. El diseño de la nave estuvo a cargo del Capitán de Navío Cowper Coles, de la Marina Real Británica. La maquinaria propulsora y las calderas fueron provistas por la compañía Penn e Hijos, mientras que la artillería estuvo a cargo de la firma Armstrong y Cía. El monitor fue lanzado al mar el 7 de octubre de 1865 y fue bautizado como *Huáscar* en honor al penúltimo inca del Imperio, hijo del inca Huayna Cápac y hermano del último inca Atahualpa.

Conozcamos las características principales del monitor *Huáscar*: 59,4 metros de eslora (largo), 10,6 metros de manga (ancho) y 4,5 metros de calado (profundidad). Desplazamiento total (incluyendo combustible, agua dulce, armamento, municiones, víveres y tripulación) de aproximadamente 1.745 toneladas. El casco, construido en hierro remachado, está dividido longitudinalmente en cinco compartimentos estancos, por cuatro mamparos



El *Huáscar* antes de junio de 1879.

del mismo material de 15 mm de espesor. Tiene dos cubiertas: la cubierta principal, que se eleva 1,37 metros sobre la línea de flotación de máxima carga; y la segunda cubierta, que se encuentra aproximadamente a 2,5 metros por debajo la cubierta principal. La proa cuenta, como era costumbre en los diseños de fines del siglo XIX, con un espolón. La forma de la popa es de crucero. El casco fue considerado como "muy maniobrable" para los estándares de la época, y era capaz de completar un giro de 180° en dos minutos. La superestructura del monitor estaba compuesta originalmente por (de proa a popa): el castillo de proa, el mástil trinquete (trípode), la torre de artillería, la torre de mando de forma hexagonal, la chimenea telescópica de 8 metros de altura, el mástil mayor y el castillo de popa. Para evitar el embarque de agua en mar gruesa, la cubierta principal contaba con falcas metálicas rebatibles, las cuales se abrían al momento de usar la torre de artillería.

El *Huáscar* fue diseñado con dos salas de gobierno o puentes de mando: la sala de gobierno principal, ubicada en la cubierta principal a proa del castillo de popa, y la sala de gobierno de combate, situada en la segunda cubierta

bajo la torre de mando. Los camarotes y sollados de la tripulación, así como la cocina, están en la segunda cubierta. El armamento principal se alojaba en la torre de artillería, conocida como torre Coles, con dos cañones de ánima rayada Armstrong, de 254 mm, capaces de disparar proyectiles de aproximadamente 136 kilos. La torre descansa y gira sobre una senda de roletas ubicada en la segunda cubierta. Originalmente la ronza de la torre era manual y necesitaba el esfuerzo de 16 hombres y 15 minutos para cubrir todo el campo de tiro. Debido a lo alto del castillo de proa y las estructuras situadas tras la torre de artillería, el campo de tiro de la torre estaba limitado a 138º por cada banda. Como armamento secundario contaba con dos cañones rayados Armstrong de 120 mm, capaces de disparar proyectiles de aproximadamente 18 kilos, ubicados en las bandas de babor y estribor, respectivamente, y un cañón rayado Armstrong de 76 mm capaz de disparar proyectiles de aproximadamente 5,5 kilos, ubicado en popa bajo el castillo. Contaba, además, durante la Guerra del Pacífico, con una ametralladora Gatling de 11 mm (calibre 44), instalada en la cofa del palo mayor.

El *Huáscar* se diseñó y construyó con blindajes de hierro de distintos espesores y, entre el casco y el blindaje, con un forro de separación de madera de teca, también de distintos espesores, para reducir el impacto de los proyectiles. La cubierta principal está protegida por planchas de 50 mm de espesor. El blindaje de la torre de artillería es de 139,7 mm, reforzado en la zona que rodea a las troneras con planchas de 177,8 mm de espesor y, al igual que el blindaje del casco, está empernado a una estructura metálica con un forro interior de madera de teca de 330,2 mm. La torre de mando contaba con un blindaje de 76,2 mm respaldado por 203,2 mm de madera de teca.

Su sistema de propulsión era mixto, máquina a vapor y vela. La máquina a vapor era de dos cilindros, capaz de generar 1.650 HP a 78 revoluciones por minuto; hacía girar una hélice de cuatro palas de 4,49 m de diámetro y 5,41 m de paso. Este sistema propulsor le permitía alcanzar una velocidad de 12 nudos. Al eje cigüeñal de la máquina motriz iban conectadas cuatro bombas accionadas por excéntricas, dos de las cuales eran bombas de agua salada para el condensador y dos de achique de sentinas. El departamento de calderas tenía cuatro calderas horizontales. El aparejo era de bergantín, con el trinquete en forma de trípode para facilitar el movimiento y manejo de los cañones en la torre. En junio de 1879 el monitor fue modificado cuando Grau decidió que se le retirara el citado trípode delante de la torre de artillería y se rebajara el castillo de proa, para así poder aumentar el arco de fuego por proa.

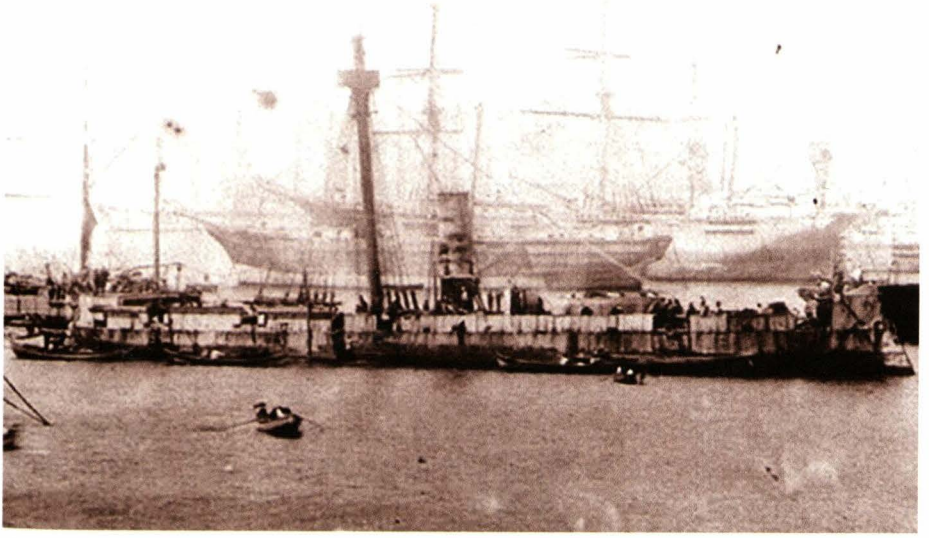
Como información histórica adicional, tenemos que el 16 de octubre de 1865 el comandante Salcedo le remitió una carta al ministro de Guerra y Marina, en la que le propuso la siguiente frase, que se encuentra hasta hoy inscrita en bronce en la rueda de cabillas (rueda de gobierno principal) de la RH *Huáscar*: "El hombre honrado, leal y valiente inspira honor i orgullo a sus compatriotas; el traidor i cobarde es el baldón i deshonra de su patria".

La historia registra que fue un 17 de enero de 1866 que el monitor zarpó con destino al Callao al mando del Capitán de Navío Salcedo. El 23 recaló en el puerto francés de Brest y un mes después continuó viaje en convoy con la fragata *Independencia*, recientemente construida, y el vapor inglés *Thames*, que fue fletado por el Gobierno peruano con una carga de carbón y pertrechos de guerra, en una travesía por el Atlántico plagada de dificultades, incluyendo una colisión accidental entre las naves de combate. Al arribar a Río de Janeiro tuvieron que esperar más de un mes para efectuar las reparaciones necesarias. El 29 de abril reiniciaron el viaje rumbo a Chile, con 18 tripulantes menos que desertaron en el citado puerto. En el trayecto apresaron y hundieron al bergantín español *Manuel*. El 24 de mayo pasaron por el estrecho de Magallanes y arribaron a Valparaíso el 11 de junio, donde el comandante Salcedo fue reemplazado por el Capitán de Fragata norteamericano David McCorkle. El *Huáscar* permaneció una larga temporada en Valparaíso, debido a que se preparaba una campaña contra la escuadra española, y a que se temía una incursión de esta escuadra desde el Atlántico. McCorkle renunció el 15 de marzo de 1867, mientras el *Huáscar* era carenado en el dique de Valparaíso. Se nombró como su comandante al Capitán de Fragata Alejandro G. Muñoz, quien permaneció en el puerto hasta que el estallido de la guerra civil peruana provocó la renuncia del presidente Mariano Ignacio Prado en enero de 1868. El Gobierno entrante ordenó que el *Huáscar* navegara hacia el Perú y arribó por primera vez al puerto del Callao el 2 de febrero de 1868, en una época en que los buques eran dados de baja o desguazados, por lo que el monitor permaneció por mucho tiempo casi inactivo y descuidado debido a la falta de recursos económicos y mantenimiento, hasta el inicio del conflicto con Chile, en que ingresa a dique para reparaciones. El nuevo Gobierno del general Pedro Diez-Canseco nombró como nuevo comandante del buque al capitán de fragata Miguel Grau Seminario, quien asumió el mando el 26 de febrero de 1868 y lo ejerció hasta agosto de 1876, cuando fue elegido diputado por Paita y relevado por el Capitán de Navío Federico Alzamora Pequeño. Grau reasumió el mando del *Huáscar* en abril de 1879, al concluir sus funciones congresales.

El 6 de mayo de 1877, a raíz de una asonada militar contra el segundo Gobierno de Mariano Ignacio Prado Ochoa, y en ausencia del comandante Alzamora, el buque fue tomado por un grupo de oficiales insurrectos que apoyaban al caudillo Nicolás de Piérola, entre ellos el Capitán de Fragata (retirado) Luis Germán Astete Fernández de Paredes, que zarpó del Callao y fue declarado desobediente, por lo que se ordenó su captura. El 22 de ese mes, Piérola se embarcó e izó la bandera presidencial, lo que obligó al Gobierno a organizar una división naval al mando del comandante Juan Guillermo More, con órdenes de capturar y rendir al monitor *Huáscar*, comandado accidentalmente por el capitán de corbeta Manuel María Carrasco Oré. Durante los 25 días que duró la insurrección, cometió una serie de tropelías contra buques e instalaciones en tierra, especialmente británicas. El 28 de mayo bombardeó el puerto de Pisagua y desembarcó algunos hombres que tomaron por un tiempo la ciudad. Después se enfrentó con la división naval al mando de More y se retiró luego de un intercambio de fuegos. Al día siguiente se enfrentó a las fragatas inglesas *Shah* y *Amethyst*, en lo que se conoce como el combate de Pacocha: esquivó torpedos disparados en su contra y escapó al amparo de la noche. Comprendiendo lo insostenible de su situación, el *Huáscar* se dirigió a Iquique con el fin de tratar de convencer al comandante More de integrarse a su sublevación, lo que fue rechazado. Piérola y Astete debieron entregarse y devolver el buque al Gobierno peruano.

Alzamora reasumió su interrumpido comando hasta el 15 de agosto de 1877 y fue relevado por el Capitán de Fragata Gregorio Pérez Córdova, quien ejerció el cargo hasta el 12 de abril de 1879, cuando el comandante Grau izó su insignia hasta su inmolación el 8 de octubre.

Sabemos que el 5 de abril de 1879 se inició la Guerra del Guano y el Salitre; la primera acción de este conflicto que realizó el *Huáscar* en defensa de la patria ocurrió en Iquique, capital del departamento peruano de Tarapacá, al hundir de tres espolonazos a la corbeta *Esmeralda*, donde falleció su comandante, el Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón, "producto de su temerario arrojo", según escribiera poco después Grau a la joven viuda Carmela Carvajal. La versión chilena consigna que en el primer espolonazo del *Huáscar* el comandante Prat se lanzó sobre el castillo de proa, seguido únicamente por el sargento Juan de Dios Aldea, por ser el único que escuchó la orden de abordaje; ambos cayeron mortalmente heridos al avanzar hacia la torre de combate del monitor. Al segundo espolonazo, se lanzó al abordaje el teniente Ignacio Serrano, seguido de 12 hombres, de los cuales 7 murieron. Esta versión del abordaje no es creíble, puesto que la corbeta



El *Huáscar* averiado en Valparaíso, después del combate de Angamos.

no contaba con los recursos materiales para ello, no había un plan preestablecido ni la orden para cumplirlo. Finalmente, al tercer espolonazo, la *Esmeralda* se hundió y los sobrevivientes fueron rescatados por los botes del *Huáscar*. A bordo del monitor también hubo bajas en su dotación; falleció el teniente segundo Jorge Velarde Castañeda y 7 tripulantes fueron heridos, entre ellos el jefe de la torre de cañones, Capitán de Fragata Ramón Freire, sobrino de un general chileno del mismo nombre. Casi simultáneamente, la fragata blindada *Independencia*, al mando del capitán de navío Juan Guillermo More, encallaba en Punta Gruesa y era atacada sin piedad por la cañonera *Covadonga*, comandada por el capitán de corbeta Carlos Condell de la Haza.

Es oportuno mencionar que después del combate hubo un reconocimiento a Arturo Prat: la historia registra que John B. Rogers, comandante de la fragata norteamericana *Pensacola*, testigo del enfrentamiento del 21 de mayo, dijo: "Desde que hay mar y desde que hay marinos, jamás se había presentado algo más grande que la conducta de Prat y de sus compañeros".

Después de Iquique, la escuadra peruana, encabezada por el capitán de navío Miguel Grau, recibió la orden de impedir el transporte de tropas y armamento

hacia el norte, sin poner en riesgo la integridad material de la escuadra. La orden se cumplió y durante más de cuatro meses el monitor infundió temor y desconcierto en la población chilena, al recorrer su costa ante la desesperación de sus autoridades por no poder capturarlo. Entre el 9 y 10 de julio de 1879, el *Huáscar* se enfrentó sin mayores consecuencias, otra vez en la bahía de Iquique, con la cañonera *Magallanes* y el buque carbonero *Matías Cousiño*. El 23 de julio, en convoy con la corbeta *Unión*, capturaron el transporte *Rímac*, que llevaba tropas chilenas y pertrechos hacia Antofagasta.

El 26 de agosto de 1879, el Gobierno otorgó al comandante Grau el alto grado de contralmirante, que pudo ser motivo más que suficiente para dejar el comando del monitor. Sin embargo, ello no ocurrió; Miguel Grau continuó al mando de su dotación manteniendo el grado de capitán de navío y, en una de sus recaladas en el Callao, recibió una serie de homenajes de diversas instituciones, entre ellos, aquel ofrecido en su honor en el Club Nacional, cuando contestó a los efusivos brindis con una promesa heroica: "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumadoras es que si el *Huáscar* no regresa triunfalmente al Callao, tampoco yo regresaré".

Hasta que llegó la fecha del combate decisivo, 8 de octubre de 1879, en punta Angamos, el monitor *Huáscar* y la corbeta *Unión* se enfrentaron con los buques chilenos *Cochrane, Blanco Encalada, O'Higgins, Covadonga, Loa* y *Matías Cousiño*. En realidad, fue el blindado *Cochrane* el que más dañó al monitor; luego entraría en acción el blindado *Blanco Encalada* para terminar la lucha. La cañonera *Covadonga* no tuvo una participación significativa, mientras que la corbeta *O'Higgins* y el transporte *Loa* persiguieron sin éxito a la *Unión*. El *Matías Cousiño* no participó en la acción por ser buque carbonero. El Almirante Grau murió en su puesto de combate, junto con su ayudante, el Teniente Primero Diego Ferré Sosa; luego murió su sucesor en el comando, el Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero, y después el Teniente Primero José Melitón Rodríguez Pérez, que lo reemplazó. El Teniente Segundo Enrique Palacios de Mendiburu resultó gravemente herido y murió durante el viaje de retorno a la patria; el Capitán de Fragata Manuel Melitón Carvajal Ambulodegui resultó herido; finalmente, el valeroso Teniente Primero Pedro Gárezon Thomas asumió el mando y, al ver que era imposible continuar la lucha, ordenó hundir el *Huáscar*. El monitor fue abordado por los chilenos, que lograron controlar la inundación cuando la nave se sumergía.

Con el combate naval de Angamos, el Almirante Grau y 37 miembros de su dotación pasaron a la inmortalidad; se produjo la pérdida del *Huáscar* y el predominio de Chile sobre el Pacífico.

El Capitán de Navío Galvarino Riveros Cárdenas, comandante del blindado *Blanco Encalada* y comandante en jefe de la escuadra chilena, informó lo siguiente: "La muerte del contralmirante peruano don Miguel Grau ha sido, señor comandante general, muy sentida en nuestra escuadra, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino".

También es oportuno recordar lo que los medios extranjeros opinaron sobre el monitor y sobre su comandante, poco antes y después de su muerte en Angamos.

La prensa inglesa decía por aquellos días de 1879 en *The Standard* del 28 de agosto: "Es posible que algunos de los hechos atribuidos al *Huáscar* sean exagerados, pero es evidente que el capitán Grau es un marino muy bravo y muy hábil. Su atrevimiento en atacar fuerzas superiores y viveza para pasar, por decirlo así, entre los dedos del enemigo, son muy excepcionales, y luego, cuando se escriba la historia de la guerra, se verá que los hechos verificados por el *Huáscar* serán lecciones de mucho valor".

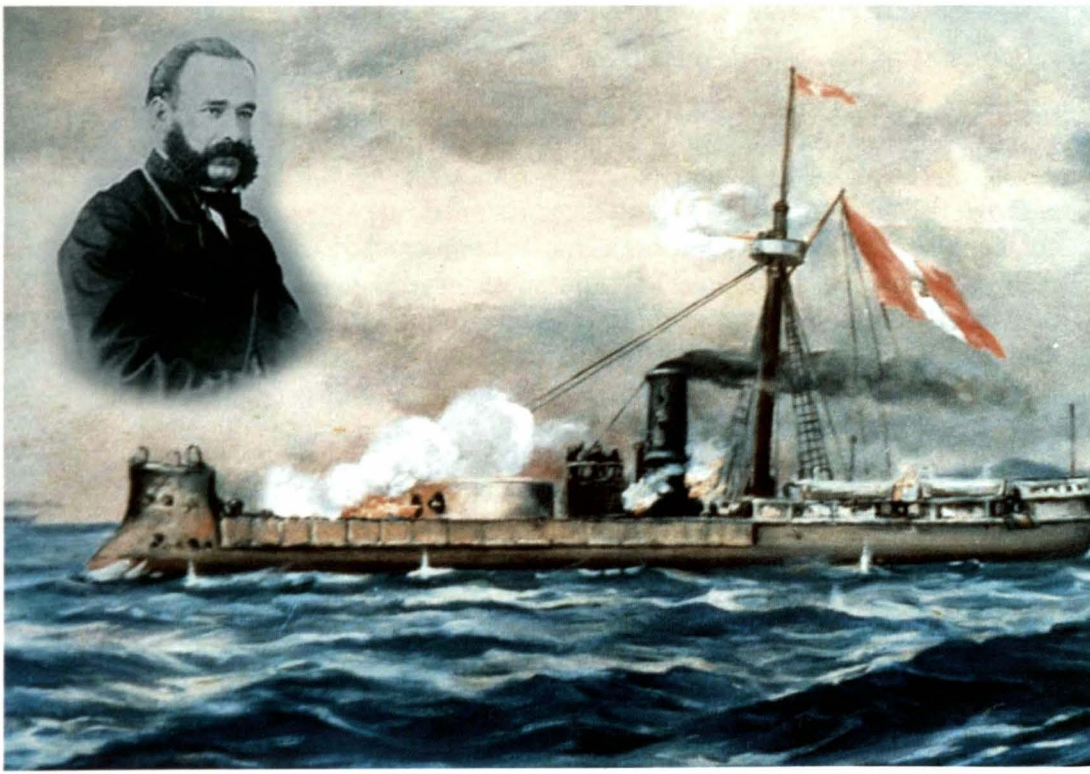
Luego del combate de Angamos, otros dos diarios extranjeros publicaron las siguientes noticias con fecha 10 de octubre de 1879:

El Times de Londres: "El *Huáscar* es un barco histórico, que figura en todos los combates navales en el curso de la guerra; ha bombardeado las poblaciones de los chilenos (solamente aquellas fortificadas), perseguido y capturado sus buques transportes y ha sido por varios meses el terror de la costa chilena. Al mando de un hábil y valiente oficial y tripulado por hombres excelentes, el *Huáscar* ha sido siempre un formidable adversario".

El Heraldo de Nueva York: "No se necesita haber estado del lado del Perú en la desgraciada guerra de Sudamérica, para lamentar que el gallardo *Huáscar* haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los más famosos que han surcado aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni demasiado pequeña para él. Que mantenga su antigua reputación ahora que se halla en otras manos es muy dudoso, porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos".

Le Matin de París se ocupó cuando la pérdida del *Huáscar* de este modo: "El *Huáscar* representa en la historia naval del Perú un caso único, por su gesto gallardo y heroico. Estuvo comandado por el almirante Grau, que dejó con su muerte un futuro igual al que dejó el almirante Nelson en la batalla de Trafalgar".

El 14 de octubre del mismo año, el representante del Gobierno de Estados Unidos en el Perú, Isaac Christiancy, emitió al secretario de Estado de su país un informe sobre el combate naval de Angamos en los siguientes términos: "Esta pequeña nave bajo la inteligente dirección del almirante Grau tuvo por cerca de cinco meses no solamente estorbada sino completamente paralizada a toda la flota chilena, incluyendo dos enormes acorazados, y mantuvo abierta la comunicación por mar para los transportes peruanos desde el norte del Perú hacia Arica [...] La desaparición de ese buque cambia por completo el aspecto de la guerra y da a los chilenos el control del mar [...] El Gobierno peruano está haciendo máximos esfuerzos para compensar la pérdida del *Huáscar* y procura adquirir otras eficientes naves, pero será difícil encontrar al hombre que ocupe



el puesto de Grau, hombres tales no son a menudo hallados en ninguna parte".

Tanto lo escrito por *El Heraldo* de Nueva York como por el representante norteamericano tenían el carácter de premonitorio, porque en el terreno de los hechos el *Huáscar* chileno jamás repetiría sus momentos de honor y gloria.

Respecto a las correrías del *Huáscar*, el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna escribió el siguiente testimonio: "Las frecuentes, atrevidas y sobre todo impunes excursiones del *Huáscar* en las costas de Chile comenzaban a producir en el ánimo del país un sentimiento de rubor parecido al de la estupefacción, y en el cerebro de sus mandatarios una emoción semejante al vértigo. Era imposible someterse por más largo tiempo a aquella perenne vergüenza y soportar que un buque mal marinero y tres veces menos guerrero que cualquiera de nuestros blindados, viniese a manera de capricho o de mofa a retarnos en nuestros propios puertos".

Jacinto López, historiador venezolano, escribió acerca del *Huáscar*: "Mientras este solo buque peruano, el *Huáscar*, subsistiese; mientras el *Huáscar* estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el *Huáscar*, Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del *Huáscar* contra toda la escuadra chilena. Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero, el *Huáscar* prestó servicios incomparables. Él solo hizo la guerra naval. Él solo protegió al Perú contra la invasión".

HUÁSCAR CHILENO

Capturado el *Huáscar* en Angamos, y ya con bandera chilena, asumió el mando el capitán de corbeta Guillermo Peña Urízar, segundo comandante del *Blanco Encalada*. Fue llevado a Mejillones para efectuarle algunas reparaciones que le permitieron llegar a Valparaíso por sus propios medios; luego de recuperar su operatividad, mantuvo su histórico y legendario nombre peruano y se incorporó a la escuadra chilena al mando del Capitán de Fragata Manuel Thomson Porto Mariño. El 27 de febrero de 1880 el monitor llegó a Arica para relevar al blindado *Cochrane* y, junto con la cañonera *Magallanes*, apoyar en el bloqueo a este puerto. Ese mismo día el *Huáscar* cañoneó un tren que transportaba soldados y familias peruanas y se enfrentó con el monitor peruano *Manco Cápac*, que cumplía funciones de batería flotante al mando del Capitán de Fragata José

Sánchez Lagomarsino, quien, con un certero disparo de cañón al enemigo *Huáscar* chileno, le causó severos estragos materiales y mató en el acto a su comandante y a ocho de sus tripulantes, lo que obligó al atacante a retirarse.

Diecisiete días después, el reparado *Huáscar*, ahora al mando del Capitán de Fragata Carlos Condell de la Haza, retornó a Arica junto al blindado *Blanco Encalada*, bombardearon el puerto, destruyeron las baterías de tierra y se enfrentaron nuevamente al *Manco Cápac*, que fue hundido por su comandante con el fin de evitar ser capturado.

El *Huáscar* chileno fue usado, durante el resto de la Guerra del Guano y el Salitre, para acciones inaceptables en el código de honor naval, como bombardeo a poblaciones civiles y saqueo de pueblos indefensos. El 10 de abril de 1880 participó sin gloria en el bloqueo y bombardeo del Callao. El 13 de enero de 1881 bombardeó sin compasión el balneario de Chorrillos, dos días después hizo lo mismo con Miraflores y luego ingresó a la bahía del Callao. Condell fue relevado por algunos meses en el comando por el capitán de fragata Manuel Señoret Astaburuaga. El 11 de junio de 1881, al mando del capitán de corbeta Emilio Valverde Prieto, ocupó sin resistencia el puerto de Paita, cuna de Grau, y fue reemplazado en agosto por el blindado *Blanco Encalada* y enviado a Chile a reparar su maquinaria y calderas. Otros oficiales chilenos que comandaron el monitor después de Valverde fueron Luis Uribe Orrego, Luis Anacleto Goñi Castillo, Wenseslao Frías Urrutia, Francisco Nef Jara, Francisco Segundo Sánchez y José María Santa Cruz, sin dejar mayor huella en su historial. El *Huáscar* formó parte de la escuadra chilena hasta 1897, fecha en que quedó inoperativo en Talcahuano, después de la explosión de una caldera que causó la muerte a 14 de sus tripulantes. Y el inca nunca se rindió.

Se le restauró por primera vez como reliquia histórica en 1934, en que fue pintado de gris y amarillo. En 1951 y 1970 fue sometido a nuevos y extensos trabajos para recuperar su "condición original"; no tanto así, pues ha sido pintado de negro y amarillo, se le ha instalado un nuevo trinquete, se le han cambiado los cañones y una serie de equipos, se le han retirado las calderas y en ese espacio vacío se ha erigido un oratorio. Se le conserva actualmente a flote en la bahía de Talcahuano, amarrado a boyas, como RH *Huáscar*, convertido en "un santuario flotante en homenaje y recuerdo a las glorias de la Armadas de Chile y el Perú, y donde se rinde culto permanente a la memoria de dos grandes del mar: Arturo Prat y Miguel Grau", según instrucciones dadas para su restauración. Además, es un trofeo de guerra que fue usado contra el Perú.



Reliquia histórica *Huáscar* en la actualidad.

El Gobierno del Perú no tiene por qué solicitar ni propiciar su retorno; hacerlo constituye un acto deshonroso y humillante. El *Huáscar* chileno y la RH *Huáscar* no son el *Huáscar* de Grau. Después de Angamos y de la muerte de su comandante, el Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, el monitor no fue mantenido, en lo más mínimo, al nivel de la fama, honor, prestigio y espíritu, que alcanzara cuando estuvo en manos de marinos peruanos. La gloria y admiración que genera este buque hasta hoy es sinónimo de Grau y *Huáscar*; es sinónimo de peruanidad, y, algún día, su único destino será el fondo del mar, que es donde debió estar desde el 8 de octubre de 1879. Desde entonces, los peruanos lo recordamos siempre como El Monitor.

Miraflores, 2 de julio de 2016



Lizardo Montero. Luego de la caída de Lima fue nombrado por Nicolás de Piérola como Jefe Superior del Norte (1881). Fotografía de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú

Las acciones del almirante Lizardo Montero en Cajamarca durante la guerra con Chile (1881-1882)

Julio César Abanto Chani
Licenciado en Historia por la Universidad Mayor de San Marcos. Autor de *Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la guerra con Chile. 1881-1884* (2013), libro basado en su tesis de licenciatura, con el prólogo del doctor Heraclio Bonilla. Ganador del Concurso Nacional de Tesis de Licenciatura de la Asamblea Nacional de Rectores (2012). Ha realizado investigaciones en el Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Archivo General del Congreso de la República, el Archivo Regional de Cajamarca, el Centro de Estudios Históricos Militares, el Fondo Reservado de San Marcos, entre otros.



RESUMEN
El presente artículo tiene como objetivo abordar uno de los temas inéditos más interesantes sobre la Guerra del Pacífico, referido a las gestiones que realizó el almirante Lizardo Montero por casi más de un año en la ciudad de Cajamarca como jefe superior político-militar del norte y luego como vicepresidente de la República, entre enero de 1881 y febrero de 1882. Es curioso que la historiografía peruana haya tomado tan poca atención a los movimientos del norte, en medio de la guerra civil desatada entre los presidentes Nicolás de Piérola y Francisco García Calderón. Lo resaltante de reconstruir este periodo es visibilizar las acciones desde las regiones (Cajamarca y Áncash) y examinarlas no solo como escenarios de batallas, sino también como espacios que permiten un mayor acercamiento a los conflictos abiertos por la guerra dentro de la sociedad peruana.

PALABRAS CLAVE: Guerra con Chile (1879-1883), Lizardo Montero, historia de Cajamarca, Jefatura Política Superior Militar del Norte, Ejército del Norte, Gobierno Provisorio (1881-1882).

ABSTRACT
The present article has as objective to aboard one of the most important unpublished subjects on the Pacific War, referred to the management that carried out Admiral Lizardo Montero for almost more than a year in the city of Cajamarca like Senior Political-Military Chief of the North and then as vice-president of the Republic, between January 1881 and February 1882. It is curious that the Peruvian historiography has taken so little attention on the movements in the North, amidst the unleashed civil war between the presidents Nicolás de Piérola and Francisco García Calderón. The outstanding of recreate this period is to visualize the actions from the regions (Cajamarca and Ancash) and examine them not only as battle fields, but also as spaces that allows a major approach to open conflicts by the war inside the Peruvian society.

KEYWORDS: War against Chile (1879-1883), Lizardo Montero, history of Cajamarca, Political-Military Chief of the North, Northern Army, Provisional Government (1881-1882).

I. Introducción: la instalación de Lizardo Montero en Cajamarca como jefe superior del norte

Luego de la caída de Lima, el 16 enero de 1881 el dictador Nicolás de Piérola se dirigió hacia el centro del país y en su partida creó dos nuevas jefaturas po-

• Artículo recibido el 9 de mayo de 2016, aprobado para su publicación el 2 de julio de 2016

lítico-militares: la del centro (con los departamentos de Lima, Callao, Ica, Junín, Huánuco, Huancavelica y Ayacucho) y la del norte (con los departamentos de Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, Amazonas, Loreto y Áncash). Para el primer cargo se designó a Juan Martín Echenique, jefe del Ejército de Reserva de Lima, quien recibió duras críticas por la conducción del Ejército de Reserva en la batalla de Miraflores[1].

Para la jefatura del norte fue investido el almirante Lizardo Montero. Después de separarse de Piérola en Trapiche (actual distrito limeño de Carabayllo), Montero continúo su camino hacia Cajamarca, ciudad que sería su nuevo centro de operaciones. El 27 de enero de 1881, desde Trujillo, realizó su primera proclama, motivando a la población para que su entusiasmo por la defensa del país no decayera ante los recientes reveses militares:

> *Pero es preciso trabajar y trabajar sin descanso: que cada autoridad asuma el apostolado de la propaganda y que entregue con la idea, el arma a cada ciudadano convertido en un soldado de la nación. Así, solo así, la convicción será la madre de la unión y la constancia; dos únicas virtudes cívicas que aspiro ver desde luego en todos y cada uno de mis compatriotas y que en su esfera debe difundir, y si es factible inocular.*

Una vez instalado Montero en Cajamarca, emitió su primer bando a los cajamarquinos, y los convocó y excitó su patriotismo para promover la resistencia contra el invasor chileno, soberbio y confiado en sus victorias. Asimismo, hizo un recuento de los hechos desde 1879 y el papel que tendría Cajamarca en este nuevo escenario:

> *Una serie de infortunios, desde el naufragio de la fragata Independencia hasta el desastre del 15 de enero, nos ha colocado en la situación siguiente: o todo peruano se convierte en un soldado y el Perú como un solo hombre se levanta a expulsar de su territorio al enemigo común; o la nación en masa se resigna al baldón del coloniaje, realizado en la efectividad de las absurdas pretensiones del invasor. Pero este segundo extremos es imposible; porque Chile no puede ni debe sojuzgar al Perú. [...] Por fortuna el departamento de Cajamarca fue siempre el centinela avisado de las libertades públicas y sus tradiciones gloriosas de ayer, le prescriben sus deberes de hoy*[2].

---

1. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Serie Impresos. Documento 431. Legajo 222. Decreto Supremo de Nicolás de Piérola. Chocas, 16 de enero de 1881.
2. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Serie Impresos. Documento 431. Legajo 222. Proclama del jefe superior político y militar del norte. Cajamarca, 28 de febrero de 1881.

Mucho se ha especulado sobre la existencia del ejército del norte y la atención que le brindó Montero a su organización. Una de las medidas para contar con armas fue solicitar a la población que las entregase voluntariamente en todas las provincias del departamento[3]. Asimismo, se especificó que esa recolección implicaba pólvora, plomo, cebas, armas de guerra y cápsulas en la mayor cantidad posible[4]. Por orden de la jefatura superior, parte de lo recogido se puso en manos de Higinio Morales, jefe de la columna de guerrilleros del distrito de San Pablo, y constó de 60 rifles Minié entregados directamente por el ayudante de la prefectura, Ricardo Terry[5].

Ahora bien, ese ejército tendría que alimentarse y sostenerse independientemente. ¿De dónde saldrían la vestimenta, los víveres y otros materiales indispensables? Recordemos que las rentas del guano y el salitre desde noviembre de 1879 ya no se dirigían al erario peruano. Por ello, Montero ordenó iniciar la recaudación de contribuciones de guerra a las provincias de su mando. Si bien todos los departamentos del norte estaban sujetos a la jefatura, el dinero y bienes recolectados provenían principalmente de Cajamarca.

Centralizado el cobro de la contribución en Cajamarca, la prefectura publicó el bando para proceder a colectar y remitir en el más breve plazo todos los objetos y valores con que deben contribuir los vecinos de cada provincia para el sostenimiento del ejército que se organizaba en la ciudad[6].

Para junio de 1881, el prefecto exigió redoblar los esfuerzos para recoger los montos provenientes de las contribuciones a la brevedad para solventar la exhausta caja fiscal[7]. Los pedidos del prefecto para recaudar las contribuciones eran permanentes[8]. Por regla general no se condonaban las contribuciones de guerra, pero se tuvo en consideración el caso de la señora María Arana, quien perdió a su hijo Joaquín Bernal en las batallas de Lima, considerado hijo ilustre de la ciudad. La jefatura resolvió que pagaría su parte en forma de bayetón

3. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Circular de la prefectura. Cajamarca, 7 de junio de 1881.
4. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Circular de la prefectura. Cajamarca, 16 de agosto de 1881.
5. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 27 de octubre de 1881.
6. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 13 de abril de 1881.
7. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981.Circular de la prefectura. Cajamarca, 7 de junio de 1881.
8. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 22 de setiembre de 1881.

blanco por un valor de 200 soles a razón de medio sol de plata[9]. No obstante, en otros casos no se pudieron disminuir los montos, como fue la negación a la petición del alcalde municipal de Contumazá a rebajar los 8.000 soles de plata impuestos a esa provincia[10].



Francisco García Calderón, presidente provisorio elegido en Lima por una junta de notables en febrero de 1881. Fotografía tomada de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú.

La escasez de carne de ganado vacuno era uno de los problemas que recurrentemente atendía y alertaba el ejército del norte. Lo mismo ocurría con el resto de víveres con excepción del trigo, que se convirtió en uno de los principales requerimientos que hacían a los hacendados de la zona, a fin de no paralizar las actividades de esa fuerza militar[11]. La leña para cocinar y prodigar calor en las noches frías de campaña era un artículo preciado. En muchos batallones hacía falta y no cubrían el consumo que diariamente se realizaba, por lo que Montero pidió su atención al prefecto[12].

Otra forma de contribución era requerir a los vecinos la entrega de bestias de silla y de carga para el cumplimiento de las comisiones que el ejército realizaba en los departamentos que componían la jefatura superior. El costo y la no devolución de las bestias prestadas provocaron una ola de protestas en

9. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Decreto de la Jefatura del Norte. Cajamarca, 2 de setiembre de 1881.
10. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Decreto de la Jefatura del Norte. Cajamarca, setiembre 10 de 1881.
11. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 17 de setiembre de 1881.
12. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 19 de octubre de 1881.

la sociedad cajamarquina. Las bestias proporcionadas para que la prefectura enviara a sus comisionados a los distintos destinos no eran devueltas a tiempo y se cometían abusos al llevarlos más allá de la pascana en que fueron suministradas. Por ello, el prefecto indicó a todas las autoridades estar pendientes de prevenir los extravíos de las mulas o caballos que se prestasen para las comisiones de servicio; de lo contrario, se indemnizaría a sus dueños con su propio peculio[13], y es que en el periodo de Montero en Cajamarca fueron muy activas e intensas, como se puede apreciar en el siguiente cuadro[14]:

Cuadro 1
Comisiones de Servicio gestionadas por la Jefatura Superior del Norte

N.°	Cargo	Nombre	Destino	Fecha
1	Teniente coronel	José Garabito	Áncash	12 de mayo de 1881
2	Coronel	Manuel Negrón	Piura	9 de junio de 1881
3	Teniente coronel	Eduardo Dávila	La Libertad	30 de julio de 1881
4	Subteniente	Santiago Ocampo	Amazonas	8 de agosto de 1881
5	Coronel	Pablo Raygada	Huaraz	11 de agosto de 1881
6	Sargento mayor	Ángel María Villasanta	Cajamarca	29 de agosto de 1881
7	Capitán	Baldomero Flores	Piura	29 de agosto de 1881
8	Prefecto de Loreto	Pablo Santillán	Loreto	31 de agosto de 1881
9	Sargento mayor	Ángel María Villasanta	Huamachuco	1 de setiembre de 1881
10	Teniente	Pablo Pizarro	Amazonas	2 de setiembre de 1881
11	Ciudadano	Fabriciano Hernández	Moyobamba	6 de setiembre de 1881
12	Teniente	Adolfo Castañeda	Piura	15 de setiembre de 1881
13	Capitán	César Arenaza	Áncash	17 de noviembre de 1881
14	Capitán	Antonio Núñez del Arco	Piura	23 de noviembre de 1881
15	Teniente	Vicente Briseño	Cajamarca	24 de noviembre de 1881
16	Capitán	José Santos Sotero	Trujillo	30 de noviembre de 1881

13. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 4 de octubre de 1881.
14. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Análisis de las comisiones de servicio: documento 981 y legajo 251.

II. La campaña de Áncash y los planes de Montero en la Jefatura Superior del Norte

Luego de la caída de Lima en manos de los chilenos se produjo la proclamación de un gobierno provisorio paralelo al pierolista y a cargo del doctor Francisco García Calderón, cuyo régimen trató de imponerse y legitimarse de la siguiente manera[15]:

a. Apeló a la sensibilidad de los pueblos y a sus sentimientos patrióticos para que cada departamento aceptase el nuevo gobierno y desconociese el de Piérola, a través de la firma de actas o a través de la rebelión.

b. Al fracasar esta propuesta, se designaron nuevos prefectos desde Lima para ocupar los puestos vacantes en diversas regiones del país.

c. Envío de tropas pacificadoras al norte, centro y sur del país, a fin de imponer a la fuerza de las armas el régimen de García Calderón.

Áncash se encontraba alejada de la idea de ser una zona pacífica y sin mayores sobresaltos. Para mayo de 1881 fue uno de los principales escenarios de la guerra civil entablada entre Piérola y García Calderón. Este último trató de imponer su Gobierno enviando fuerzas militares para capturar Huaraz y acosar a la sede principal de la jefatura política del militar del norte: Cajamarca. Esta campaña era considerada clave para La Magdalena, porque demostraría a los mandos chilenos el grado de coordinación y firmeza del régimen que ellos habían consentido en su creación. Simultáneamente, en el centro del país (Chicla) se acercaban a Junín las fuerzas del coronel Santa María y del mayor Carrillo y Ariza para batir a Cáceres y Piérola en Ayacucho[16].

Las tropas provisorias fueron conducidas por el coronel Isaac Recabarren y arribaron a Casma, donde las recibió el prefecto Nicanor Gonzales, nombrado recientemente por García Calderón. Ambos se prepararon para partir hacia Huaraz con la expedición pacificadora y enfrentar al prefecto pierolista Tadeo Terry. Recabarren ingresó a la capital ancashina y fue recibido con actas de reconocimiento al Gobierno de García Calderón, y Gonzales asumió su cargo de prefecto. Mientras tanto, Terry marchó hacia Carhuaz para reorganizar a sus fuerzas.

15. ABANTO, Julio. *Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte (1881-1884)*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 2013, pp. 64-71.
16. Ibíd., p. 67.

La situación de Terry era desesperante y Montero lo sabía. Conocía que, si caía Áncash, Cajamarca podría ser atacada posteriormente. Por esta razón, dispuso defender aquel departamento, que era parte de la Jefatura Superior del Norte, y nombró a un delegado en comisión (coronel José Domingo Coloma), que partió raudo hacia Huaraz para apoyar al prefecto y no cayera ese territorio en manos de los provisorios. Al llegar a Corongo, Coloma se encontró con Terry e inició conversaciones con Recabarren para evitar el derramamiento de sangre peruana. Este se encontraba jaqueado porque desde Casma era amenazado por una fuerza de montoneros que pretendían asaltar Huaraz y él se encontraba cerca de Pallasca y Pomabamba[17].



El coronel Isaac Recabarren fue el jefe de las fuerzas provisorias que pretendían capturar el departamento de Áncash.

Las conferencias se llevaron a cabo en la provincia de Huaylas el 20 de junio de 1881 y concluyeron que las fuerzas provisorias tendrían que abandonar el departamento de inmediato, lo que permitió el ingreso de las fuerzas pierolistas a Huaraz. El 9 de julio de 1881 Recabarren se embarcó con lo que quedaba de su tropa en el vapor *Charrúa* y al día siguiente regresó a Chorrillos[18]. Este era un nuevo fracaso para García Calderón y sus planes. Chile ya no confiaría en un Gobierno que no era reconocido por el resto del país.

17. ACHMP. Libro copiador 533. Memoria dirigida por el jefe de la Expedición Pacificadora a Áncash al Ministerio de Guerra. Folio 28.
18. ACHMP. Libro copiador 533. Memoria dirigida por el jefe de la Expedición Pacificadora a Áncash al Ministerio de Guerra. Folios 32-33.

En una de las cartas que Montero le dirige a Piérola se comenta algo muy interesante: a pesar de que las fuerzas chilenas ocupaban Trujillo, Chiclayo y Paita, él haría el esfuerzo para organizar montoneras independientes de los cuerpos del Ejército, por lo que le solicitaba armas para ejecutar el plan que había trazado para obrar sobre ellas y Lima[19].



Prefecto de Áncash, Tadeo Terry. Fotografía tomada de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú.

¿Cuál era el plan de Montero? Él indicaba que disponía de aproximadamente 5.000 hombres organizados en Piura por Negrón y en Áncash por Coloma, "con los cuales bajaré sobre Pacasmayo, para cortar por el centro la línea enemiga y poder batir sus alas. La falta de armamento ha sido una fatalidad"[20]. Además, manifestaba su lealtad a Piérola al expresarle que, mientras él continuase al frente de la guerra, lo acompañaría y que su "separación y el nombramiento de otro será la muerte de la república".

19. SALA DE MANUSCRITOS Y LIBROS RAROS DE LA BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ (SMLRBNP). Colección Amauta. Biblioteca Virtual de la Biblioteca Nacional del Perú. Carta de Lizardo Montero a Nicolás de Piérola. Cajamarca, 12 de agosto de 1881.
20. SMLRBNP. Colección Amauta. Biblioteca Virtual de la BNP. Carta de Lizardo Montero a Nicolás de Piérola. Cajamarca, 28 de agosto de 1881.

III. El nombramiento de Montero como vicepresidente y los primeros meses de gestión (noviembre de 1881 a febrero de 1882)

Debemos recordar que el último acto del Congreso de Chorrillos se dio el 29 de setiembre de 1881, fuera de su periodo legal de funciones, al elegir al almirante Lizardo Montero como vicepresidente de la República, ante la posible captura de García Calderón, como en efecto ocurrió el 6 de noviembre de 1881[21].

Con la nominación efectuada por el Congreso de Lima, Montero convoca el 8 de noviembre de 1881 a una Asamblea General en la plaza de Armas de Cajamarca, en la que realiza la comparación de los Gobiernos de Piérola y García Calderón; es benévolo con el segundo, a pesar a haber formado parte del primero. En aquella asamblea contrapone los conceptos de guerra y paz, unidad constitucional y dictadura, integridad de territorio y paz incierta, y finalmente la Constitución de 1860 y el Estatuto Provisorio. El manejo de la reunión, favorable completamente a García Calderón, lo legitimará para aceptar la vicepresidencia de la República[22]. Este punto es interesante porque dos años después, en Arequipa y en otro contexto totalmente diferente, Montero intentará hacer lo mismo, aunque esta vez con un resultado negativo, y con sublevación de la población que lo expulsó del poder y lo obligó a huir hacia Argentina y Europa.

Una de las primeras acciones de Montero en Cajamarca fue designar a sus representantes en Lima. El 23 de noviembre de 1881 se conformó la delegación integrada por Manuel Candamo y Carlos Elías para realizar las coordinaciones a nombre del Gobierno provisorio. También se preocupó por mantener comunicación con Arequipa, donde se encontraba la principal fuerza militar del Supremo Gobierno, por lo que encomendará al capitán de navío Camilo Carrillo marchar hacia el sur como delegado del Supremo Gobierno. Carrillo tenía vasta experiencia política y había sido anteriormente primer ministro de García Calderón[23].

Otro asunto que ocupó a Montero fue cómo estructurar su Consejo de Ministros. Luego de mucho deliberar se estableció el siguiente gabinete[24]:

21. GARCÍA CALDERÓN, Francisco. *Memorias del cautiverio*. Lima: Librería Internacional del Perú. 1949, p. 18.
22. SMLRBNP. Diario La Realidad, nro. 64. Cajamarca, 11 de noviembre de 1881.
23. Oficio de la Delegación de Lima al prefecto de Arequipa.Lima, 5 de enero de 1882. En: DE LA PUENTE CANDAMO, José y José de la PUENTE BRUNKE (eds.). *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016, p. 169.
24. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Circular de la prefectura. Cajamarca, 7 de enero de 1882.

- Presidente del Consejo de Ministros y Relaciones Exteriores: Juan Manuel Arbaiza
- Ministro de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia: Mariano Álvarez
- Ministro de Guerra y Marina: Francisco García León
- Ministro de Hacienda y Comercio: Manuel María Rivas

Por otro lado, Chile había previsto el empoderamiento de García Calderón y de su sucesor Montero. Por ello, decide emprender una campaña para destruir al principal brazo militar del vicepresidente: las fuerzas del general Cáceres en el centro. Así lo indicaba Patricio Lynch: "Es urgente destruir a Cáceres y Montero y creo que todas las fuerzas deberán venir a esta [Lima, J.A.] para después elegir lo mejor para operar sobre Arequipa"[25].

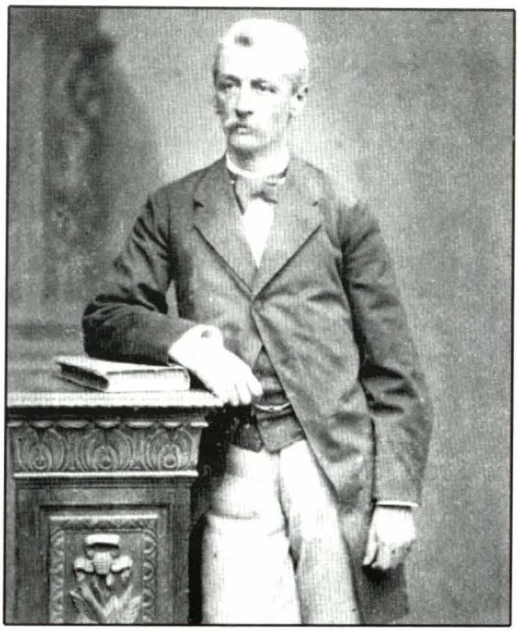
IV. La rebelión contra el Gobierno de Montero: la insubordinación de Chota, Hualgayoc y Jaén

No todos los sectores de la sociedad reaccionaron a favor de Montero. Muchos comprendieron la aceptación de la vicepresidencia de la República como un acto de oportunismo político y ruptura del orden establecido por Piérola. Estas diferencias no tardaron en mostrarse en la misma Cajamarca. Por ejemplo, en Hualgayoc Puga iniciaba las acciones para hostilizar a la prefectura y al vicepresidente Montero[26]. En Jaén tampoco había noticias positivas. Terry recogió en su visita todas las quejas que acusaban al subprefecto José Bazán Lozada de abusos de autoridad, impuestos indebidos, multas injustas y otros atentados cometidos por este funcionario[27].

Pero fue Chota la provincia que revistió mayor gravedad. Terry indicó que se había dirigido al supbrefecto Manuel Becerra para aumentar las rentas nacionales a través de la emisión de pasaportes, previo pago a la prefectura. No recibió respuesta. La inacción de Becerra lo convertían en rémora para el buen servicio, puesto que no acató como era de su deber ni aun las disposiciones que emanaban del mismo

25. LYNCH, Patricio. Cablegrama del jefe del Ejército chileno en el Perú, Patricio Lynch, al presidente de la República. Lima, 28 de noviembre de 1881. En: Rogger Ravines. *Partes oficiales en la Guerra con Chile*. Lima: Editorial Los Pinos, 1992, p. 97.
26. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficios al director de Gobierno. Cajamarca, 20 de enero de 1882.
27. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficios al director de Gobierno. Cajamarca, 23 de enero de 1882.

Gobierno[28]. Antes de abrir fuego contra Chota y Becerra, se le emplazó a presentarse en el cercado de Cajamarca más de una vez desde enero de 1882[29]. Becerra nunca fue a la plaza de Armas y contestó osadamente a Terry diciéndole que su batallón partía hacia Chiclayo para disolver una montonera[30]. Con esta respuesta, las acciones de Montero se encaminaron a capturarlo y destruir sus tropas.



Miguel Iglesias fue nombrado nuevo jefe superior del norte por pedido y gestión especial de Lizardo Montero, quien tenía que partir urgentemente hacia Huaraz para entrevistarse con la misión americana Trescot. Fotografía tomada de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú.

Al mes siguiente, Montero nombró a Miguel Iglesias como el nuevo jefe superior político y militar del norte[31]. El 19 de febrero Montero partió hacia Huaraz, donde se reunió con el comisionado americano W. Trescot a fin de tratar sobre los asuntos de paz. Para trasladarse y dejar la ciudad se solicitaron 22 bestias de silla y 18 de carga, con su respectiva dotación de arrieros y capataces para guiar la comitiva presidencial[32].

Miguel Iglesias había pedido a Montero que hiciera la paz lo más pronto posible. La demora en esta promesa lo motivó a finalmente abandonarlo y proclamarse a sí mismo como presidente regenerador de la República, con el futuro aval de los chilenos, ávidos de obtener un tratado de paz que entregase incondicionalmente Tarapacá y sus riquezas.

28. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficio al director de Gobierno. Cajamarca, 24 de enero de 1882.
29. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficio al director de Gobierno. Cajamarca, 28 de enero de 1882.
30. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Cajamarca, 18 de febrero de 1882.
31. DELEGACIÓN DE LIMA. Oficio de la Delegación de Lima al Comisionado del Supremo Gobierno en el Sur, Camilo Carrillo. Lima, 24 de febrero de 1882. En: José de la Puente Candamo y José de la Puente Brunke (Eds.). *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882).* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2016, P. 188.
32. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Comunicaciones de la Prefectura. Cajamarca, 16 de febrero de 1882. Oficio del prefecto Tadeo Terry al subprefecto del cercado.

Conclusiones

1. Una vez instalado en Cajamarca, el almirante Lizardo Montero dispuso las medidas pertinentes para engrosar el número de hombres en el Ejército del Norte. Sin embargo, las limitaciones económicas, así como la falta de armamento y hombres, hicieron complicada esta labor. Aun así, Montero continuó estando alerta a los movimientos del Gobierno provisorio de García Calderón y envió ayuda cuando fue necesario el traslado del coronel José Domingo Coloma, para ayudar las acciones del prefecto de Áncash, Tadeo Terry. La ofensiva de ambos fue tan vigorosa que acabó con la huida de Recabarren hacia Casma y, finalmente, a Lima.

2. Al ser desterrado García Calderón por las fuerzas chilenas, por su negativa a firmar una paz con la cesión perpetua de Tarapacá, se comunicó a Cajamarca que Montero había sido elegido por el Congreso de Chorrillos como el nuevo vicepresidente de la República. Pero no todos los sectores le fueron favorables al vicepresidente. Puga en Hualgayoc y Becerra en Chota acecharon la capital departamental y se rebelaron contra las disposiciones del prefecto Terry y del mismo vicepresidente de la República. Teniendo que partir Montero a Huaraz para entrevistarse con el ministro americano W. Trescot, le delegó apagar estas insubordinaciones a Miguel Iglesias como nuevo jefe superior del norte. Iglesias logró sofocar y dispersar a los hombres de Puga y Becerra. Con ese triunfo esperaba la paz que Montero debía firmar en Huaraz.

Bibliografía

- ABANTO, *Julio. Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte (1881-1884).* Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 2013, pp. 64-71.
- ANÓNIMO. *El doctor José Mercedes Puga y su participación en los sucesos del norte.* Lima: Imprenta Torres Aguirre. 1886.
- BASADRE, Jorge. *Historia de la República.* Tomo. VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1964.
- BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico.* Tomo III. Valparaíso: Universo. 1919.
- CÁCERES, Andrés Avelino. *La guerra del 79: sus campañas (memorias).* Lima: Editorial Milla Batres. 1973.
- DAMMERT, José. *La generación egresada del Colegio Central de Artes y Ciencias de Cajamarca.* Cajamarca: Impresiones MACS. 1983a.
- DAMMERT, José. *Cajamarca durante la guerra del Pacífico.* Cajamarca: Impresiones MACS. 1983b.

- DE LA PUENTE CANDAMO, José y José de la PUENTE BRUNKE (eds.) 2016. El Estado en la sombra. *El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882).* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. Guerra con Chile: Episodios y personajes 1879-1883. Lima: Editorial Minerva. 1989.
- LYNCH, Patricio. Cablegrama del jefe del Ejército chileno en el Perú, Patricio Lynch, al presidente de la República. Lima, 28 de noviembre de 1881. En: Rogger Ravines. *Partes oficiales en la Guerra con Chile.* Lima: Editorial Los Pinos, 1992, p. 97.
- MANRIQUE, Nelson. *Campesinado y nación: Las guerrillas indígenas en la guerra con Chile.* Lima: Centro de Investigación y Capacitación. 1981.
- MANRIQUE, Nelson. *Yawar Mayu: sociedades terratenientes serranas, 1879-1910.* Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos, Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo. 1988.
- MCEVOY, Carmen. *Chile en el Perú. La ocupación a través de sus documentos, 1881-1884.* Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2016.
- PARODI REVOREDO, Daniel Aurelio. *La laguna de los villanos: Bolivia, Arequipa y Lizardo Montero en la Guerra con Chile (1881-1883).* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Francés de Estudios Andinos. 2003.
- PUENTE CANDAMO, José de la y PUENTE BRUNKE, José de la (Eds.). *El Perú desde la intimidad. Epistolario de Manuel Candamo (1873-1904).* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2008.
- PUENTE CANDAMO, José de la y PUENTE BRUNKE, José de la (Eds.). *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882).* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2016.
- RAVINES, Rogger. *Partes oficiales en la Guerra del Pacífico. 1880-1882.* Lima: Editorial Los Pinos. 1992.
- VARGAS UGARTE, Rubén. *Historia general del Perú.* Tomo X. Barcelona: Editorial Milla Batres. 1984.

Archivo del Centro Histórico Militar del Perú

Libro copiador 533, Serie Libros Copiadores. *Documentos de la Comandancia en Jefe del Ejército de Operaciones del Norte del Gobierno Provisorio, a cargo del coronel Isaac Recabarren.* Mayo-setiembre de 1881.

Archivo Regional de Cajamarca

- Legajo 07. Documento 981. Comunicaciones de la Prefectura. Años 1880-1885.
- Impresos. Documento 431. Legajo 222. Años 1862-1899.
- Legajo 251. Libro copiador de correspondencia que la Prefectura del departamento dirige a la Secretaría General de Estado y Ministerio de Gobierno. Años 1881-1885.

Biblioteca Nacional del Perú

- Archivo Piérola (Correspondencia oficial: sobre 5000000610, sobre 5000000611, sobre 5000000642, sobre 5000000646, sobre 5000000647 y Colección Amauta).
- *La Realidad*, diario de Cajamarca, ediciones de junio a noviembre de 1881.



Tensiones en la bahía: las sublevaciones navales en Chile y el Perú de 1931 y 1932

Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal, con maestría en Desarrollo y Defensa Nacional por el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Publica artículos de historia militar y naval. Es oficial del Ejército del Perú. Publica 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:
La influencia política al interior de las dependencias navales desencadenó sublevaciones con lamentables consecuencias durante la primera mitad del siglo XX, como sucedieron en Chile y el Perú a comienzos de la década de 1930, motivados por la influencia de determinados partidos políticos.

PALABRAS CLAVE:
Sublevación, Armada del Perú, Armada de Chile, influencia política, buque de guerra.

ABSTRACT:
The political influence inside the naval units unleashed upraisings with shameful consequences during the first half of the 20th Century, as happened in Chile and Peru at the beginning of the 30's encouraged by the influence of certain political parties.

KEYWORDS:
Upraising, Peruvian Navy, Chilean Navy, political influence, warship.

Introducción

El triunfo tras una guerra muchas veces no garantiza la estabilidad y la alegría perpetua en los países que las ostentan, más aún cuando ocurren inesperados sucesos posteriores para los que no estuvieron preparados y prefirieron confiar su destino a otra nación a la que creyeron más poderosa.

La crisis económica de 1929, el Crack de Wall Street, devolvió a su realidad a los países subdesarrollados que dependían económicamente de Estados Unidos. En Sudamérica, Chile y el Perú no fueron ajenos al tambaleo de sus

• Artículo recibido el 5 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 9 de agosto de 2016

respectivas economías, teniendo en cuenta que, apenas 50 años atrás, ambos países habían protagonizado una guerra. Uno ostentaba el triunfo, mientras que el otro se sobreponía a la derrota. Paradójicamente, la economía del país "vencedor" resultó igual de vulnerable frente a la crisis financiera internacional, cuyos efectos resultaron bastante dramáticos para el caso chileno.

Aprovechando la coyuntura de crisis, los partidos políticos chileno y peruano de corte revolucionario intentaron alcanzar el poder político de sus respectivos países por la vía violenta; como parte de su estrategia conspirativa, buscaron comprometer algunos sectores militares y los llevaron a protagonizar acciones contrarias a su formación. Para comprender mejor las sublevaciones navales ocurridas en Chile y el Perú a inicios de la década de 1930, observaremos las similitudes y diferencias de ambos sucesos. Ese es el propósito del presente trabajo.

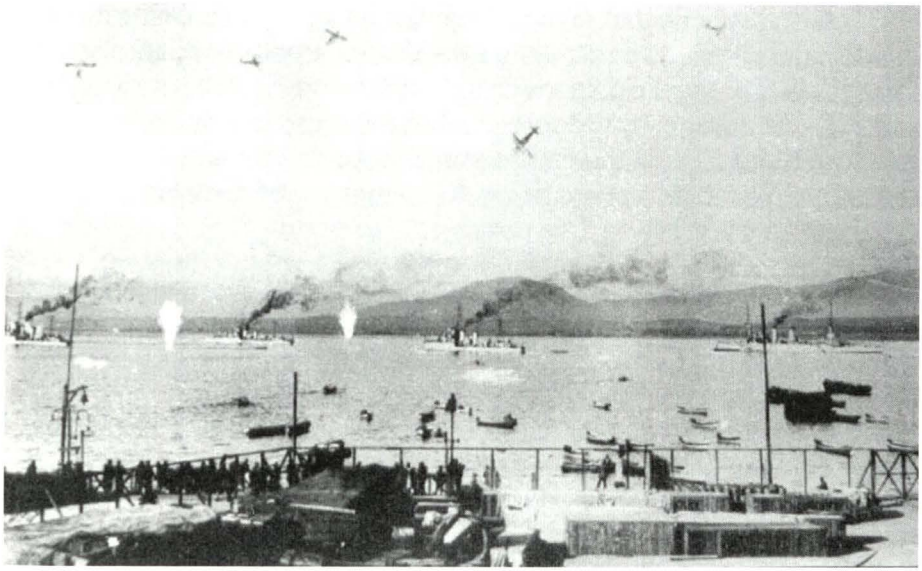
La intensa década de 1920

El Partido Comunista (PCCH) tendría protagonismo en Chile durante la década de 1920. Una de sus mayores acciones fue sublevar a la Armada de su país en setiembre de 1931, acción que trató de ser emulada por primera vez por el Partido Aprista Peruano (PAP, APRA) en mayo de 1932. El desarrollo de ambos sucesos demostraría que la influencia política de entonces pudo traspasar los muros de las dependencias navales (y militares) hasta captar entre su personal a los más propensos en rebelarse a sus superiores, como consecuencia de la crisis económica que afectaba el bienestar de sus familias.

En Chile, la crisis agudizó la inestabilidad política general que ya había comenzado en los primeros años de la década de 1920: se mezclaba las pugnas por el poder, la represión y la caída de sus exportaciones salitreras tras el fin de la Primera Guerra Mundial (1914-1919). Esto provocó el cierre de los centros salitreros y el despido masivo de obreros, lo que generó huelgas y represiones. El gobierno de Arturo Alessandri[1] se caracterizaría por reprimir de manera sangrienta el reclamo de los obreros chilenos[2].

---

1. Alessandri perteneció al Partido Liberal. Era conocido con el apelativo de "León de Tarapacá", quien llamó a los sectores populares "mi querida chusma". Para mayores detalles, véase: DI TELLA, Torcuato. *Historia de los partidos políticos en América Latina, siglo XX*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina. 1993, p. 66.
2. Arturo Alessandri fue elegido presidente del 1920, periodo que se prolongó hasta setiembre de 1924, cuando se le otorgó un permiso especial para abandonar el poder. En las postrimerías de su periodo ocurrió la sangrienta represión de los trabajadores que habían tomado las oficinas salitreras de Pontevedra y La Coruña, localizadas en la provincia de Tarapacá. Para mayores detalles, véase: RAMÓN, Armando de. *Historia de Chile: Desde la invasión incaica hasta nuestros días, 1500-2000*. Santiago de Chile: Editorial Biblo. 2001. pp. 124-126.



Bombardeo de buques. Chile, 1931.

Las propuestas de estos partidos de masas y de postura revolucionaria impactaron en la población y provocaron la preocupación de los grupos de poder en ambos Estados. Al intentar tomar el poder, el APRA y el PCCH terminaron comprometiendo el prestigio de algunos sectores de las Fuerzas Armadas de sus respectivos países.

La sublevación de la escuadra chilena

Antes de la crisis de 1929, había llegado al Palacio de la Moneda en 1927 el general Carlos Ibáñez, quien aplicó mano dura contra sus opositores y gobernó sin oposición política[3]. Como contraparte, a pesar de haber logrado sabotear el plebiscito y retener Arica e impulsar la modernización de la Armada de su país, estas resultaron insuficientes para calmar el malestar de su población, producto de las carencias económicas que los agobiaba.

La posterior caída del régimen de Ibáñez, en julio de 1931, fue consecuencia de una huelga generalizada, donde el caos social sobrepasó el control de las fuerzas policiales. Esta situación sería el comienzo de una aguda tensión política que desembocaría en la sublevación de la escuadra[4].

3. AGUIRRE, Carlos. *Mis recuerdos de la escuadra en 1931*. 1991. [Consulta: 10 de febrero de 2012]. Disponible en: www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf
4. Ibíd., p. 1.

Con la dimisión de Ibáñez, el país retornó a un periodo de calma que solo duraría unos días, debido a que nuevamente el ambiente político volvió a alterarse, lo que se reflejó en los disturbios sobre la capital. Los carabineros tuvieron que acuartelarse para resguardarse de los ataques de la multitud que se autoproclamada triunfadora tras la salida de Ibáñez. Santiago era un caos, tanto que no muy pocos de sus habitantes se vieron obligados a dirigir el tránsito ante la ausencia de la policía[5].

Con la renuncia del general Ibáñez, asumió el Gobierno de manera transitoria el presidente del Senado, Pedro Pazo Letelier, a fines de julio de 1931. Su mandato duró solo un día, porque debió ceder el poder al ministro del Interior, Juan Montero Rodríguez. A mediados de agosto de ese mismo año, Montero entregó el cargo al nuevo ministro del mismo despacho, Manuel Trucco Franzani[6]. Al final, Montero asumiría nuevamente la presidencia el 4 de diciembre de 1931.

Trucco nombró como ministro de Hacienda a Pedro Blanquier, quien, sin medir las consecuencias, declaró ante la opinión pública el desastre de la Caja Fiscal y anunció la aplicación de un plan de reducción de sueldos de toda la administración pública[7]. Su anuncio acrecentó el descontento popular, pues un año antes los sueldos ya habían sufrido una reducción del 10%[8].

A esta situación se sumaba el aumento de la mortandad infantil, al igual que los enfermos por tuberculosis. En las calles podía apreciarse, sobre todo en horas de la mañana, a mujeres con sus pequeños hijos que rebuscaban en los tachos de basura algo que comer[9]. Era común encontrar en diferentes puntos de las ciudades chilenas grupos de personas esperando por una ración de comida alrededor de las "ollas de los pobres"[10]. Esta noticia llegó a los buques de la Armada en el puerto de Coquimbo y la inquietud se manifestó en las dotaciones; los comandantes y sus oficiales subalternos, ante la situación que se vivía, tuvieron que hablar con franqueza a las tripulaciones, mientras que aparentemente se mantenía sin novedad la disciplina[11].

---

5. FUENZALIDA, Rodrigo. *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*. Tomo II. Valparaíso: Editorial de la Armada de Chile. 1975, p. 1018.
6. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE. *Historia del Ejército de Chile 1914-1949*. Tomo VIII. Santiago de Chile: Imprenta del Estado Mayor del Ejército. 1982, p. 307.
7. Ibíd., p. 1019.
8. Ibíd., p. 1021.
9. JUSTO, Liborio. *La sublevación de la escuadra*. Santiago de Chile: Prensa Latinoamericana. 1971.
10. En el Perú se les conoce como las "ollas comunes", una manera en que las personas de escasos se agrupan y cocinan para su subsistencia.
11. AGUIRRE, op. cit.

Frente al caos que envolvía Chile, era evidente que en cualquier momento ocurriría un movimiento militar, lo que en efecto sucedió en la escuadra, donde los agitadores comunistas supieron sacar ventaja de la coyuntura. Por un lado, el descontento popular; por el otro, manifestaciones contra la dictadura de Ibáñez —que ya había demitido—, crisis económica y la disconformidad de los militares que demandaban. En medio de esta situación se produjo el incidente llamado "del avión rojo" (por el color del aeroplano), en el que arribó desde Europa el coronel Marmaduke Grove[12] dispuesto a derrocar a Carlos Ibáñez; sin embargo, su golpe había llegado demasiado tarde, pues el "dictador" ya había abandonado La Moneda. En el movimiento de Marmaduke habían estado comprometidos connotados personajes en Santiago y Concepción[13].

Poco después se sabría, por intermedio de la prensa, que el movimiento tuvo influencia política promovida por un Comité Revolucionario que funcionó en París, formado por políticos chilenos que pretendían derrocar al Gobierno de Ibáñez, pero este cayó antes que llegara a actuar dicho comité, aunque los comunistas —los que estaban detrás de la agitación política— habían logrado infiltrar en la Marina a sus militantes como trabajadores, pero cuyo propósito principal fue aprovechar la coyuntura para alterar políticamente al personal naval.

Los agitadores habían comenzado su plan revolucionario aprovechando que el acorazado *Latorre* se encontraba en reparaciones en Inglaterra, como parte del proceso de adquisición y modernización de la escuadra chilena frente a la compra de submarinos hechos por el Perú. Hasta allí llegó un delegado del comité revolucionario de París, quien a bordo del *Latorre* hizo una activa propaganda política, que se vio favorecida por el descontento producido por la reducción de la gratificación del personal naval en el extranjero[14].

> En setiembre y octubre de 1930 partieron a Devenport los oficiales y marineros de dotación del acorazado *Latorre*, barco de guerra que se encontraba modernizándose en aquel puerto inglés[15].

12. Durante el primer Gobierno de Manuel Prado Ugarteche (1939-1945), los opositores políticos fueron desterrados. Sus principales víctimas fueron los dirigentes del Partido Aprista Peruano. En esta época los apristas entablaron amistad con Marmaduke Grove y Salvador Allende, entre otros personajes de la política chilena. Para mayores detalles, véase: THORNDIKE, Guillermo y VILLANUEVA, Armando. *La Gran Persecución*. Lima: Editorial Epensa. 2004, pp. 194-199.
13. Ibíd., p. 2.
14. FUENZALIDA, op. cit., p. 1019.
15. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE, op. cit., p. 308.

Al retornar dicho acorazado a Chile, se contrataron a contadores para que trabajaran a bordo del *Latorre*. Entre ellos lograron infiltrarse militantes comunistas, quienes aprovecharon su estancia abordo para agitar los ánimos de los marinos, utilizando la grave situación por la que pasaba el país[16].

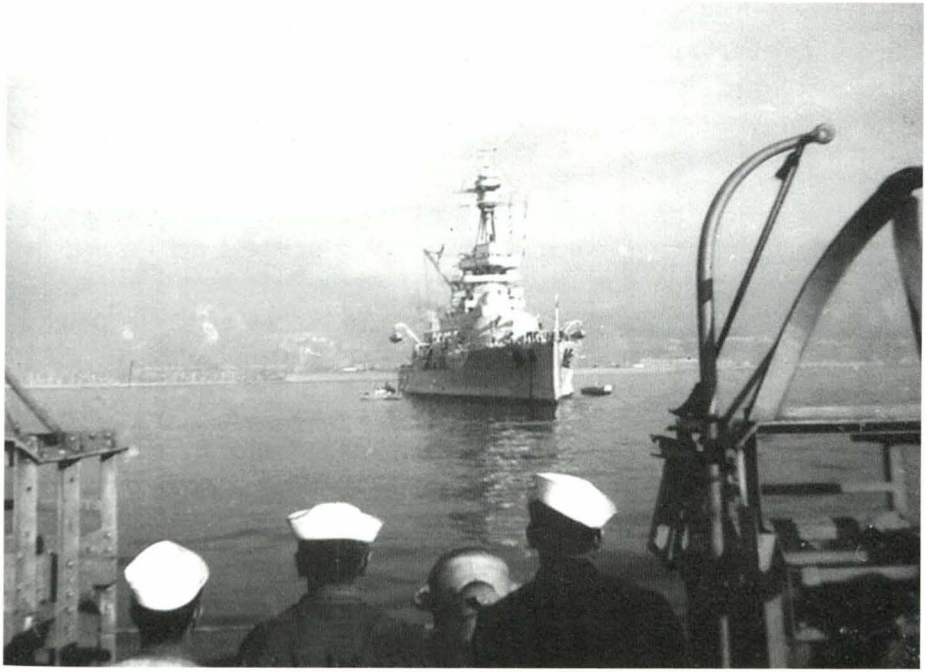
> Políticos de extrema izquierda, refugiados en París, aprovecharon la oportunidad para enviar agentes activistas a Gran Bretaña, a minar la disciplina de la tripulación[17].

Las reuniones de agitadores comunistas con los marinos se desarrollaron en tierra y en los buques, y su núcleo fue el *Latorre*. Azuzados los ánimos del personal, sobre todo entre los suboficiales y la marinería, los agitadores consiguieron que los marinos redactaran una petición al almirante Hovzen —comandante del acorazado y comodoro de la escuadra—, solicitándoles que los sueldos no fueran rebajados, tal como lo había anunciado Blanquier. La respuesta del jefe naval fue contraria a las aspiraciones de los subalternos y les advirtió que tomaría medidas represivas contra quienes insistieran en el pedido[18].

Esta situación llevó a los marinos ya politizados a reunirse de inmediato a fin de coordinar las medidas a adoptar. Allí, el suboficial Ernesto Gonzales fue designado presidente del grupo, entre los que figuraban además otros suboficiales, cabos y marineros. Todos llegaron a la conclusión de llevar a cabo acciones extremas: apresar a los oficiales y apoderarse de las naves, para dar fuerza a su petitorio con el cual "salvarían" del desastre económico a sus familias[19]. De esta manera los comunistas habían conseguido quebrar la disciplina aprovechando las penurias familiares de los marinos. Así, la tripulación del *Latorre*, junto con el resto de la escuadra, se sublevó el 1 de setiembre de 1931. La acción se prolongaría por casi una semana.

Debe tenerse en cuenta que, antes de la sublevación, los ejercicios rutinarios de la escuadra chilena se vieron alterados por a las restricciones de combustible, como producto de la crisis económica. Se obligó a que el combustible fueran reducido al mínimo, de tal manera que en las noches la tripulación se alumbrara con velas o mecheros. Esta situación llevó a que la dotación aprovechara sus horas de ocio para organizar encuentros deportivos

16. FUENZALIDA, op. cit., p. 1019.
17. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE, op. cit., p. 308.
18. Ibíd., p. 1019.
19. JUSTO, op. cit., p. 3.



Llegada del acorazado *Latorre* a puerto chileno

a bordo del *O'Higgins*. Este relajamiento de la disciplina alcanzaría también a varios de los oficiales, quienes preferían quedarse en el puerto y dormir hasta tarde, situación que se hizo constante después que Ibáñez dejó el Gobierno[20].

El frustrado petitorio para no reducir los sueldos, la paralización de maniobras en altamar, el relajamiento de la disciplina, una crisis económica que afectaba a las familias como a la institución, y inestabilidad política y una agitación impulsada por los comunistas (no solo en las calles, sino también a bordo de los buques, con la propuesta de la implantación de la "dictadura del proletariado") conllevaron a que los suboficiales y la marinería se sublevaran contra el Gobierno, mediante el autodenominado Estado Mayor de la Tripulación, que iniciaría el movimiento el 1 de setiembre a la medianoche, luego de encerrar a sus oficiales en sus cámaras.

Para realizar su cometido, los tripulantes se acostaron vestidos con su uniforme de faena y con los calcetines puestos, a fin de no hacer ruido durante su

20. Ibíd.

desplazamiento, levantarse a la hora señalada y apoderarse de las salas de armas situadas en la popa, para luego dirigirse a desarmar al oficial de guardia y hacerse cargo de los navíos. La señal que indicaría la captura del buque por parte de los rebeldes era encender las luces rojas en la parte más alta de la nave[21]. Y así lo hicieron.

El 1 de setiembre de 1931 se sublevó la Marina, con aproximadamente 5.000 efectivos. Dirigieron el movimiento los tripulantes del *Latorre*, que tomaron como prisioneros a los oficiales. El suboficial Ernesto Gonzales, jefe del movimiento, manifestaría al Gobierno que la Marina le daba un plazo de 48 horas para derogar la norma que ordenaba la rebaja de los sueldos. En Valparaíso, otras unidades militares comenzarían a unirse a los insurrectos[22].

> De regreso a mi buque, me retiré temprano a dormir. Había sido un día muy agitado para la dotación; también se había jugado un partido de fútbol esa tarde. El oficial de guardia era el teniente Arancibia, quien a medianoche bajó a mi camarote para despertarme diciéndome que me vistiera y lo acompañara a cubierta porque se notaba algo anormal en el *O'Higgins* y que incluso le parecía haber escuchado un disparo. Nuestro destructor estaba aparentemente tranquilo. Cuando llegué a cubierta se acercaba una lancha a vapor del *Latorre*, la cual atracó a nuestro costado. Al acostumbrado "ah del boot" no hubo respuesta, sino un sorpresivo abordaje de gente con armas ocultas que súbitamente desplegaron. Con Arancibia corrimos a custodiar la Sala de Armas; pero estábamos desarmados, ya que en ese tiempo no se acostumbraba portar armas durante la guardia. En todo caso los de la lancha traían armas y munición extra para repartir. Nuestra única opción fue llamar al orden al personal, instándolo a mantener la disciplina [...] El comandante y el 2.° se encontraban en tierra alojando en un hotel. En estas circunstancias aparecieron nuestras "ovejas negras", siendo los cabecillas el cabo artillero Luciano González (apuntador del director de tiro), un marinero de apellido McLean y un cabo de máquinas cuyo nombre no recuerdo [...] En resumen, el *Latorre* destacó fuerzas a otros buques, apoderándose de ellos igual como al *Hyatt* [...] Un suboficial nos indicó que por favor nos fuéramos

21. Ibíd., p. 3.
22. VITALE, Luis. *Intervenciones militares y poder fáctico en la política chilena 1830-2000*. Capítulo IX. 2000. [Consulta: 20 de febrero de 2012]. Disponible en: www.legionim.cl

> a la cámara, ya que esas eran las órdenes recibidas del *Latorre*: ningún oficial en cubierta. Agobiados [...] solo atinamos a comentar nuestra impotencia [...] sin poder dar aviso al comandante"[23].

El acorazado *Latorre* fue capturado según el plan de los marinos rebeldes, tras retener al guardiamarina que cumplía esa noche la función de oficial de guardia, mientras que los dirigentes del movimiento se apoderaban de las armas y las repartían entre la marinería. Al escuchar el bullicio, el almirante Hozven —quien había permanecido abordo del acorazado— salió de su camarote a indagar lo que sucedía; fue capturado por un grupo de marineros luego que uno de ellos hiciera un disparo al aire.

Una vez que el *Latorre* estuvo en poder de los rebeldes, se encendió la luz roja y fue repetida en el resto de la escuadra, mas no en el *Lynch*, situación que obligó a que se enviara refuerzos en una lancha, en previsión de que su tripulación hubiera podido encontrar resistencia, como realmente sucedió. Luego de neutralizar la oposición, se encendió la luz convenida en dicho buque y las escuadras (activa y de reserva) quedaron bajo el control de los sublevados. Los oficiales que llegaban de tierra y abordaban sus respectivos buques eran rápidamente doblegados y conducidos a sus respectivos camarotes, donde permanecieron seis días encerrados[24].

Cuando amaneció ese 1 de setiembre, la noticia de la sublevación de la escuadra comenzó a expandirse a través de la prensa de tendencia comunista, que expresaba abiertamente su apoyo a los tripulantes rebeldes, a quienes calificaban de "heroicos" luchadores que buscaban mejorar la situación económica del país[25]. Ese mismo día, los sublevados manifestaron un comunicado de siete puntos, que expresaba lo siguiente:

> las tripulaciones de la Armada dan un plazo de 48 horas para que se conteste satisfactoriamente las aspiraciones que se contemplan en esta nota[26].

Enterado el alto mando de la situación, el ministro de Marina convocó a una reunión urgente con todos los jefes de la Armada, a fin de analizar lo que sucedía en Coquimbo. Todos concluyeron que el movimiento era motivado

23. AGUIRRE, op. cit.
24. JUSTO, op. cit., p. 4.
25. AGUIRRE, op. cit.
26. FUENZALIDA, op. cit., p. 1021.

por razones económicas, pero que el malestar de la tripulación había sido aprovechado hábilmente por elementos comunistas, con fines netamente políticos[27].

El consejo de almirantes, al igual que el propio Gobierno, consideró primero iniciar un diálogo con los sublevados antes de emplear una represión violenta, por tener dudas con cuántos y cuáles fuerzas le eran leales, teniendo en cuenta el clima inestable en que estaba sumido el país. Por ende, no sabían cómo reaccionarían las tropas ante la orden de represión ordenada por el Gobierno. A las tres de la madrugada del 2 de setiembre, el Gobierno designó al almirante Edgardo von Schroeders y a un capitán de navío como los negociadores entre el Gobierno y los sublevados. Ese día una serie de comunicaciones entre ambas partes, quienes buscaban imponer el lugar para conferenciar, llevó a que Von Schroeders terminara abordando el *Latorre* cediendo a la presión de los rebeldes[28].

> el suboficial Steimbecker [...] estaba de guantes y espada, en tanto que los marinos que lo acompañaban, también vestidos con toda corrección, portaban revólveres al cinto. Al acercarse el almirante, todos saludaron militarmente y lo ayudaron a subir con cortesía[29].

Las negociaciones llevadas a cabo por el almirante fracasaron. Mientras se realizaba primera reunión entre Von Schroeders y el estado mayor de la tripulación, llegó un mensaje a bordo que manifestaba la adhesión de la base de Talcahuano y la escuadra del sur. Otros cuarteles militares, así como sindicatos obreros de filiación comunista —como la Federación Obrera Chilena (FOCH)— se sumaron a favor de los marinos rebeldes en los días siguientes[30]. Esta situación fortaleció la postura de estos últimos y echaron por tierra cualquier posibilidad de solución pacífica[31].

Los dirigentes del movimiento sacaron un nuevo pronunciamiento, en cuyos puntos resaltaban los pedidos de cerrar por cinco años las escuelas militares y navales por considerarlas innecesarias, la división de las tierras productoras, el aporte de los millonarios para cancelar la deuda externa del país, la construcción de casas para los obreros, entre otros pedidos[32]. Estas

27. Ibíd.
28. JUSTO, op. cit., p. 8.
29. Ibíd.
30. VITALE, op. cit.
31. AGUIRRE, op. cit.
32. JUSTO, op. cit., p. 10.

peticiones confirmaron las sospechas del Gobierno y de los mandos de las Fuerzas Armadas respecto a la influencia política en el movimiento de Coquimbo. La situación terminó por elegir la segunda opción por parte del Ejecutivo: debelar el movimiento por la fuerza[33]. Mientras tanto, la prensa sensacionalista colocaba en sus titulares que los sublevados sumaban más de 15.000 hombres y que una enorme escuadra de Estados Unidos partía con dirección a Chile, con el fin de aplastar la "sublevación bolchevique"[34].

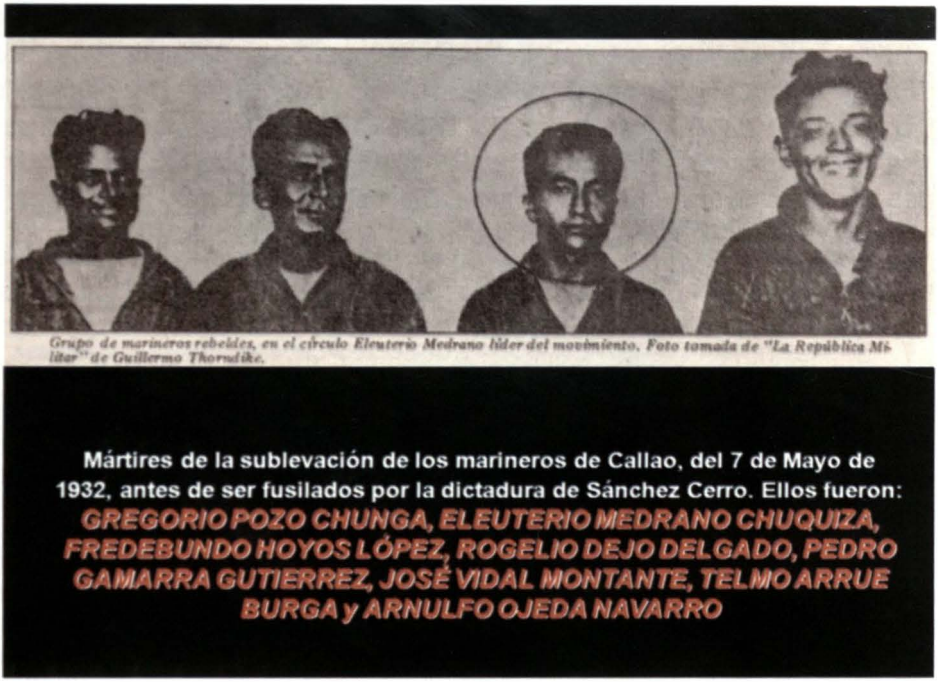
El 5 de setiembre, obedeciendo las ordenes del Gobierno, el Ejército y los carabineros empezaron a recuperar por la fuerza las diferentes dependencias militares tomadas por los militares rebeldes y obreros, como la Escuela de Comunicaciones de Viña del Mar, la base aeronaval de Quinteros, el apostadero en Talcahuano, entre otros lugares, y dejaron sola a la escuadra sublevada[35].

El 6 de setiembre, el Gobierno ordenó el bombardeo aéreo de los buques que aún permanecían insurrectos, entre los que figuraba el *Latorre*. Poco antes del mediodía, se iniciaron los vuelos de reconocimiento. Posteriormente, a las 6 de la tarde, una escuadra de 14 aviones abrió fuego contra los buques de Coquimbo, acciones que se prolongaron por 25 minutos aproximadamente. El encargado de dirigir el ataque aéreo contra la escuadra sublevada fue el coronel Vergara, hermano del ministro de Guerra. El ataque fue repelido por la marinería y los suboficiales, quienes no pudieron utilizar correctamente la artillería antiaérea al no estar familiarizados con su manejo. Los aviones hicieron varias pasadas, pero sus disparos distaban de buenos resultados. Solo uno de los submarinos tipo H fue averiado[36].

> escuadrillas de aviones atacaron la escuadra fondeada en Coquimbo. Tres *destroyers* y un submarino se vieron obligados a salir fuera de la bahía [...] la tripulación desertó pidiendo refugio en carabineros[37].

Frente al contraataque del Gobierno, la tripulación del *Latorre* empezó a cuestionar a los suboficiales dirigentes del movimiento, al circular rumores de divisiones entre ellos, mientras otros pedían hundir los barcos o continuar

33. FUENZALIDA, op. cit., p. 1022.
34. JUSTO, op. cit., p. 12.
35. RAMÓN, op. cit., p. 134.
36. Ibíd., p. 133.
37. Justo, op. cit., p. 14.



Marineros sublevados el 7 de mayo de 1932. Fuente: *La República Militar* de G. Thorndike.

la lucha. Al final, solo quedó sublevado el *Latorre*, situación que no se prolongaría por mucho tiempo, pues terminó izando bandera blanca[38].

Una vez doblegados los marinos insurrectos, liberaron a los oficiales y entregaron el mando de los buques a estos. Los comprometidos en el movimiento, que sumaban casi 900 marinos, fueron llevados a juicio y condenados a penas de cárcel. Seis fueron condenados a fusilamiento. Al respecto, parece que la debilidad del Gobierno llevó a que no se cumplieran las penas ordenadas, pues terminaron siendo indultados y recibieron además pensión de retiro, entre otros beneficios[39].

La sublevación de la marinería en el Callao

Nueve meses después de lo sucedido en Chile, en 1932, un hecho similar ocurriría en el puerto peruano del Callao. El entonces presidente, comandante

38. Ibíd., p. 15.
39. FUENZALIDA, op. cit., pp. 1024-1025.

EP Luis Miguel Sánchez Cerro, vería una similitud del caso chileno con la influencia aprista en la marinería peruana. El escarmiento en este caso fue el fusilamiento de ocho marineros involucrados[40].

> Este primer levantamiento protagonizado por la marinería, como consecuencia de la influencia del APRA, sucedió la noche del sábado 7 de mayo de 1932, cuando un grupo de marineros se apoderó por unas horas de algunos buques de la escuadra en la bahía del Callao. Para algunos investigadores del hecho, la génesis de esta rebelión se inició cuando el presidente Sánchez Cerro dictó una ley de emergencia que permitía perseguir a sus enemigos políticos, especialmente los apristas, cuyos diputados fueron expulsados al extranjero. Uno de estos grupos se encontraba en Panamá, cuando llegó a ese país el buque *Bolognesi* para ser sometido a reapariciones en la base naval norteamericana de Balboa. Aprovechando la estadía, un grupo de su dotación se reunió en varias ocasiones con los desterrados apristas en ese país[41].
>
> Como afirma el capitán de fragata Jorge Ortiz, de estas reuniones surgiría la proclama de la revolución: "Esta sería traída del Callao por el tripulante Pedro Bustamante y sería leída a bordo del *Bolognesi* y del crucero *Grau* por el cabo Gregorio Pozo Chunga en la noche del 7 de mayo [...] iniciando la revolución"[42].
>
> El buque regresó al Callao a mediados de abril y el 29 de ese mes se realizó una reunión en la casa de un sargento de policía para tratar sobre la empresa revolucionaria. Entre los presentes se encontraban el cabo Luis Guerrero, los marineros Eleuterio Medrano, Artemio Collazos, entre otros, quienes al finalizar el encuentro acodaron sublevarse el día anteriormente indicado. Los participantes en la empresa revolucionaria redactaron un memorándum que señalaba los "motivos" de la rebelión, como lo narraría tiempo después Eduardo Huapaya Pinedo.
>
> Cuando regresamos al Callao, se inició la captación del personal, labor dirigida por el maestro sastre Pedro Bustamante, aprista reconocido

40. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares 1930-2000*. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, pp. 72-73.
41. CHANDUVÍ, Luis. *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que sé*. Lima: Editorial Copias e Impresiones. 1988, p. 72.
42. ORTIZ, Jorge. Rebeliones navales en el Callao: 1932 y 1948. En: *Revista Apuntes*, 1997. P. 85.

que estaba en contacto con el partido. Circulaba subterráneamente un memorándum con cinco puntos básicos para incentivar al personal, los que habían sido redactados por el c. César Pardo Acosta en Panamá, y recuerdo que los puntos decían: 1) Mejor trato al personal subalterno que había desmejorado mucho desde que subió al poder Sánchez Cerro; 2) Reglamentación de los ascensos, 3) Mejor calidad de la alimentación, 4) Que la duración de los cruceros de verano fuera la que se acostumbraba antes de la implantación del nuevo gobierno y 5) El cambio del gobierno militar por otro civil[43].

Era evidente que el último punto tenía un trasfondo político. Recordemos que el contrincante de Sánchez Cerro fue Haya de la Torre, cuyo partido denunció un supuesto fraude electoral que favoreció al militar. Si bien los temas relacionados con la alimentación y el trato del personal subalterno por parte de sus superiores han tenido sus particularidades a lo largo de la historia, no debemos olvidar que en aquella época el país salía de una crisis económica mundial. Además, el personal era sometido a una serie de rigurosidades debido a las tensiones que se dieron con Chile como consecuencia del frustrado plebiscito en los años 20, y existían roces de nuestras fuerzas militares con las colombianas, que obligaban a mantener al personal preparado ante cualquier eventualidad.

A diferencia del personal naval chileno, en los pedidos presentados por parte de los peruanos no se observa el malestar respecto a la reducción de sueldos. Todo hace indicar que quienes influenciaron en los marineros del Callao creyeron tener la coyuntura ideal para llevar a cabo un movimiento revolucionario iniciado por un sector de las Fuerzas Armadas, buscando imitar a lo sucedido en Chile. No obstante, erraron en su percepción.

Dentro del plan revolucionario, se preveía primero capturar el BAP *Bolognesi,* para seguir luego con el *Almirante Grau* y continuar con los demás navíos que se encontraban en la bahía. Paralelamente, debían sublevarse dotaciones de la Policía y el Ejército, actitudes que "obligarían" a los líderes y militantes apristas a apoyar el movimiento. Para mala suerte de los sublevados, el apoyo de los apristas y demás

43. CHANDUVÍ, op. cit., p. 72.

elementos castrenses no ocurrió. Finalmente, la dirigencia aprista negaría estar involucrada en los hechos[44].

Coincidentemente, el 6 de mayo de 1932 —un día antes de la sublevación en el Callao— la policía apresó al jefe aprista Víctor Raúl Haya de la Torre, quien se escondía en una vivienda de Miraflores, vecina a la embajada mexicana. Los complotados en el levantamiento debieron haber tenido conocimiento de lo que sucedía con el líder político, aunque oficialmente no hay pruebas suficientes para afirmar tal hipótesis[45]. No obstante, se especuló que dicha sublevación formaba parte de una conspiración dirigida por el capitán EP (r) Guillermo Cervantes, quien en 1921 se sublevó en Iquitos contra Leguía[46].

Desde su fundación, la característica del partido fue la participación de la juventud. En 1931 se improvisaron células juveniles en nuestros locales de Lima y algunas provincias [...] No hay que olvidar que uno de los ocho marineros fusilados en San Lorenzo, Arrué Burga, tenía 18. Los defensores de Trujillo en 1932 también eran muy jóvenes[47].

Lo anterior indicaría que la sublevación de mayo de 1932 tuvo influencia aprista. Debe considerarse que uno de los marineros que participó del movimiento y que luego murió fusilado, al parecer, habría integrado la juventud aprista. Este suceso sería recordado 16 años después, durante la insurrección del 3 de octubre de 1948, en contra de un presidente civil democráticamente elegido.

Respondió el comandante que no tuviera cuidado, que iba a ser una revolución, que el Ejército ocuparía Lima y que la Marina y la Aviación solamente iban a cooperar, a lo que dijo el instruyente que si iba a ser

44. ORTIZ, op. cit., p. 85.
45. Trece años después, cuando el APRA volvió a la legalidad y participó como aliado político del entonces presidente José Luis Bustamante y Rivero, la dirigencia aprista y sus representantes en el Congreso consiguieron el traslado de los cadáveres desde la isla San Lorenzo al Cementerio Central de Lima. Durante la ceremonia, dirigentes apristas reconocieron y agradecieron el apoyo de la marinería a las acciones revolucionarias apristas. Curiosamente, el cortejo fúnebre partió del principal local aprista, la Casa del Pueblo, y en el trayecto se confundían personal de la Marina con centenares de militantes apristas. Para mayores detalles, véase la tesis: TAYPE, Jaime. *Insurrección de la Marina, el 3 de octubre de 1948*. Lima: Universidad Nacional Federico Villarreal. 2012, pp. 147-148. También, el documental *Esto es el APRA: Homenaje a Víctor Raúl Haya de la Torre 76 años del Partido Aprista*. Centro de Documentación Audiovisual. Dirección: Abel Ortiz. Producción: Henry Outten.
46. CHANDUVÍ, op. cit., p. 70.
47. Por entonces, la mayoría de edad en el Perú se iniciaba a los 21 años. Véase: THORNDIKE y VILLANUEVA, op. cit., p. 47.

similar a lo de 1932, respondiéndole el comandante que sí [...] situación económica del personal subalterno y del país en general; que a los seis o siete meses el país volvería a la constitucionalidad[48].

Cuando los relojes marcaban las 21:00 horas del sábado 7 de mayo, un grupo de marineros encabezados por Artemio Collazos y Eleuterio Medrano tomó como prisioneros a los oficiales de guerra y de mar que conformaban la dotación del BAP *Bolognesi*. Luego de la toma rápida, prosiguieron con la captura del *Grau*.

A la captura de unidades de superficie, prosiguió la toma del caza torpedero *Teniente Rodríguez*. Luego se dirigieron al fondeadero de submarinos y atracaron al lado del *R-4*, sin saber que la tripulación de ese sumergible ya tenía conocimiento de lo que ocurría en la escuadra. Un marinero de apellido Casapía fue testigo de la captura de los buques por parte del personal sublevado, se lanzó al mar desde uno de los buques y dio aviso a sus superiores a las 22:30 horas, que tomaron de inmediato las previsiones necesarias. En esas circunstancias, Medrano fue capturado, al aceptar ingenuamente ingresar al submarino para tratar de "explicar" a los tripulantes los motivos que impulsaban el movimiento[49]. Por otro lado, Artemio Collazos intentó en dos oportunidades desembarcar su lancha en el muelle de guerra con un grupo de marineros, pero fueron impedidos a balazos y comprendieron que sus acciones serían rápidamente neutralizadas.

Los intentos del mando naval por lograr que los buques rebeldes se rindieran no fue fácil de conseguir, debido a que los tripulantes del *Grau* y el *Bolognesi* se mantenía reacios a deponer su actitud rebelde, y hostigaban a las pequeñas unidades que se acercaban ordenándoles rendición. Incluso fue necesario la presencia del edecán del presidente Sánchez Cerro, capitán de fragata Félix Vargas, para pedir la rendición de los sublevados[50]. Ante la negativa de los rebeldes, se ordenó la intimidación de los buques con el acercamiento de una flotilla de submarinos encabezados por el *R-4*. Al ver la actitud amenazante de estas unidades, los buques *Grau* y *Rodríguez* aceptaron rendirse, mas no la tripulación del *Bolognesi*. Para culminar con esta tensión, a las 7:30

48. Expediente 14, folio 700. Comparecencia del maestro segundo Nicolás del Río Loayza. Lima, 27 de octubre 1948. AHM.
49. ORTIZ, op. cit., p. 86.
50. Ibíd., 86.

horas tres aviones de guerra apoyados por los submarinos abrieron fuego a discreción contra esa unidad. El marinero Gregorio Pozo, quien había quedado como último líder de los rebeldes, decidió rendirse.

A las 8 de la mañana del 8 de mayo, los rebeldes ya habían sido apresados y llevados a la estación de San Lorenzo, donde se les tomó las primeras declaraciones. Fue nombrada una corte marcial, que a las 17:00 horas se dirigió a la isla San Lorenzo y de inmediato dio inicio al proceso. Treinta y ocho marineros fueron acusados de rebelión, insulto a la autoridad y desobediencia[51]. Mientras el fiscal solicitaba el fusilamiento de 17 de los procesados, el defensor argumentó que los verdaderos autores del movimiento no eran los marinos, sino los líderes del APRA, quienes se habían aprovechado de la ignorancia de los tripulantes, incitándolos a la desobediencia.

Al amanecer del día 11 la corte marcial dio su veredicto: 14 marinos condenados a 15 años de prisión, 12 a 10 años de reclusión, 3 absueltos y 8 condenados a muerte. Entre los marineros condenados al fusilamiento estaban Eleuterio Medrano Chuquiza (29), José Vidal Monserrat (27), Gregorio Pozo Chunga (22), Arnulfo Ojeda Navarro (22), Fredemundo Hoyos López (21), Rogelio Dejo Delgado (21), Pedro Gamarra Gutiérrez (21) y Telmo Arrué Burga (18)[52].

A las 7:40 horas, los condenados a muerte fueron llevados a la estación sanitaria, ubicada al norte de la isla San Lorenzo, donde estuvieron presentes el juez instructor, un médico y un sacerdote de la iglesia matriz del Callao. Luego de degradarlos, se procedió al fusilamiento. Los hechos de sangre no culminarían allí, pues el APRA, semanas después, provocaría la "revolución" de Trujillo, y en 1948 se desarrollaría un hecho similar a 1932, mejor organizado pero con resultados adversos para los sublevados del Callao.

Al observar las sublevaciones ocurridas en la Armada de Chile y la del Perú, ambas coinciden en ser producto de una coyuntura donde primó la dependencia, la inestabilidad y la influencia de ideologías venidas del exterior, así como las pugnas internas por el poder; las tensiones

51. Ibíd., 87.
52. CHANDUVÍ, op. cit. , p. 71.

diplomáticas, entre otros factores. Las sublevaciones de 1931 y 1932 dejarían huellas en la historia de las relaciones entre civiles y militares de sus respectivos países.

Fuente audiovisual

Documental *Esto es el APRA: Homenaje a Víctor Raúl Haya de la Torre 76 años del Partido Aprista.* Centro de Documentación Audiovisual. Dirección: Abel Ortiz. Producción: Henry Outten.

Fuente documental

Expediente 14, folio 700. Comparecencia del maestro segundo Nicolás del Río Loayza. Lima, 27 de octubre 1948. AHM.

Bibliografía

- AGUIRRE, Carlos. *Mis recuerdos de la escuadra en 1931. 1991.* [Consulta: 10 de febrero de 2012]. Disponible en: www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf
- ARMADA DE CHILE. *Poder naval chileno.* En: Revista de Marina, 1985.
- CHANDUVÍ, Luis. *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que sé.* Lima: Editorial Copias e Impresiones. 1988, pp. 70, 71, 72.
- DI TELLA, Torcuato. *Historia de los partidos políticos en América Latina, siglo XX.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina. 1993, p. 66.
- DURAND, Luis. *Perú histórico. Siglo XX, nuevo siglo, nuevos retos.* Tomo 8. Lima: La Republica y Milla Batres. 2005.
- ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE. *Historia del Ejército de Chile 1914-1949.* Tomo VIII. Santiago de Chile: Imprenta del Estado Mayor del Ejército. 1982, pp. 307, 308, 1019, 1021.
- FUENZALIDA, Rodrigo. *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario.* Tomo II. Valparaíso: Editorial de la Armada de Chile. 1975, pp. 1018, 1019, 1021, 1022, 1024-1025.
- HILDEBRANDT, César. Haya como agente de los intereses chilenos. En: *Hildebrandt en sus Trece*, 19 octubre 2012. Año 3, nro. 127, pp. 16-17.
- JUSTO, Liborio. *La sublevación de la escuadra.* Santiago de Chile: Prensa Latinoamericana. 1971, pp. 3, 4, 8, 10, 12, 14, 15.

- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Marina de Guerra del Perú: su historia.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos e Informaciones. 2007.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Compendio de la historia marítima y naval del Perú.* Callao. Dirección de Intereses Marítimos. 1998.
- MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares 1930-2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, pp. 72-73.
- MUNDIAL. Edición, *17 de diciembre de 1926.* Año VII, nro. 240.
- MURILLO, Percy. *Historia del APRA: 1919-1945.* Lima: Editorial Atlántida. 1976.
- ORTIZ, Jorge. Rebeliones navales en el Callao: 1932 y 1948. En: *Revista Apuntes*, 1997, pp. 85, 86, 87.
- RAMÓN, Armando de. *Historia de Chile: Desde la invasión incaica hasta nuestros días, 1500-2000.* Santiago de Chile: Editorial Biblo. 2001, pp. 124-126, 133, 134.
- TAYPE, Jaime. *Insurrección de la Marina, el 3 de octubre de 1948.* Lima: Universidad Nacional Federico Villarreal. 2012, pp. 147-148.
- THORNDIKE, Guillermo. *La República Militar: Perú 1930-1980.* Lima: Editorial Milla Batres. 1979.
- THORNDIKE, Guillermo y VILLANUEVA, Armando. *La Gran Persecución.* Lima: Editorial Epensa. 2004, pp. 47, 194-199.
- VITALE, Luis. *Intervenciones militares y poder fáctico en la política chilena 1830-2000.* Capítulo IX. 2000. [Consulta: 20 de febrero de 2012]. Disponible en: www.legionim.cl





El Hotel Terry en 1875
(A la izquierda del hotel se distinguen los baños municipales de Chorrillos).

La Marina de Guerra del Perú en la fundación del Club de Regatas Lima en 1875



Alférez de Fragata (r) Jaime Ignacio Romero Valdivieso
Oficial de Marina (r), bachiller en Educación, museólogo, historiador y perito en el idioma inglés.

RESUMEN
El Club de Regatas Lima, club emblemático de la capital, nació luego de una competencia de regatas organizada por el Hotel Terry, un sitio de descanso sobre el mar en el actual distrito de Chorrillos. La competencia de este nuevo deporte en el Perú fue muy probablemente organizada por el primer socio honorario del club, don Miguel Grau Seminario. Los primeros lugares del certamen fueron ocupados por naves de la Marina de Guerra del Perú, pero los civiles participantes, entusiasmados con la experiencia, fundaron poco después el Club de Regatas Lima. El presente texto es un repaso por su nacimiento, su desarrollo y la participación de sus socios en la Guerra con Chile, durante la ocupación de Lima.

PALABRAS CLAVE: Club de Regatas Lima, Miguel Grau, Chorrillos, Hotel Terry, Guerra del Pacífico.

ABSTRACT
The Club de Regatas Lima, club is emblematic of the capital, was born after a competition of regattas organised by the Hotel Terry, a place of rest on the sea in the present district of Chorrillos. The competence of this new sport in Peru was very probably organized by the first honorary member of the club, don Miguel Grau Seminario. The first places of the contest were occupied by ships of the Navy of Peru, but civilians participants, excited with the experience, founded shortly after the Club de Regatas Lima. The present text is a review of his birth, its development and the participation of its partners in the war with Chile, during the occupation of Lima.

KEYWORDS: Club de Regatas Lima, Miguel Grau, Chorrillos, Hotel Terry, Guerra del Pacífico.

La responsabilidad

Muchos son los clubes en el Perú y los hay de diferente carácter. Existen instituciones solo deportivas, como el Club Universitario de Deportes, donde, por lo normal, solo se practica el fútbol.

Otros clubes son de índole social, con reuniones de amigos y tertulias frecuentes. Solo funcionan como entidades sociales y su participación en algún deporte no es conocida, aunque sí practican juegos de salón y son muy formales. En

• Artículo recibido el 9 de mayo de 2016, aprobado para su publicación el 3 de junio de 2016

estos clubes impera el respeto al exquisito patrimonio con que cuentan, como los óleos exhibidos, los enseres, la pulcritud del local y la presentación de todos sus salones y ambientes.

Con estas caracterizaciones nos referimos a dos instituciones, el Club de la Unión y, particularmente, el Club Nacional. En ambas fue socio activo nuestro gran almirante don Miguel Grau.

Además, tenemos un tercer tipo de clubes que son comunes en la gran Lima: las asociaciones social-deportivas, que combinan lo social con el deporte. Ejemplo de estos clubes es el Club de Regatas Lima, que es una megainstitución. Empezó con una sola actividad, el remo, y hoy se practican fútbol, básquetbol, tenis, esgrima, paleta frontón, *squash*, pimpón, vóleibol, fulbito, atletismo, pesas (gimnasia), *tracking* (correr y caminar), etc.

En la parte cultural el club cuenta con una nutrida biblioteca. Hay proyecciones cinematográficas periódicas, presentaciones de la Orquesta Sinfónica Nacional y de artistas de renombre. Se programan reuniones bailables para el adulto mayor y los jóvenes. El programa del adulto mayor incluye viajes al extranjero.

El club cuenta con filiales en La Punta, Callao, San Antonio de Mala (km 79 de la Panamericana Sur), La Cantuta (Chosica), Villa (Conchán), además de la sede histórica de Chorrillos. En todas existen restaurantes de primera, bien presentados.

Hay amplias comodidades para los socios, ya que el socio es el rey. El dinero que ingresa se invierte sin mayor dilación en efectuar un buen mantenimiento o en alguna construcción que contribuya a darle al socio mayor comodidad y espacio. La buena disposición de estas áreas hace pensar a los visitantes que se encuentran en lugares paradisíacos, por el buen gusto de los que se han encargado de sus arreglos. Dicen los socios del Regatas que es el mejor club del mundo. El suscrito no lo sabe. Ciertamente existe orden, respeto al derecho ajeno, no hay discrepancias y hay atisbos de cordialidad. Dos últimas construcciones han sido recientemente inauguradas: la ampliación de la playa nro. 3 y la construcción de una playa de estacionamiento tipo edificio, en la sede de Chorrillos.

La institución es una para niños, jóvenes, adultos y personas mayores. Siempre hay algo disponible para todos, como talleres, cursos de práctica rápida y otros donde algo se aprende. Todo esto es obra de los socios del Club de Regatas



Malecón de Chorrillos, 1910.

Lima, que con amor y cariño por su institución la han visto crecer, desarrollar y transformarse en el gran club que es en la actualidad.

Naturalmente, hay que reconocer que esta no es la única en progresar, muchas otras lo han hecho. En el Perú casi no existe institución deficiente. Todas son mejorables, las buenas y las que no lo son tanto. Para entender esto habría que decir que el buen socio es aquel que considera a su club como la prolongación de su propio hogar. El Club de Regatas Lima ha progresado lenta pero firmemente. Ya se dijo que los socios ayudan con sus colaboraciones. Sin embargo, hasta 1945, era muy pequeño, no tenía playa y el mar llegaba hasta el acantilado.

En 1943, el alcalde de Chorrillos, ingeniero Luis Marrou, ideó hacer un muelle de penetración en lo que ahora es la playa de Agua Dulce. Como consecuencia, el mar se retiró lejos del acantilado. Esto fue imitado en 1945 por el empresario presidente de la institución don Germán Aguirre y Ugarte, que animó a hacer algo similar en el sector del club. Se construyeron dos espigones de penetración y un muro contenedor que unió los extremos de los espigones en forma paralela a la orilla del mar. Quedó encerrada un área muy grande, donde después, en

1947, se levantó, sobre lo que había sido mar, un edificio inaugurado al año siguiente y que aún existe. ¿Qué había pasado? Que el mar se había retirado y dejado áreas para construcciones civiles y para playa.

Otro factor de éxito de la institución se debe a que tanto los presidentes del consejo directivo como los integrantes de los consejos han trabajado, y siguen trabajando, teniendo en mente el bienestar del socio. Como ya se dijo líneas arriba, la política del club se traduce en no acumular los ingresos, sino en invertirlos en lo que el socio proponga para el uso de la membresía.

Pero... ¿cómo se origina esta institución? Nos remontamos al mes de mayo de 1870. El presidente de la República era el coronel José Balta y Montero. Los hermanos Teodorico y Tadeo Terry, antecesores del socio honorario del club arquitecto Fernando Belaunde Terry, financian e inauguran un lugar de entretenimiento y descanso que llaman, usando su apellido, el Hotel Terry. En realidad la denominación no es así de exacta. El Hotel Terry no era un hotel. Su construcción en el mar sobre pilotes no era ni muy amplia ni tenía habitaciones para alquiler. Era un restaurante sobre el mar con unos cuatro o cinco ambientes o salones no grandes.

Para 1875, el así llamado Hotel Terry era frecuentado por gente de sociedad y conocida en Lima, que tenían sus ranchos en Chorrillos o que habían venido en tren desde la capital a pasar un día veraniego en el balneario.

Los visitantes a Chorrillos venían en carruajes propios o en trenes que partían de la capital, desde la estación San Juan de Dios, hoy plaza San Martín.

Los Terry tenían otro hotel en Chorrillos, a la altura de la plaza donde se encuentra hoy la iglesia Matriz de Chorrillos. Este hotel sí funcionaba como tal. Era el único de Chorrillos y las personas que no tenían rancho pernoctaban en él.

El domingo 25 de abril del mencionado año 1875, se dispuso la realización de unas regatas. Para llevarlas a efecto, el capitán de navío Miguel Grau de seguro debió haber conversado previamente con su pariente político el señor José Vicente Oyague y Soyer, y se presume que detallarían la organización de estas primeras regatas habidas en la historia de remo, entonces un nuevo deporte en el Perú.

Oyague y Soyer era hijo del concesionario del guano de la época de Castilla, el acaudalado señor José Vicente Oyague y Coello, quien, junto con don Manuel González de Candamo, serían los financistas que hicieron posible la

construcción del primer ferrocarril que corrió en América del Sur, el de Lima al Callao, en 1851.

Aún debe existir una placa de la inauguración de este ferrocarril con los nombres de estos concesionarios que se encuentra, o se encontraba, en un punto junto a la capitanía del puerto del Callao, hasta donde llegaba este ferrocarril.

Como lo hemos indicado, don Miguel Grau debió haberse sentido muy motivado familiarmente para apoyar con las falúas de los buques de guerra y de otros barcos en esta fiesta deportiva inédita, debido al parentesco político con el joven Oyague y Soyer. Grau tenía una cuñada de nombre Mercedes Cavero Núñez, hermana de Manuela Cavero Núñez —esposa del futuro almirante chileno Oscar Viel y Toro— y de Dolores, esposa de don Miguel. Mercedes casó con Samuel Soyer de Lavalle.

De esta conexión familiar se deduce con facilidad la relación entre Grau y el presidente de la República, periodo 1872-1876, señor don Manuel Pardo y Lavalle. También es de fácil deducción la orden que diera Grau a los buques de guerra amarrados a muelle para que salieran a fondear a la rada exterior del Callao, en lo que era una pequeña base naval situada dentro del área que corresponde a la actual Autoridad Portuaria del Callao, muy cerca del muelle de Guerra.

Se trataba de una situación álgida. Los hermanos, coroneles, Marcelino, Marceliano, Silvestre y Tomás Gutiérrez, este último ministro de Guerra de Balta, se levantaron, en Lima, contra el gobierno del coronel Balta, cuando a este le faltaban escasos días para concluir su mandato presidencial.

La revuelta fue un fracaso. Tres de estos hermanos murieron trágicamente, despedazados por el pueblo. Lima era un caos, muy violenta y peligrosa.

Una vez llegada la calma, pudo Pardo asumir el mando en una ceremonia muy austera. Y don Miguel Grau, ya un conocido héroe, pues había combatido contra los españoles bastante al sur de Chile, en Abtao, en febrero de 1866, ahora, por la acción de oponerse a los hermanos Gutiérrez, consolidó su fama de gran y respetuoso señor del orden y de las libertades ciudadanas.

Luego, en 1876, Grau sería miembro del Partido Civil, que fundó don Manuel Pardo, y salió elegido diputado en el Congreso Nacional por la provincia litoral de Paita. Debía permanecer en el cargo durante cuatro años, pero la diputación

efectiva fue de solo diez meses, ya que a causa de la guerra con Chile se alistó como comandante del monitor *Huáscar*.



Con esta historia, muy verdadera, por cierto, se entiende la conexión familiar a través de doña Dolores, su esposa, con el fundador del Regatas y la decidida organización de estas primeras regatas.

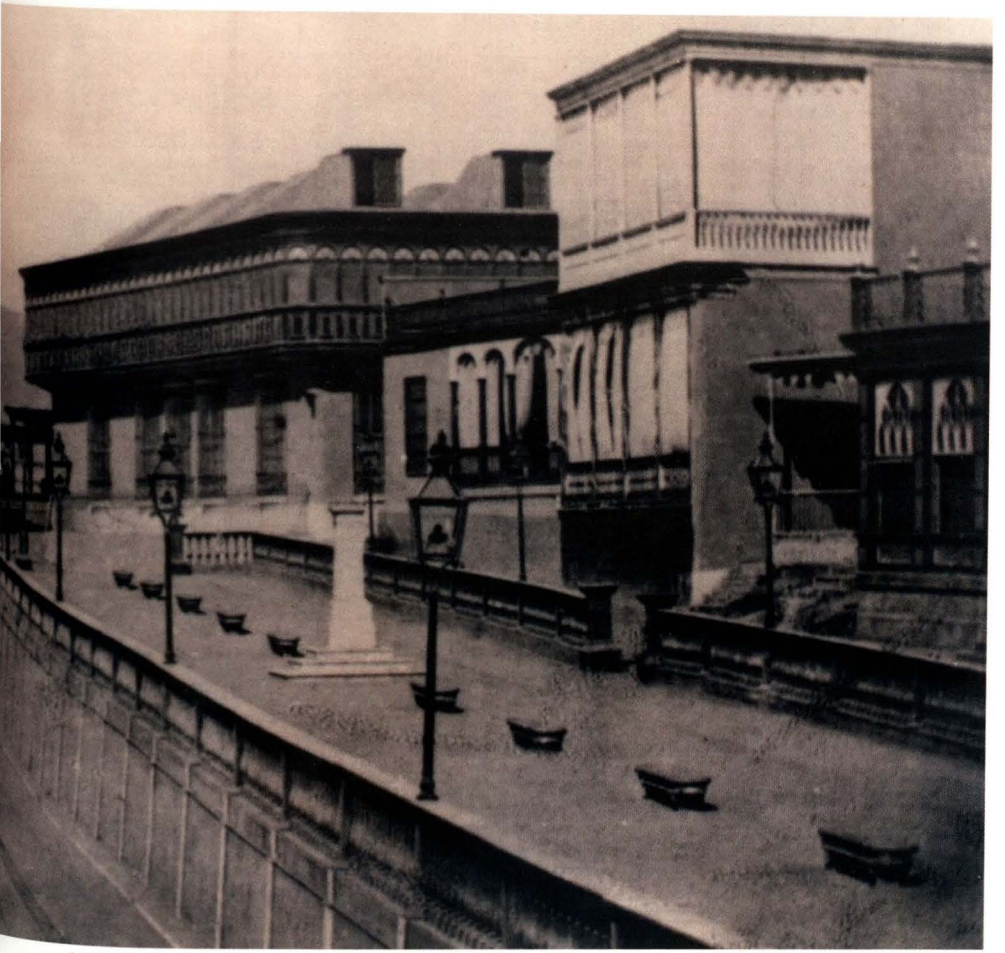
La Punta habría sido el adecuado espacio para la competencia, por la tranquilidad de sus aguas, pero se decidió por la bahía de Chorrillos por su belleza y por lo atractivo a la vista de sus formaciones geológicas. Además, el Hotel Terry funcionaba allí.

Los buques de guerra y los barcos mercantes zarparon del Callao a las 9:00 horas del domingo 25 de abril de 1875. A las 12:00 horas todos los barcos estaban ya fondeados en la rada de Chorrillos, efectuando las maniobras para deslizar sus botes y ponerlos a flote sobre las aguas, listos a competir.

Todos los botes tenían el denominador común de parecerse, ya que cumplían el propósito de salvar tripulaciones de barcos con problemas de hundimiento y eran por ello semejantes a las falúas izadas en los colgantes de la Casa de Botes de la Escuela Naval del Perú. Participaban en estas competencias porque no existían otros botes; las yolas, bastantes pesadas, recién aparecieron a fines del siglo XIX y llegaron principios del siglo XX en el Perú.

Los tripulantes de los botes eran personal de cabos, marineros y grumetes. De seguro algún oficial hacía de timonel.

Entre los civiles la mayoría era gente joven, algunos de condición media y de fortuna. ¿Quiénes eran? Además del joven José Vicente Oyague y Soyer (21 años), se cuentan los señores Julio Carrillo de Albornoz (quien más tarde iría a competir por el Club Chorrillos de Regatas y Tiro al Blanco, y en 1910 sería presidente del Club de Regatas Lima), los hermanos Felipe y Enrique Barreda y



Malecón de Chorrillos, 1910.

Osma (este último presidente del Club Lima en 1877), el futuro general César Canevaro, el señor Gallagher y otros.

La autoridad que presidió estas regatas fue el señor Liberato Vásquez, alcalde de Chorrillos.

El domingo 25, a las 14:00 horas, al disparo de un cañonazo de la Pilcomayo, se iniciaron estas primeras regatiadas. El Hotel Terry estaba abarrotado y en el antiguo malecón de madera de Chorrillos unas 200 personas observaban con curiosidad las carreras. Se contaba con la participación de un bote del monitor *Huáscar*, que estaba en Chorrillos al mando de su comandante, el capitán de navío don Miguel Grau; dos botes de la corbeta Unión; y los botes de las

cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo* (un bote cada cañonera). También participaba un bote del mercante *Talismán*, adjudicado a la Marina, donde el 26 de octubre del año anterior había ocurrido una rebelión del afamado líder revolucionario de la segunda mitad del siglo XIX, don Nicolás de Piérola, cuyo comandante era el capitán de navío don Luis Germán Astete, 1874. La rebelión fue rendida y apresada por Grau, en Pacocha. De modo que ambas naves fueron rivales ese 25 de abril: por una parte, el Talismán y, por la otra, el monitor Huáscar comandado por Grau.

Se escogió el mar de Chorrillos, aunque con más movimiento que el de La Punta, que hubiese sido el adecuado espacio, por la tranquilidad de sus aguas, pero se decidió por la bahía de Chorrillos por su belleza y por lo atractivo a la vista de sus formaciones geológicas, además, el Hotel Terry funcionaba allí.

Estuvieron también presentes la embarcación de apoyo *Urcos*, las naves de la Escuela Preparatoria de Marina (escuela de preparación para el personal subalterno) y algunos botes de pesca artesanal de pescadores de la caleta de Chorrillos.

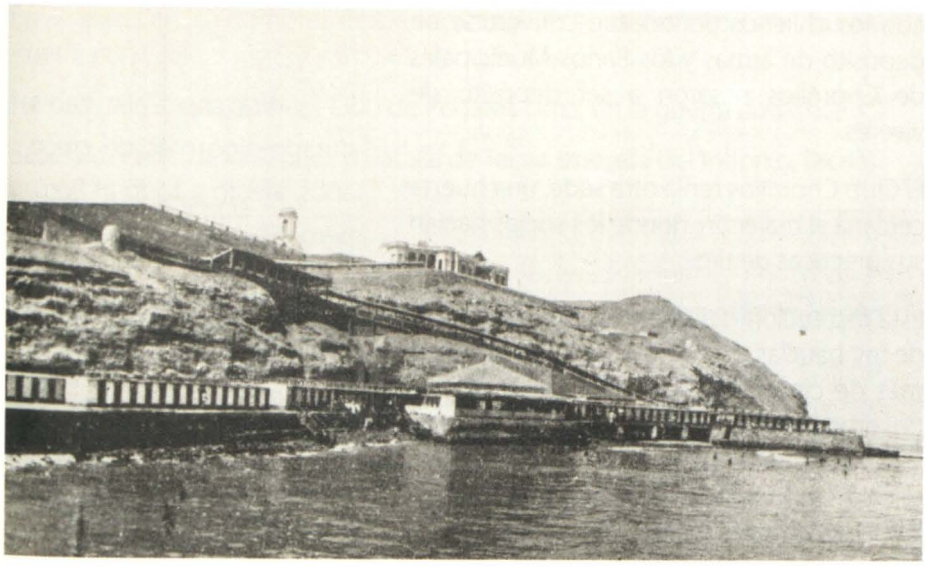
Hubo un total de 29 botes participantes, número que incluía los botes de los jóvenes civiles con mucho entusiasmo de intervenir. Los civiles se habían organizado por equipos con un bote cada uno, distinguidos por el color de sus camisetas: verde, azul, rojo, amarillo y celeste. En la Marina había dos colores que destacaban, los de color lila y los rosados.

La distancia establecida fue de un kilómetro.

Hubo cuatro regatas. La primera la ganó el bote de la *Talismán*, dos carreras fueron favorables a los de la corbeta *Unión* (de camiseta lila) y la última regata fue obtenida por el bote del monitor *Huáscar*, de camiseta rosada.

La Marina dio capote, ganó las cuatro. Los civiles perdedores en esta lid no se amilanaron. Por el contrario, al día siguiente, lunes 26 de abril de 1875, se fundaron dos clubes de remo, el Club Chorrillos de Regatas y Tiro al Blanco y el Club de Regatas Lima.

Como quiera que los presidentes eran el señor César Canevaro y don José Vicente y Soyer, respectivamente, este último concedió, dado que Canevaro era mayor, que este escogiera el nombre para su institución y así le puso Club Chorrillos de Regatas y de Tiro al Blanco. Entonces Oyague escogió el nombre



Club Regatas Lima en Chorrillos.

de la capital, el Club Lima. Como se podrá ver, ambas instituciones se fundaron casi en simultáneo.

En la sección "Crónicas" del diario *El Comercio*, página 2, edición de la tarde del miércoles 5 de mayo de 1875, se informa: "Un nuevo club se ha originado en Chorrillos, el Club Chorrillos de Regatas y Tiro al Blanco. Presidente, César Canevaro. Vicepresidente, Felipe Barreda y Osma". Y continúa la lista.

El Comercio no da cuenta de la fundación del Regatas Lima. Tal vez al redactor del periódico se le pasó por alto que eran dos las instituciones que se fundaron y no solo una.

En cuanto al Hotel Terry, ambos clubes ocupaban un ambiente cada uno. Así continuó hasta cuando las tropas chilenas ingresaron al atardecer del 13 de enero de 1881, luego de la batalla del cerro San Juan, del morro Solar y del malecón de Chorrillos, a ocupar tanto el Hotel Terry como los Baños Municipales de Chorrillos (vecinos del hotel, a solo unos 60 metros).

Los chilenos encontraron algo derruido el Terry, ya que su guardián, Ángel Camacho, apodado "Víbora", consiguió unos explosivos que utilizó para lograr solo una destrucción parcial del hotel. Esto debe haber sido así, ya que el hotel,

con los chilenos dentro, fue convertido en depósito de armas y los Baños Municipales de Chorrillos pasaron a ser depósito de víveres.

El Club Chorrillos tenía otra sede, una huerta cercana al malecón, donde los socios hacían sus prácticas de tiro.

Esta institución dejo de existir el mismo día de las batallas de Chorrillos; solo tuvo algo más de cinco años de existencia. Pero fue un grupo de gente muy entusiasta. Baste ver el buen número de avisos en *El Comercio* dando a conocer sus actividades, sus llamadas a reuniones de directorio, a junta de socios, asambleas y otras.

La guerra con Chile había durado algo más de cinco años; afectó a todo el Perú, pero particularmente el Regatas Lima fue un lugar de ocupación de las tropas chilenas.

En cambio, el Club Lima era de perfil bajo, menos alegre, pero renació de sus cenizas luego de haber sido declarado en receso de octubre de 1882, y disuelta y clausurada a partir del 21 de octubre de 1883. Para disolver la institución de seguro influyó en los ánimos de los directivos la situación empobrecida del país y los chilenos aún ocupando el hotel.

Las tropas chilenas ocupantes del Hotel Terry dejaron el lugar en escombros a su retiro a fines de 1883. Se dice que lo único que se salvó fueron dos botes que los civiles habían importado de Inglaterra (se entiende, tiempo antes del inicio del conflicto). Los chilenos las embarcaron en el barco chileno *Toltem*, de seguro para aprovecharlos. Las tropas del país del sur todavía irían a ocupar al Perú hasta agosto de 1884. La guerra con Chile había durado algo más de cinco años; afectó a todo el Perú, pero particularmente el Regatas Lima fue un lugar de ocupación de las tropas chilenas.

Recién diez años después, el 7 de agosto de 1894, cuando el país se recuperaba económicamente, la institución renació de sus cenizas. Su fundador, José Vicente Oyague y Soyer, le volvió a dar vida: es la institución que vemos, que no ha dejado de desarrollar, hasta el presente. En esta oportunidad el diario *El Comercio* sí publicó, en la sección "Crónicas" de agosto de 1894, la reorganización y puesta en marcha de este club chorrillano.

El club tiene, por cierto, en el Cementerio Presbítero Matías Maestro, de los Barrios Altos, un pedestal, que se instaló en 1883, al disolverse la institución.

En él aparecen los nombres de los socios caídos en distintas batallas durante la guerra con Chile.

Héroes del Perú, socios del Club de Regatas Lima, en la guerra con Chile

Batalla del Alto de la Alianza o Batalla de Tacna (meseta del Intiorko, Tacna)

Ernesto R. Plascencia

Batallas del cerro San Juan (muy cerca del Morro Solar y del malecón de Chorrillos)

Hernando de Lavalle
Alberto del Campo
Felipe Valle Riestra

Malecón de Chorrillos

Carlos Gonzales Larrañaga (fusilado)

Batalla de Miraflores (parque Reducto 2, San Antonio, Miraflores)

Armando Castañeda
Manuel Dañino
Gaspar Patrone
Melesio Casós

Combate Naval de Angamos

Miguel Grau Seminario (socio honorario)

Socios sobrevivientes: alférez de fragata, Ricardo Herrera de la Lama, aspirante de Marina José Domingo Enrique Valle Riestra de la Torre (Valle Riestra había sido timonel en las competencias. Salió herido en Angamos, pero logró sobrevivir).

Conclusiones

* La Marina de Guerra motivó a los bogas civiles a participar, en Chorrillos, en un festival marítimo que nunca antes había sido organizado por ninguna entidad.

* A don Miguel Grau se le conoce como el Precursor de los Derechos Humanos, por su valiente actitud de salvar a los náufragos de la corbeta *Esmeralda*, luego del combate naval de Iquique, el 21 de mayo de 1879, cuando cerca de 60 tripulantes fueron puestos en la cubierta del *Huáscar* y conducidos, en calidad de prisioneros, al puerto, todavía peruano, de Arica.

* El domingo 25 de abril de 1875, Grau, a bordo del monitor *Huáscar*, uno de cuyos botes ganó una regata, puso un laurel más a su dilatada y exitosa carrera naval, al haber sido el artífice de la realización de las primeras regatas en la historia del Perú. Ese día, Grau fue el precursor de los deportes náuticos en el Perú, particularmente el remo.

* En 1875 solo se conocían los siguientes deportes: el cricket, el tiro al blanco y las esporádicas carreras hípicas en la llamada cancha Meiggs, en la actual avenida Colonial (avenida Presidente Óscar R. Benavides), cerca de la iglesia del Carmen de la Legua. Se le llamó así por el magnate norteamericano Henry Meiggs, el constructor del ferrocarril Central durante el Gobierno del coronel José Balta. Meiggs obsequió ese terreno de su propiedad a la colectividad.

* Grau no fue socio del Regatas, pero participó en las regatiadas del 29 de junio de 1876 (Día de San Pedro de los Chorrillos, en la actualidad el Día de San Pedro y San Pablo), junto con otros oficiales de Marina, como árbitro general. Los otros oficiales fueron jueces de partida y de llegada. Por este motivo, la institución remera lo tiene en su relación de socios honorarios con el número 1.

Bibliografía

- *El Comercio*. Abril y mayo de 1875.
- *El Comercio*. Agosto de 1894.
- Club de Regatas Lima. Actas del Consejo Directivo . 1875 a 1883.
- *Historia Marítima del Perú. 1870-1884*. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.



DE LA

FIEBRE AMARILLA

EN EL PERÚ.

Consideraciones practicas sobre su naturaleza y su curacion,

por el Dr. C. Tasset.

DE LA FACULTAD DE PARIS.

Dedicadas al Decano de la Escuela de Medicina de Lima,

Dr. D. Miguel de los Rios.

FACULTAD
BIBL
DE

LIMA: 1869.

Tipografia y encuadernacion de A. Alfaro y Ca
Calle de la Union (Baquijano) núm. 317.

Controlando el puerto: las políticas preventivas del Servicio de Sanidad Marítimo durante la epidemia de fiebre amarilla de 1868



Bachiller en Historia Sally Rosas Elizabeth Inga Rumiche
Bachiller en Historia de la Universidad San Marcos 2016. Prácticante de Historia en la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN
Con el *boom* económico del guano iniciado en 1840, se hizo evidente la necesidad de contar con mano de obra para su extracción, razón por la cual se importaron trabajadores chinos para esa labor. Al coincidir la llegada de estos pobladores al territorio peruano con la aparición de la fiebre amarilla, se generó la creencia de que ellos ocasionaban el mal, pues se pensaba que eran portadores de los miasmas[1] causantes de la enfermedad, la cual se contraía al compartir el aire infectado. Una de las epidemias de fiebre amarilla que causó los mayores estragos fue la suscitada en 1868. Debido a ello, instituciones como el Servicio de Sanidad Marítimo ejecutaron una serie de políticas que buscaban prevenir la enfermedad y concentraron su atención en el puerto del Callao, donde anclaban barcos con tripulación asiática o, en su defecto, con población proveniente de zonas contaminadas, lo que convertía al puerto en un potente foco de infección.

PALABRAS CLAVE: Fiebre amarilla, chinos, miasmas, políticas preventivas, Servicio de Sanidad Marítimo.

ABSTRACT
With the economic boom of the guano initiated in 1840, the need of workforce for the extraction of this product became evident, for that reason Chinese workforce was imported for that labor. The coincidence of the arrival of these settlers to Peruvian territory with the yellow fever generated the belief that they were the ones that triggered that disease, because they would be carriers of miasmas detonators of this disease, which was caught by sharing infected air. One of the epidemics of yellow fever that caused the biggest destructions happened in 1868. Due to it, institutions like the Maritime Health Service executed a series of policies that searched to prevent the disease, concentrated its attention in the Port of Callao, place where ships with Asian crew anchored or, otherwise, with the people coming from contaminated zones, which turned the Port into a powerful source of infection.

KEYWORDS: Yellow fever, Chinese, miasmas, preventive policies, Maritime Health Service.

El *boom* del guano y la llegada de los chinos

En los albores de 1840 fueron descubiertas las propiedades fertilizantes del guano, que desde entonces fue altamente demandado por países europeos

1. Los miasmas eran seres volátiles que, se pensaba, eran producto de la descomposición de la materia orgánica y se transmitían, como efluvios, por el aire.

• Artículo recibido el 8 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 26 de agosto de 2016

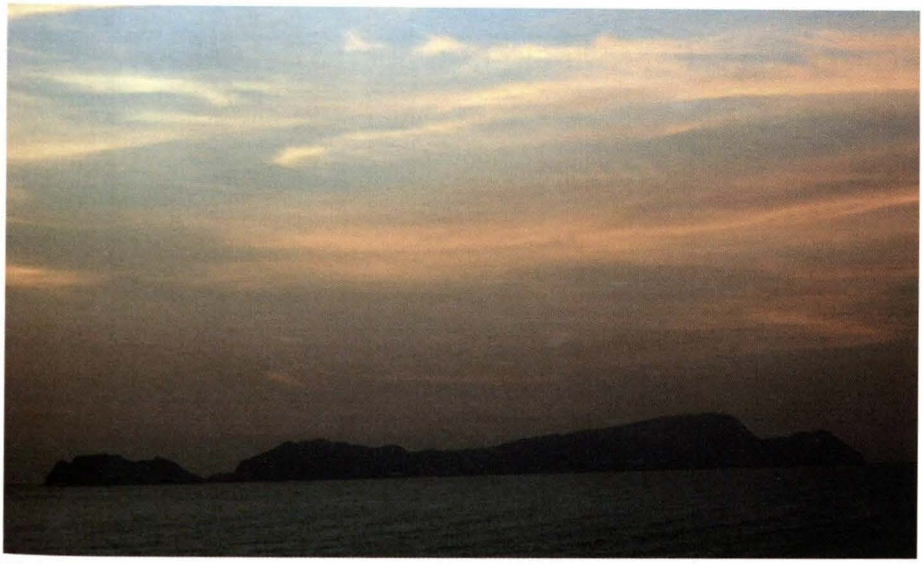
en vías de industrialización. Ello condujo al incremento en los réditos del Gobierno peruano y permitió a los mandatarios de turno llevar a cabo "una generosa política fiscal"[2]. Se pudo cancelar la deuda externa e interna, abolir el tributo indígena y pagar la manumisión de los esclavos. Además, se edificaron grandes obras públicas, como las líneas ferroviarias[3], el panóptico de Lima, el Hospital Dos de Mayo[4]. Asimismo, se adquirieron embarcaciones como el *Rímac* —primer barco a vapor—, la cañonera *Pilcomayo*, los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, entre otros, para la modernización de la Armada peruana.

Para la extracción de este bondadoso producto "no se necesitó contar con una tecnología especial o efectuar una gran inversión de materiales e infraestructura, simplemente había que palearlo en sacos y llevarlo a las naves que lo esperaban"[5], de allí que se diga que "el guano fue un monopolio sin costo de producción"[6]. A pesar de solo requerirse mano de obra para su extracción, existieron problemas en torno a ello, ya que las "barreras sanitarias como el paludismo que se cebaban en los migrantes serranos al llegar a la costa, sumadas a la ausencia de una presión demográfica sobre la tierra que empujara a los campesinos de la sierra a la migración"[7], hacían complicado emplearlos como mano de obra, por lo que se decidió importar trabajadores chinos para la extracción del fertilizante.

La migración de estos trabajadores ocurrió de forma tan masiva y en condiciones de vida tan poco favorables, que el Estado peruano nombró el 5 de noviembre de 1872 al capitán de navío Aurelio García y García como enviado extraordinario y ministro plenipotenciario del Perú ante las cortes de los imperios del Japón y de China, con la finalidad de regularizar la situación de los culíes residentes en nuestro país. Así, el 26 de junio de 1874 se firmó el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación entre el Perú y China[8].

---

2. MÜCKE, Ulrich. Burguesía limeña. En: *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la guerra con Chile*. Lima: Instituto Francés de Estudios Peruanos e Instituto de Estudios Peruanos. 2010, p. 40.
3. La mayor parte de líneas ferroviarias construidas por el erario público no fueron terminadas o no cumplieron con las expectativas por falta de mercadería a exportar. En contraste, las pequeñas líneas privadas sí resultaron rentables, ya que partían desde los ingenios azucareros, los campos de algodón y las líneas de nitrato hacia los puertos vecinos. Para más información, véase: MÜCKE, op. cit., p. 46.
4. RAMÓN JOFFRÉ, Gabriel. *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850-1940*. 2011. [Consulta: 16 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/libros/CSociales/ensayos_ciencias/v1n1/a02.pdf, p. 14-16.
5. MÜCKE, op. cit., p. 38.
6. HUNT, Shane. Guano y crecimiento en el Perú del siglo XIX. En: *La formación de la economía peruana. Distribución y crecimiento en la historia del Perú y América Latina*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, p. 100.
7. CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. República del guano. En: *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. 2007, p. 140.
8. BUENAÑO, Javier. Capitán de navío Aurelio García y García. En: *Héroes y marinos notables*. Lima: Ministerio de Marina y Dirección General de Intereses Marítimos. 1999, p. 145.



Isla San Lorenzo en el siglo XXI, espacio donde se ubicó el lazareto del puerto del Callao en el siglo XIX.

No obstante, tras solucionarse el problema de la mano de obra, con el arribo de los chinos surgirían otros inconvenientes, puesto que muchos de estos nuevos habitantes del Perú tenían por costumbre fumar, practicar juegos de azar y ser pocos higiénicos, entre otras peculiaridades, hábitos no bien vistos por la sociedad peruana de aquellos años:

> El señor inspector superior de la baja policía, cuyo olfato está ya algo desarrollado, pasó el miércoles último por la esquina del Baratillo —notó un mal olor, husmeó y sin más datos que sus narices se introdujo en la tienda de un asiático, hombre entendido en materia de inmundicias— después de muchos registros se descubrió al pie de la cama del asiático una "olla de modonguito y cuatro de pescado podrido". El inspector mandó arrojar el modonguito y el pescado al río e impulsó al dueño una multa de veinticinco soles. Aplaudimos al señor Salguero[9].

A consecuencia de incidencias como esta, los chinos fueron vistos como los causantes de diversas enfermedades que asolaron nuestro país, como la fiebre amarilla. Esta creencia se sostuvo principalmente en la idea de que las personas infectadas cambiaban el color de su tez a amarillo, como la de los chinos.

9. Publicación del diario *El Comercio* del 23 de mayo de 1868. Tal como se cita en ROTTENBACHER, Jan. *Emociones colectivas, autoritarismo y prejuicio durante una crisis sanitaria: la sociedad limeña frente a la epidemia de la fiebre amarilla de 1868* (tesis de maestría en Historia). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 2013, p. 89.

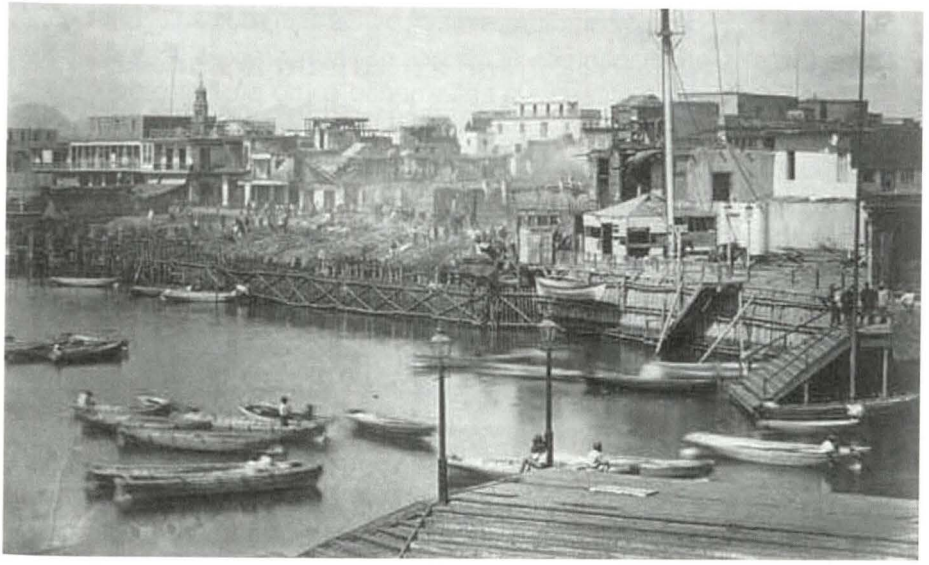
El arribo de la fiebre amarilla al puerto del Callao

La idea de que la fiebre amarilla fue importada por los chinos se complementó con el argumento de que, si bien la enfermedad había existido en forma endémica en varias ciudades de América desde el siglo XVII, solo apareció en Lima en "1850 cuando las condiciones ecológicas, sociales se mostraron propias para ello"[10]. De esta forma se negó así la posibilidad de que la enfermedad fuese originaria del Perú.

Un relato que sustentó este postulado nos llega gracias al médico francés C. Casset, miembro de la Facultad de Medicina de París, quien remitió al decano de la Escuela de Medicina de San Marcos, don Miguel de los Ríos, una investigación titulada *De la fiebre amarilla en el Perú*, en la cual le explicaba que la enfermedad no podía ser oriunda de nuestro país pues no presenta las características o condiciones climáticas para generarla, de modo que solo puede ser consecuencia de la importación.

> La fiebre amarilla no es oriunda del Perú, ha sido importada en el año 1852. En razón de una situación particular, y de circunstancias climatéricas especiales, el inmenso litoral del Perú, bañado por el océano Pacífico, no ofrece condiciones favorables al desarrollo espontáneo de esta enfermedad. Sus costas, en mayor parte arenosas, áridas [...] casi estériles, salvo algunos puntos agrícolas, que son como oasis de estos desiertos, gracias á las tempestades de la Sierra, que favorecen en algunos meses con el producto de sus aguas estas á comarcas [...] No existía efectivamente en el Perú esta enfermedad antes del año de 1852, aunque hubiese tiempo atrás, sido endémica en Panamá y periódica en Guayaquil. Por entonces, las comunicaciones eran escasas entre localidades y aun suspendidas, en caso de epidemia. Las cosas mudaron completamente cuando estas comunicaciones se entablaron de un modo general por medios de los buques de vapor, cuya navegación no ha sido interrumpida en adelante por ninguna consideración. A ellas solas, pues, debe atribuirse la adquisición de este formidable huésped, sin contar tal vez, los que pudieran aparecer con el transcurso del tiempo.
>
> Se deja demostrado que el país no ofrece condiciones propias al desarrollo espontáneo de la fiebre amarilla, siendo justo atribuirlas a las relaciones frecuentes establecidas entre los países, y á admitir como con-

10. LOSSIO, Jorge. *Acequias y gallinazos. Salud ambiental en Lima del siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2003, p. 67.



Puerto del Callao, 1868.

> secuencia, que son precisamente los mismo emigrantes que sirven de vehículos á los gérmenes ó principios tóxicos de la fiebre amarilla, que ellos van trasmitiendo á otras localidades, mejor tal vez, de lo que haría la atmósfera, pues esta sola enfermedad no pudo vencer las corrientes atmosféricas, hasta llegar al Callao, ó á cualquier puerto del Perú, vecino del Ecuador; de suerte que, sin estas circunstancias, el Perú estaría, sin duda, todavía libre del flagelo[11].

Para comprender la propuesta del doctor Casset, hay que tomar en cuenta lo siguiente: hasta finales del siglo XIX[12] el origen de las enfermedades se expli-

11. Archivo histórico de la Facultad de Medicina de San Marcos: CASSET, C. *De la fiebre amarilla en el Perú*. Lima: Tipografía y Encuadernación de A. Alfaro y Ca. 1868, pp. 3-5.
12. Hacia la segunda mitad del siglo XIX, el químico francés Louis Pasteur descubrió que las enfermedades son originadas por microorganismos como bacterias y virus, que se transmiten mediante la picadura de insectos. Este postulado puso en tela de juicio a la por entonces irrefutable teoría miasmática. Sin embargo, no fue aceptado en primera instancia por la comunidad científica; de allí que su aplicación se tomó relevancia en Europa en las últimas décadas del siglo XIX. Para el caso del Perú, sus antecedentes más remotos se remiten a 1889, cuando el doctor Ricardo Flores donó un laboratorio de bacteriología a la Facultad de Medicina de San Marcos y dictó por un año el curso libre Técnicas Microscópicas y Bacteriología. Un año después, la universidad recibió un subsidio estatal para el establecimiento de una cátedra permanente de Bacteriología, que le fue asignada al médico peruano David Matto, recientemente graduado en Inglaterra. La primera fiebre amarilla explicada bajo este enfoque médico será la de 1919 a 1920. La campaña preventiva estuvo a cargo del médico estadunidense Hanson, quien en su objetivo de erradicar la fiebre en Paita propuso incinerar toda la ciudad, para así exterminar a los mosquitos y otros agentes que propagaban la enfermedad. Véase: CUETO, Marcos. Sanidad desde arriba: La fiebre amarilla, la costa norte y la fundación Rockefeller. En: *El regreso de las epidemias. Salud y sociedad en el Perú del siglo XX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2000, pp. 63, 64, 70. CUETO, Marcos. Tradición médica, bacteriología e intervención extranjera en el Perú: 1884-1930. En: *Excelencia científica en la periferia*. Lima: Grupo de Análisis para el Desarrollo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. 1989, p. 121.

caba sobre la base de dos paradigmas médicos. De acuerdo con el primero, las enfermedades se originaban por las variaciones atmosféricas: "basándose en la medicina hipocrática, entendía la enfermedad como producto de las cambiantes condiciones atmosféricas y del influjo natural sobre la salud de las personas"[13]. El segundo postulado planteaba que las enfermedades se originaban por los miasmas que "eran concebidos como imperceptibles seres volátiles producto de la descomposición de la materia orgánica, que buscaban para su desarrollo lugares cálidos, húmedos y sombríos, los cuales ayudados por el calor veraniego se elevaban en la atmósfera y eran transportados por el viento hasta entrar en contacto con un humano"[14]. Bajo esta lógica, las personas se enfermaban por la absorción o intoxicación de un miasma, que tras alojarse en el cuerpo humano generaba la aparición de la fiebre amarilla.

Cabe mencionar que ambas teorías no se contraponen; por el contrario, se complementan, ya que para aquellos médicos que trataban de explicar el origen de las enfermedades como consecuencia de la descompasición de la materia orgánica coincidían que las variaciones climáticas provocadas en la atmósfera eran un condicionante que ayudaba a propagarlas más rápido.

Teniendo en cuenta estos paradigmas podemos entender por qué para el doctor Casset el origen de la fiebre amarilla no puede ser el Perú, ya que las condiciones climáticas de la costa peruana —lugar donde se desató esta epidemia— son prácticamente estables, salvo en los meses de verano, cuando las lluvias formadas en la serranía bañan las costas y generan una variación de la humedad que altera la atmósfera, un factor que condicionaba la más rápida propagación de la fiebre. Es decir, para el doctor Casset el cambio atmosférico que solo ocurría en los meses de verano no era factor suficientemente potente para causar la enfermedad. Se trataba solo de un condicionante más dentro de otros relacionados con su rápida difusión.

Casset, al igual que varios médicos peruanos, consideraba que la fiebre amarilla fue importada desde el extranjero hacia el Perú. Admitir este hecho era aceptar la teoría miasmática; por ese motivo, los puertos, incluido el del Callao, fueron percibidos como un foco infeccioso, ya que eran los lugares por donde ingresaban los migrantes extranjeros, que eran inevitablemente los agentes portadores. De esta forma los puertos se convirtieron en un lugar "crucial en la difusión de la enfermedad"[15].

13. ZÁRATE, Eduardo. *La mayor epidemia del siglo XIX. Lima, 1868 fiebre amarilla*. Lima: Eduardo Zárate Cárdenas. 2014, p. 37
14. ZÁRATE, op. cit., p. 37.
15. LOSSIO, op. cit., p. 67.

Controlando el puerto, las políticas preventivas del servicio de sanidad del litoral

Desde la aparición de la fiebre amarilla, a mediados de 1850, esta enfermedad se presentó de manera recurrente en el Perú[16]. La epidemia de 1868 fue la causante de los mayores estragos.

Uno de los primeros casos sobre la posible presencia de la fiebre amarilla surgió en el puerto del Callao. El 20 febrero de 1868 se mandó a llamar al médico José Almenavas para asistir al señor N.N., quien se encontraba alojado en el tercer piso de la casa del señor Tadeo Terry[17], en la cuadra del Melchor Malo. El paciente había arribado al Callao tres días antes, el 17 de febrero, en el Vapor del Norte, y presentaba serios dolores de cabeza y vómitos. Según el testimonio del enfermo, el malestar se debía al viaje en altamar y, por ello, había desistido de los servicios médicos hasta entonces. Pese a ser medicado, el paciente pereció a los dos días, por lo que se sospechó que no se trataba de una simple fiebre[18].

Debido a la presencia de casos mortales como este y otros[19], una junta de médicos, agrupados bajo la dirección del doctor Domingo Castañeda, emitió un acta, el 29 de febrero de 1868, dirigida a la Municipalidad de Lima. En ella presentaban sus observaciones y recomendaciones para evitar la propagación de la fiebre amarilla, ya confirmada para ese entonces. Una de las principales medidas a tomar fue controlar el puerto del Callao, ya que allí arribaban los barcos con pasajeros portadores de la enfermedad, de acuerdo con la teoría miasmática. El control consistía en inspeccionar las embarcaciones que arribaban al puerto, exigirles su patente de sanidad, y someter a la tripulación a cuarentena en el caso de estar enferma o ser sospechosa de portar el mal.

16. Se presume que a lo largo del siglo XIX la fiebre amarilla apareció en el Perú hasta en seis oportunidades: 1836-1837, 1842, 1851-1852, 1853-1855, 1857 y 1868-1869. CASALINO, Carlota. *La muerte en Lima en el siglo XIX: una aproximación demográfica, política, social y cultural* (tesis de maestría en Historia). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001, p. 319.
17. Tadeo Terry fue un próspero empresario peruano que a mediados del siglo XIX poseía en la caleta de Valparaíso una importante factoría de vapor, con talleres de carpintería y herrería, donde se torneaba, componía y fabricaba cualquier pieza de maquinaria para los vapores que realizaban el servicio de la costa. Asimismo, obtuvo la concesión para construir y operar el primer dique flotante peruano, y tuvo a su cargo el faro de madera ubicado en la parte más alta del cerro Cabezo. Tadeo Terry poseía también dos cazas en el Callao, la primera en el puerto y la otra en la isla San Lorenzo. HUDTWALCKER MORÁN, José. Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. En: *Revista de Marina*. Nro 3, año 2008, p. 66. Diario *El Comercio*, 20 de febrero de 1868.
18. Diario *El Comercio*, 20 de febrero de 1868.
19. De acuerdo con el diario *El Comercio* del sábado 14 de marzo de 1868, entre los días 19 y 29 de febrero de ese año en el puerto del Callao fallecieron 14 personas víctimas de la fiebre amarilla.



Pobladores chinos, en el Perú, 1868.

El lugar que proponían los médicos para el aislamiento de las personas provenientes del extranjero era la isla San Lorenzo. Si los enfermos residían en Lima, se proponía ubicarlos en una zona sotaventada. No obstante, como la construcción de lazaretos demandaría tiempo, se recomendaba utilizar, provisionalmente, las dos casas de madera que servían de cuarteles en la batería del norte[20].

Estas medidas recomendadas por la junta médica fueron asumidas por el Servicio de Sanidad Marítimo, también conocido como el Servicio de Sanidad del Litoral[21], conformado por personal naval como el contralmirante Antonio de La Haza, presidente de la asociación, que trabajó conjuntamente con los médicos asignados por el Gobierno. Su función consistía en pasar inspección

20. Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Acta Médica, folio 2.
21. CISNEROS, Carlos y GARCÍA, Rómulo. *Guía del viajero. Callao, Lima y sus alrededores*. Lima: Editorial Imprenta del Estado. 1898, p.29.

a los buques en compañía del médico encargado. Las visitas se practicaban en el día y excepcionalmente en la noche. En casos urgentes, como naufragios, llegadas de correos y arribadas forzosas, las inspeccionaba el mismo capitán del puerto o un delegado suyo asociado al médico titular del lugar. Si durante la visita un buque ocultaba algún pasajero o animal enfermo, era penado con una multa de 100 soles a 500 soles, según la gravedad del caso y a juicio del Servicio de Sanidad Marítimo. En caso que el buque procediera de una zona con alguna epidemia, se realizaba un interrogatorio, conforme con el reglamento del puerto[22].

Una de sus primeras acciones ante esta coyuntura fue ordenar el empleo de los "cuarteles del Norte para que sirvieran de lazareto á los epidémicos de la población y la casa del señor Tadeo Terry en la isla de San Lorenzo para los que vengan de afuera"[23].

El empleo de la casa del señor Tadeo Terry como lazareto tuvo su origen en 1866, cuando el Gobierno, a través del prefecto del Callao, coronel de infantería Mariano Herencia Cevallos, comunicó al comerciante que se requería emplear su casa de la isla San Lorenzo como cárcel provisional para los jefes y oficiales arrestados en el Callao.

Ante la respuesta afirmativa, la Tesorería de la provincia del Callao invirtió 403 soles con 25 centavos para el pago de jornales de carpintería y artículos de refracción del inmueble[24]. Concluido el juicio de estos jefes y oficiales en enero de 1867, la casa del señor Terry pasó a manos de la Prefectura del Callao, con el objetivo "de establecer en ella [...] el lazareto donde deben medicinarse los epidemiados de fiebre amarilla que procedían del extranjero"[25].

El mecanismo empleado para autorizar el desembarco durante esta coyuntura se desarrolló de la siguiente manera: todo buque procedente de un país en donde se desarrollaba la fiebre amarilla "debía ponerse en facha, á dos tiros de cañón del puerto, para esperar la falúa de sanidad"[26], la cual debía colocarse a

22. CISNEROS y GARCÍA, op. cit., p.29.
23. Diario: *El Comercio*, 21 de febrero de 1868.
24. Archivo Histórico de Marina, Dirección de Marina. Copiador de notas de diferentes autoridades. Elcorrobarrutia al Prefecto del Callao, 24 de octubre de 1866, fol. 62. Un agradecimiento especial al teniente primero Michel Laguerre Kleiman, quien me brindó este dato, el cual formará parte de su trabajo titulado "Insubordinación, deserción y traición a la patria. El incidente Tucker con los marinos peruanos, 1866", que será publicado en 2017 en el volumen 2, número 2, de la *Revista del Instituto Riva-Agüero*.
25. Archivo Histórico de Marina, Dirección de Marina. Copiador de notas a diferentes autoridades. Elcorrobarrutia al Prefecto del Callao, 22 de enero de 1867. Agradezco el dato al teniente primero Michel Laguerre Kleiman, así como sus observaciones y sugerencias al presente trabajo.
26. 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 matriculas, ó sea, guia del comerciante y del banquero, en cuanto á las leyes de la Marina mercante*. Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1862, p. 18, artículo 103.

"barlovento, y á la voz recibirá, bajo palabra de honor del capitán, las noticias del puerto de donde viene, la tripulación y número de pasajero que sacó y trae y las enfermedades que han padecido durante la navegación"[27].

Si el capitán de la embarcación contestaba que todos estaban sanos y sin contagio, subían a bordo los médicos titulares del puerto: don Marcelino Aranda y don J. Arnaiz, quienes se encargaban de realizar la vista de inspección. Esta consistía en examinar la patente de sanidad, que podía ser de dos clases: la primera llevaba la denominación de limpias o de sucias, y la segunda tenía la denominación de sospechosa. Una vez concluida la inspección, los médicos escribían un informe al capitán del puerto, quien era por entonces el capitán de navío graduado don Manuel Palacios[28], para que este autorizase el desembarco. El capitán de navío tenía esta facultad no solo por el cargo que ostentaba, sino también porque, de acuerdo con el reglamento de puerto del 1 de setiembre de 1826, los capitanes de puerto eran miembros de la Junta de Sanidad de Litoral.

Por otro lado, cabe precisar que durante la epidemia, a pesar de que muchas embarcaciones no mostraban indicios de la enfermedad, de todos modos eran sometidas a una cuarentena de observación de 15 días, por provenir de una zona con la enfermedad. Luego de este periodo, el médico encargado volvía a pasar inspección y elaboraba un informe que era elevado a la Junta de Sanidad de Litoral, la cual, según el diagnóstico, ordenaba levantar la cuarentena o someter a la tripulación a una mucho más rigurosa durante el tiempo que la junta creía conveniente[29].

Durante la cuarentena estaba prohibido todo tipo de comunicación. Incluso para entregar alimento a la tripulación había "un bote destinado para recibir los víveres de tierra, atado á una distancia proporcionada, para que lo puedan tirar de á abordo, luego que hay sido provisto"[30].

No obstante, y a pesar de las precauciones tomadas, las víctimas de fiebre amarilla iban aumentando diariamente. Entre el 1 y el 14 de marzo habían fallecido en el territorio peruano un total de 87 personas, 53 eran varones y 34 mujeres. La gran mayoría de víctimas eran extranjeros. En los siguientes cuadros se muestran los lugares de nacimiento de las víctimas y los oficios que desempeñaban.

27. FLORES, op. cit., artículo 104.
28. Archivo Histórico de Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Caja 4, sobre 38, folio 24.
29. FLORES, op. cit., artículos 107, 108 y 111.
30. FLORES, op. cit., artículo 117.

Cuadro 1. Lugares de nacimiento de las víctimas de fiebre amarilla

Lugar de procedencia	Número de víctimas
Chile	24
Italia	8
Alemania	4
Francia	4
Chota	5
Arequipa	4
Ayacucho	4
Callao	3
Lima	2
Otro lugares	29
Total	87

Cuadro elaborado con datos en la publicación realizada por el diario *El Comercio* el sábado 14 de marzo de 1868.

Cuadro 2. Oficios que desempeñaban las víctimas de fiebre amarilla

Oficios	Número de víctimas
Marineros	24
Comerciantes	6
Carpinteros	3
Militares	2
Agricultores	2
Zapateros	2
Albañiles	1
Diferentes profesiones	47
Total	87

Cuadro elaborado con datos en la publicación realizada por el diario *El Comercio* el sábado 14 de marzo de 1868.

Como se evidencia en el cuadro, un total de 24 marineros fallecieron víctimas de la fiebre amarilla en tan solo 14 días. Un elevado porcentaje, si lo comparamos con otros oficios. Quizás la principal causa de ello fue precisamente el contacto de los marineros con las personas infectadas. Debido a esto, las medidas preventivas se reforzaron aún más. Los informes médicos fueron evaluados ya no solo por el capitán de puerto, sino también por el señor Ampuero, prefecto de la provincia del Callao, quien tomaba la decisión sobre el futuro de la tripulación.

> Ayer ha fondeado en este puerto la fragata italiana *Unncowah* procedente de Macao en 96 días. Trae á su bordo 491 colonos asiáticos de 498 con que salió del puerto de su destino, por haber muerto 7 durante la navegación.
>
> Practicada la visita de sanidad, solo se ha encontrado 4 enfermos por el abuso del opio, según el certificado del médico titular, y el resto de pasajeros y tripulación se halla en el mejor estado de salud. En tal virtud, se ha dejado en libre comunicación á dicha fragata, y he dispuesto que no sea desembarcado ningún colono hasta que usted resuelva lo conveniente, con cuyo objeto tengo el honor de poner lo ocurrido en su conocimiento de u.s. para los fines que crea convenientes[31].

El siguiente caso refleja el riguroso control que se siguió, ya que a pesar de que la embarcación se encontraba limpia y la tripulación no la conformaban chinos, se decidió impedirles el desembarco hasta que se emitiera el veredicto del prefecto.

> El vapor inglés *Perú*, que ha fondeado el día de hoy en este puerto procedente de Panamá y Paita, trae su patente limpia y, según el certificado del médico, tanto los pasajeros como los individuos de su tripulación se hallan en perfecto estado de salud, en cuya virtud ha quedado en libre comunicación.
>
> Entre los pasajeros que ha conducido á este puerto se encuentran los españoles señores Pedro Márquez, Balentín García y Manuel Gomes, á quienes he notificado que no salten á tierra hasta que u. s. tenga á bien ordenarlo. Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de u. s. para los fines que crea conveniente[32].

31. Archivo Histórico de Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Caja 3, sobre 25, folio 3.
32. Archivo Histórico de Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Caja 3, sobre 25, folio 8.



El Capitán de Navío Aurelio García y García firmó el 26 de junio de 1874 el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación entre el Perú y China, de acuerdo con el cual se debería mejorar las condiciones laborales de los migrantes chinos en el Perú.

A pesar de los esfuerzos realizados por controlar la epidemia, la enfermedad seguía ganando víctimas. Por esa razón, las políticas preventivas se radicalizaron mucho más y se impuso la cuarentena preventiva a todas las embarcaciones que pretendían arribar al puerto chalaco. Sin importar su lugar de procedencia, los navíos eran dirigidos a la isla San Lorenzo. Asimismo, "todo barril de harina, de carne y todo comestible será arrojado al agua sin abrirlo. Las cartas se picarán, fumigarán y empaparán en vinagre antes de pasarlas á la estafeta"[33].

Otra de las políticas preventivas consistió en prohibir la pesca en el puerto del Callao, "pues se ha descubierto que los peces se alimentan con los cadáveres de asiáticos que son arrojados de los buques"[34]. Además, se ordenó que todos los buques de guerra anclasen en Chorrillos hasta nuevo aviso.

Conclusión

De las 8.478 muertes registradas en la ciudad de Lima en 1868, un total de 4.445 fueron provocadas por la fiebre amarilla, a pesar de las políticas preventivas gestionadas y ejecutadas por el servicio de sanidad marítimo, como las inspecciones a los buques, la solicitud de patentes de sanidad, y las cuarentenas o asilamientos. Por seguir el paradigma médico vigente, la lucha contra el mal se enfocó en evitar la propagación de miasmas, sin atacar el verdadero problema, que era la picadura del mosquito *Aedes aegypti*. Ello no desmedra el esfuerzo de los miembros del Servicio de Sanidad Marítimo, valerosos marineros que, a pesar de estar expuestos a contraer la enfermedad por los miasmas —en realidad, por la picadura del mosquito *Aedes aegypti*, que llegó al Perú a través de las aguas estacadas de los barcos, donde se depositaban sus huevos—, no dudaron en prestar sus servicios en mejoras de la patria.

Bibliografía

- BUENAÑO, Javier. Capitán de navío Aurelio García y García. En: *Héroes y marinos notables*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina. 1999, pp. 139-151.
- CASALINO, Carlota. *La muerte en Lima en el siglo XIX: una aproximación demográfica, política, social y cultural* (tesis de maestría en Historia). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001.
- CASSET, C. *De la fiebre amarilla en el Perú*. Lima: Tipografía y Encuadernación de A. Alfaro y Ca. 1868.
- CISNEROS, Carlos y GARCÍA, Rómulo. *Guía del viajero. Callao, Lima y sus alrededores*. 1898.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. República del guano. En: *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. 2007, pp. 113-160.
- CUETO, Marcos. Tradición médica, bacteriología e intervención extranjera en el Perú: 1884-1930. En: *Excelencia científica en la periferia*. Lima: Grupo de Análisis para el Desarrollo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. 1989, pp. 119-159.
- CUETO, Marcos. Sanidad desde arriba: la fiebre amarilla, la costa norte y la fundación Rockefeller. En: *El regreso de las epidemias. Salud y sociedad en el Perú del siglo XX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2000, pp. 59-86.
- *EL COMERCIO*. Publicaciones de febrero y marzo de 1868.
- 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 matriculas, ó sea, guía del comerciante y del banquero, en cuanto á las leyes de la Marina mercante*. Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1862.
- HUDTWALCKER MORÁN, José. Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. 2008. En: *Revista de Marina*, nro. 3.
- HUNT, Shane. Guano y crecimiento en el Perú del siglo XIX. En: *La formación de la economía peruana. Distribución y crecimiento en la historia del Perú y América Latina*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, pp. 71-163.
- LOSSIO, Jorge. *Acequias y gallinazos. Salud ambiental en Lima del siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2003.
- MÜCKE, Ulrich. Burguesía limeña. En: *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la guerra con Chile*. Lima: Instituto Francés de Estudios Peruanos e Instituto de Estudios Peruanos. 2010, pp. 37-83.
- RAMÓN JOFFRÉ, Gabriel. *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850-1940*. 2011. [Consulta: 16 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/libros/CSociales/ensayos_ciencias/v1n1/a02.pdf
- ROTTENBACHER, Jan. *Emociones colectivas, autoritarismo y prejuicio durante una crisis sanitaria: la sociedad limeña frente a la epidemia de la fiebre amarilla de 1868* (tesis de maestría en Historia). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 2013, p. 89.
- ZÁRATE, Eduardo. *La mayor epidemia del siglo XIX*. Lima, 1868 fiebre amarilla. Lima: Eduardo Zárate Cárdenas, 2014.

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la Maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.



noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Competencia Internacional Fuerzas Comando 2016



El Perú fue el país elegido para realizar la decimocuarta edición de la competencia militar Fuerzas Comando 2016, que reunió a las Fuerzas Especiales de 20 países de América del Norte, Centro y Sur.

La inauguración se llevó a cabo en la explanada de la Base de la Fuerza de Infantería de Marina y estuvo a cargo del Jefe del Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales (CIOEC), General de División Moisés del Castillo Merino, como representante del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. El general Del Castillo destacó la preparación, la capacidad y el profesionalismo de los competidores, quienes llevan la mística y el valor de su bandera nacional en este importante torneo. "Como país anfitrión tenemos el honor de recibir a los representantes de nuestros países hermanos y competir sanamente para mejorar el entrenamiento e interoperabilidad de las Fuerzas Especiales en la región", precisó.

Posteriormente, un representante del equipo colombiano hizo entrega de la copa Fuerzas Comando al general Del Castillo, ya que Colombia obtuvo el primer lugar el año pasado y se coronó por sétima vez como ganador de la competencia. Seguidamente, se realizó el izamiento de la bandera Fuerzas Comando Perú 2016 y se dio inicio a la competencia militar, con la participación de Argentina, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú (anfitrión), República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago, y Uruguay.

La competencia —cuyo lema para este año fue "Nuestra fortaleza, el trabajo en equipo"— ha resultado una oportunidad única para los integrantes de las Fuerzas Armadas de demostrar la preparación, la capacidad y el profesionalismo de sus miembros de élite, que llegaron al extremo en cada una de las pruebas que realizaron.

En esta decimocuarta edición del evento —que tuvo como sede, por primera vez, a nuestro país— resultó vencedor el equipo de Colombia, seguido del equipo de Honduras y el equipo del Perú.

En la ceremonia de clausura estuvo presente el ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante Jorge Moscoso Flores; y el comandante general del Comando Sur de Estados Unidos, almirante Kurt W. Tidd.

Asimismo, asistieron los comandantes generales del Ejército, General de Ejército Humberto Ramos Hume; de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo; de la Fuerza Aérea, General del Aire Dante Arévalo Abate; y del Jefe del Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales Conjuntas (CIOEC), General de División Moisés del Castillo Merino.

A su turno, el ministro de Defensa remarcó que las Fuerzas Armadas de la región están preparadas enfrentar amenazas regionales como el terrorismo y el narcotráfico. Asimismo, sostuvo que la competencia militar evidencia la profesionalización de las Fuerzas Armadas y el nivel de cooperación existente.

Por su parte, el comandante general del Comando Sur de Estados Unidos, almirante Kurt W. Tidd, resaltó que el ejercicio militar, que se desarrolla cada año en distintos países del hemisferio, permite "trabajar juntos y mejor". Destacó la participación de 160 efectivos militares de 20 países e indicó que este certamen sirvió asimismo para estar mejor preparados frente a contingencias. Recalcó que está competencia está diseñada para incrementar la cooperación regional y multinacional, la confianza mutua y mejorar el entrenamiento de fuerzas especiales. Además, representa un esfuerzo frente a las amenazas internacionales como el terrorismo y el crimen organizado. "Si uno de nosotros está fuerte, todos nosotros también", subrayó.

Esta iniciativa surgió en 2004 por parte del Comando Sur de los Estados Unidos y continúa hasta la fecha. Se diseñó con el objetivo de incrementar la cooperación regional y multinacional, la confianza mutua, optimizar el entrenamiento, el alistamiento e interoperabilidad de las Fuerzas Especiales en la región.

Importante participación de oficial peruano en Simposio sobre Migración por Mar

El capitán de Fragata Jesús Menacho Piérola participó como expositor en el Simposio sobre Migración por Mar, en la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia), en su condición de graduado de dicha universidad y oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información (IFC) de la Armada de la República de Singapur.

Su exposición se tituló "Evaluación de la situación actual de la migración humana irregular por mar y otras actividades ilícitas en el área de interés del IFC", y se llevó

a cabo durante la tercera sesión 3 ("Los migrantes y el tráfico de personas por mar"), donde se abordaron temas relacionados con el crimen organizado que sustentan e inducen a la crisis migratoria por mar.



El simposio, organizado conjuntamente con la Universidad de Génova, tuvo como objetivo principal reunir a representantes de organizaciones internacionales, autoridades gubernamentales nacionales, instituciones académicas y organizaciones no gubernamentales, para discutir e intercambiar información e ideas que permitan avanzar en el conocimiento sobre la migración y, en particular, sobre la migración por mar, con el fin de explorar las complejas cuestiones que surgen y las lecciones aprendidas.

Antes del simposio, el Capitán de Fragata Jesús Menacho Piérola fue recibido por la doctora Cleopatra Doumbia-Henry, presidenta de la Universidad Marítima Mundial, a quien le hizo llegar el saludo del Centro de Fusión de la Información (IFC) de la Armada de la República de Singapur y de la Marina de Guerra del Perú.

Bautizo y botadura del buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco*

En el astillero Construcciones Navales P. Freire S.A., en la ciudad de Vigo (España), se llevó a cabo la ceremonia de bautizo y botadura del buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco* (BOP-171), moderna unidad naval que será acondicionada para las tareas de investigación científica en mares y océanos.



La significativa ceremonia contó con la presencia del

presidente de la República, Ollanta Humala Tasso; el ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez; el comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, entre otras autoridades.

En su discurso, el presidente Humala Tasso resaltó que la adquisición de este navío mejorará la investigación y la diversificación marítima del Perú. "El Perú se pone a la vanguardia en investigación oceánica con este buque. Además, nos va permitir compartir conocimientos y experiencias con otros países que tienen bases en la Antártida", señaló.

El acto de bautizo estuvo a cargo de la madrina, la señora Magaly Rodríguez de Valakivi, quien según la tradición naval rompió la botella de pisco en el casco de la flamante unidad.

Luego, se llevó a cabo el ritual de botadura (la puesta en el agua por primera vez de un barco) del casco del BAP *Carrasco*, ante la atenta expectativa de los asistentes.

Cabe destacar que esta imponente embarcación permitirá a la Marina de Guerra del Perú tener una adecuada herramienta para realizar investigaciones en oceanografía física, química, biológica y geológica, levantamientos hidrográficos y meteorología, logística y soporte para atender a la Estación Científica Machu Picchu en la Antártida. Asimismo, acciones de rescate y apoyo a operaciones humanitarias, gracias al equipamiento y material de contingencia ante derrame de hidrocarburos.

El BAP *Carrasco* cuenta también con equipos de muestreo de agua y del fondo marino, un vehículo de operación remota con capacidad para profundidad de mil metros, dos vehículos autónomos sumergibles, sensores para realizar mediciones de temperatura, conductividad y corrientes marinas. Es oportuno referir que la adquisición de la unidad se enmarca en el proyecto de inversión pública denominado Mejoramiento de los Servicios de Investigación Oceanográfica de la Marina de Guerra del Perú, en el Dominio Marítimo y de la Antártida.

Suscripción de Acuerdo Interinstitucional sobre Cooperación en Materia de Defensa entre el Perú y Alemania

A bordo del buque escuela a vela BAP *Unión*, el 6 de junio el ministro de Defensa, Jakke Valakivi, y el agregado de Defensa de la República Federal de Alemania en el Perú, teniente coronel Jürgen Menner, firmaron un acuerdo interinstitucional sobre cooperación en materia de defensa.

El convenio tiene como objetivo fortalecer y afirmar la cooperación bilateral

en materia de defensa entre ambos ministerios a través de áreas y actividades de cooperación en distintos rubros.



Entre otros, dicha cooperación incluye: formación militar, política de defensa, operaciones militares, apoyo logístico, intercambio de visitas de delegaciones a nivel de dirección política y mandos militares. Asimismo, intercambio de visitas a establecimientos militares o de defensa, todo ello en el ámbito de la legislación nacional de ambos países y sin comprometer su responsabilidad en el campo del derecho internacional.

Luego de la suscripción del convenio, el embajador de la República Federal de Alemania acreditado en nuestro país, Jörg Ranau, destacó que su país y el Perú son socios de muy larga data, que buscan ampliar la cooperación en el ámbito militar, tal como lo vienen haciendo en otros campos.

Por su parte, el ministro Jakke Valakivi indicó que el presente convenio se suma a otros ya vigentes, contribuye a consolidar la amistad peruano-alemana y, sobre todo, reafirma la cooperación en materia de defensa.

V Conferencia Internacional Plataformas de Combate y OPV Latinoamérica 2016

Lima fue la capital de la V Conferencia Internacional Plataformas de Combate y OPV Latinoamérica 2016, iniciativa de la Organización Defence IQ y Asociación Naval de Oficiales de Superficie del Perú, primera versión auspiciada por la Marina de Guerra del Perú, que se desarrolló del 30 de junio al 2 de julio en el salón Independencia del Sheraton Lima Hotel & Convention Center.

Durante el evento, el selecto grupo de ponentes y asistentes tuvieron la oportunidad de intercambiar conocimientos entre las naciones latinoamericanas en el campo del diseño y la construcción naval, así como en el uso y la finalidad estratégica de los activos de superficie. Del mismo modo, líderes mundiales compartieron experien-

cias y conocimientos, con el ánimo de ofrecer una perspectiva global necesaria para determinar corrientes de acciones en las mejores prácticas, y así impulsar la cooperación regional e internacional.



El evento fue escenario para tratar temas importantes como adquisición, comunicaciones operativas, desarrollo de buques de apoyo de combate, patrulla y vigilancia, en relación con las acciones de lucha contra la piratería, el tráfico ilícito de drogas y el crimen organizado.

En la ceremonia de inauguración estuvieron presentes el ministro de Defensa, Jakke Valakivi; el viceministro de Recursos para la Defensa, Julio de la Puente de la Borda; el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo; el Presidente de la Organización Defence IQ y Asociación Naval de Oficiales de Superficie del Perú, Vicealmirante (r) Jorge Montoya Manrique, entre otras autoridades.

El 1 y 2 de julio se realizaron las conferencias programadas. El último día del evento se programaron visitas a las instalaciones del SIMA Callao, en la Base Naval del Callao, el Club Náutico de La Punta, y se realizaron demostraciones de interdicción marítima.

Cabe indicar que las versiones que han precedido a la V Conferencia Internacional Plataformas de Combate y OPV Latinoamérica 2016 son Brasil 2012 y 2013, Colombia 2014 y Ecuador 2015.

Escuela Superior de Guerra Naval concretó alianza de cooperación con Centro de Estudios Financieros y Universidad a Distancia de Madrid

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP), firmó un acuerdo de cooperación con el Centro de Estudios Financieros y la Universidad a Distancia de Madrid, alianza estratégica que permite potenciar las actividades marítimas comerciales, desde el punto de vista académico del derecho y la seguridad.

El 13 de julio, en las instalaciones de la ESUP, se realizó la reunión para concretar el acuerdo, durante la cual se dio lectura a la resolución de cooperación académica entre el Ministerio de Defensa, la Marina de Guerra, la Escuela Superior de Guerra Naval, y el Centro de Estudios Financieros-Universidad a Distancia de Madrid (CEF-Udima).



El director general del CEF y la Udima, doctor Arturo de las Heras García, y el director de la Escuela Superior de Guerra Naval, contralmirante Luis Adawi Cáceres, fueron los encargados de firmar el documento.

En la suscripción del acuerdo estuvieron presentes también el subdirector de la Escuela Superior de Guerra Naval, Capitán de Navío Américo Sánchez Cerro Suazo; la dotación de la ESUP; y por parte de la CEF-Udima asistió el director de Relaciones Internacionales Udima, Fredy Araujo Reyes, y el director Ejecutivo CEF Perú, Miguel Moro.

El momento fue propicio para una visita a las instalaciones de la ESUP, el Centro Táctico de Entrenamiento Naval (Centac) y la Escuela Naval del Perú, donde los invitados conocieron las áreas en las que se forman los futuros oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Patrullera marítima BAP *Ferré* fue incorporada a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Tras 45 días de travesía, el 15 de julio arribó al muelle marginal de la Base Naval del Callao la patrullera marítima BAP *Ferré*, que en una simbólica y tradicional ceremonia presidida por el presidente del Consejo de Ministros, Pedro Cateriano Bellido, fue incorporada a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

El significativo acto se inició con un minuto de silencio en honor al personal caído en acción de armas. A continuación, se realizó una acción litúrgica, donde el obispo castrense, excelentísimo monseñor Juan Carlos Vera Plascencia, bendijo esta unidad que se integra a las filas de la Marina de Guerra.

Seguidamente, el comandante del BAP *Ferré*, Capitán de Fragata Luis Talavera Es-

cobar, se presentó ante el presidente del Consejo de Ministros y le informó sobre el éxito de la misión encomendada.



Antes de su arribo al Callao, la unidad arribó a los puertos de Guam, Pearl Harbor y San Diego en Estados Unidos, Acapulco en México, y Paita en el Perú, donde realizaron diferentes actividades profesionales y protocolares.

La patrullera marítima debe su nombre al Capitán de Corbeta Diego Ferré Sosa, héroe de la Guerra del Pacífico, quien falleció en el Combate Naval de Angamos el 8 de octubre de 1879, al lado del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario.

Cabe recordar que, el 20 de octubre del 2015, como parte de las políticas de gestión institucional en lo referente a repotenciar las capacidades operacionales de las Fuerzas Navales, el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo, y el Jefe de Operaciones Navales de la Marina de la República de Corea, Almirante Jung Ho Sub, firmaron las condiciones generales de transferencia de la unidad naval ROKS *Gyeongju* PCC-758 a la Fuerza Naval del Pacífico, cuya consecución se realizó gracias al Memorándum de Entendimiento (MOU) suscrito en setiembre de 2012 entre la Marina de Guerra y la Armada de la República de Corea. El MOU establece el esquema de los proyectos "Buque de guerra" e "Industria de defensa nacional", así como el intercambio de información tecnológica y científica, la cooperación en educación y la capacitación del personal de las Armadas de ambos países.

La incorporación de la patrullera marítima forma parte del horizonte estratégico vinculado al proceso de modernización de la Marina y se encargará de velar por la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente y sus recursos naturales. De igual modo, combatirá todo acto ilícito, al ejercer el control y la vigilancia de todas las actividades que se realicen dentro del domino marítimo, en cumplimiento de la ley y los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.

La BAP *Ferré* posee 88 metros de eslora, 10 metros de manga, un calado máximo de 4,8 metros popa y 5 metros proa. Posee un desplazamiento de 1.278 toneladas. Su dotación está compuesta por 93 tripulantes. Cuenta con una velocidad máxima con motores de 20 nudos y TAG de 32 nudos.

Submarino BAP *Angamos* participará en Despliegue Operacional Subdiex 2016

Como parte de las acciones de entrenamiento que elevan el nivel de aprestamiento operacional de las dotaciones de los submarinos peruanos, el 20 de julio partió el BAP *Angamos* rumbo al puerto de Mayport, en Florida (Estados Unidos), a fin de participar en el despliegue operacional Submarine Diesel Exercises (Subdiex) 2016.

La ceremonia de despedida se llevó a cabo en el amarradero 5 de la Base Naval del Callao y contó con la presencia del comandante general de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante José Luis Paredes Lora; el Inspector General de la Marina, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; el Director General del Material de la Marina, Vicealmirante James Thornberry Schiantarelli; así como el representante de la delegación de la Marina de Estados Unidos, Comandante de la Estación Naval de Punta Loma en San Diego, California, Capitán USN Howard Warner; familiares e invitados de la dotación.

El comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Hugo Verán Moreno, remarcó que el BAP *Angamos* "incrementará su ya logrado elevado nivel de alistamiento, proceso que se corrobora por ser esta su cuarta participación en los despliegues operacionales Subdiex. No me cabe la menor duda de que dicha nave submarina, como digna representante de nuestra institución, demostrará el alto grado de entrenamiento y alistamiento de nuestras unidades y hará flamear nuestro Pabellón Nacional en aguas internacionales, actuando como orgulloso embajador de nuestro país".

Significativo fue el momento en el que el comandante general de Operaciones del Pacífico entregó el gallardete de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos al comandante del BAP *Angamos*, Capitán de Fragata Percy Suárez Cáceres. Finalmente, se entonó el Himno de la Marina de Guerra del Perú y se efectuó el zarpe del submarino.



El Subdiex es un operativo de maniobras de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie, que se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos, como parte de la Iniciativa DESI (Diesel Electric Submarine Initiative) establecida por la US Navy en 2001, para

acciones de alto nivel en entrenamiento de sus unidades de superficie y submarinas en el combate contra silenciosos submarinos de propulsión diesel-eléctrica. La Marina de Guerra del Perú participa desde 2002 junto con otras Armadas de la región.

BAP *Unión* zarpó al extranjero inaugurando su primer viaje de instrucción

En una ceremonia de significativas tradiciones navales, el flamante buque escuela a vela BAP *Unión* (BEV-161) zarpó de la Base Naval del Callao para realizar su Viaje de Instrucción al Extranjero 2016, travesía que durará tres meses y que incluirá el arribo a los puertos de Guayaquil (Ecuador), Cartagena (Colombia), San Juan (Puerto Rico), La Habana (Cuba), Miami (Estados Unidos), Veracruz (México) y Balboa (Panamá).

Plenos de emoción y grandes expectativas, la dotación del buque escuela, comandado por el Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari, y compuesta por 24 oficiales, 89 cadetes de tercer año de la Escuela Naval del Perú, 127 integrantes del personal técnico y de marinería, además de dos oficiales invitados de la Armada de España, abordaron la unidad.

El referido Viaje de Instrucción de los cadetes de la Escuela Naval y la tripulación tiene un carácter diferente, puesto que los futuros oficiales realizarán su instrucción en un buque ambientado exclusivamente para el aprendizaje práctico del marino en el mar, radicalmente diferente a los que se han realizado durante decenas de años en buques de la Escuadra.

La ceremonia, realizada el 27 de julio, en el muelle Antedique de la Base Naval del Callao, contó con la presencia de familiares de la tripulación. Fue notoria la asistencia de oficiales y personal subalterno en retiro, que acudieron a la despedida de los cadetes que tuvieron el honor de inaugurar una nueva época en la educación naval del Perú. Por otro lado, integrantes de estas promociones no pu-



dieron evitar su emoción al ver partir al velero que tanto anhelaron, y expresaron su alegría al ver que el *Unión* zarpa llevando a bordo la enseña nacional el día que coincide con el natalicio del Gran Almirante Grau.



En esta travesía, se ha considerado la participación de organismos públicos y privados de promoción, que expondrán muestras de nuestra basta riqueza cultural.

A su turno, el comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, precisó: "Gracias a una acertada decisión política, la cual será reconocida eternamente, y al gran esfuerzo de profesionales peruanos, se logra completar el proyecto que se inició como un sueño, y que ahora vemos materializado frente a nosotros para emprender su recorrido por diversos puertos como embajador itinerante de nuestro país y figura insigne de la Marina de Guerra del Perú". El Almirante Deville recordó que: "Esta valiosa embarcación toma el nombre de la histórica corbeta *Unión* que fue adquirida en 1864 para afianzar nuestra soberanía, y su primer comandante fue el entonces teniente primero Miguel Grau Seminario. Estoy convencido de que la tripulación del actual Unión sabrá amalgamar la tradición y herencia histórica que nos dejó la corbeta, honrando su legado con las nuevas tareas que deberá cumplir".

Al dirigirse a la dotación, señaló: "Que la imagen y presencia de nuestros ancestros navegantes, representada por el inca Túpac Yupanqui en el mascarón de proa, los guíe durante esta primera travesía. Les deseo vientos propicios y mares tranquilos, honrando siempre la tradición marinera que nos legara el almirante Miguel Grau".

Seguidamente, el Ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez, indicó, refiriéndose al Callao: "Este puerto privilegiado de América ha visto zarpar a la flota que descubrió las islas Marquesas de Oceanía, ha visto desembarcar a los libertadores del Perú, ha sido testigo del glorioso combate del Dos de Mayo, y de la despedida del *Huáscar* en su viaje final [...] Es inevitable comparar la travesía que hoy comienzan con la primera vuelta al globo terrestre que realizó hace más de 150 años la mítica fragata Amazonas. En esta ocasión, vemos por primera vez empinar al horizonte el casco blanco del *Unión* y, en unos meses, este mismo puerto recibirá ya no a estos cadetes que inician la travesía, sino a curtidos marineros que abrazarán a sus familiares y amigos con el alma llena de historias y aventuras, y plenos de esa experiencia que el destino reserva a unos pocos privilegiados, navegar a vela por los mares del mundo".



Finalmente, en nombre del presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, el Presidente del Consejo de Ministros, Pedro Cateriano Bellido, al hacer uso de la palabra, expresó: "Hoy probamos que con trabajo, esfuerzo y dedicación las cosas son posibles y los sueños se pueden convertir en realidad. Distintas circunstancias políticas a lo largo del tiempo imposibilitaron que se concretara este deseo que hoy se hace realidad gracias a la determinación política, pero fundamentalmente al trabajo de los oficiales de la Marina de Guerra liderados por sus dos comandantes generales en estos cinco últimos años, y al trabajo decisivo del SIMA, que han hecho posible que esta embarcación represente el orgullo nacional, demostrando que es posible trabajar en beneficio de las Fuerzas Armadas y hacer un trabajo con responsabilidad y honestidad".

Tras la entonación del Himno de la Marina de Guerra del Perú, el comandante del BAP *Unión*, Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari, pidió la autorización para el zarpe de la unidad. A la orden de cubrir puestos de maniobra, la nave zarpó mientras los asistentes, con las manos en alto, despidieron al buque escuela, considerado el más grande de Sudamérica y construido por manos peruanas en los astilleros de SIMA Perú.

Al término de la ceremonia, la comunidad náutica realizó un homenaje y desfile con ocasión del zarpe inaugural: yates, embarcaciones a vela y embarcaciones menores a motor se concentraron en el área de la bahía del Callao, efectuando este emblemático desfile.

III Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América

Por tercer año consecutivo, la Marina de Guerra del Perú llevó a cabo el Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América, orientado a generar espacios para tratar temas de interés común, así como, reafirmar los vínculos de amistad, camaradería y confianza mutua, entre los jóvenes de las Armadas de América.

El presente año, el III Simposio Internacional, tuvo una variante, ya que preparada exclusivamente para oficiales femeninas de las delegaciones de las Armadas de Ar-

gentina, Canadá, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de América, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Venezuela y Perú, quienes tuvieron la oportunidad de intercambiar conocimientos y experiencias orientadas a su género.



La ceremonia de inauguración se llevó a cabo en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC), donde las jóvenes oficiales recibieron la bienvenida del Director General de Educación de la Marina, Contralmirante Manuel Ramos Raygada y el Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Contralmirante Luis Adawi Cáceres.

Durante el Simposio, las oficiales representantes de las delegaciones de cada país, trataron diversos temas acerca de sus Armadas, entre ellas, su estructura, políticas y lineamientos de su Institución y con referencia al tema de género, intercambiando conocimientos y experiencias con sus pares.

Como parte de las actividades programadas, visitaron las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina, conocieron algunas de las unidades en la Base Naval del Callao, así como la Dirección de Hidrografía y Navegación y la Escuela Naval de Perú. Posteriormente, se trasladaron a la ciudad de Iquitos, donde visitaron la Estación Naval "Capitán de Corbeta Manuel Clavero", y recibieron una charla del Segundo Comandante de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval Contralmirante Luis Enrique Saco–Vertiz Portal. Asimismo, recorrieron las instalaciones de la Dirección de Hidrografía y Navegación, el SIMA-Iquitos y la Base Naval de Nanay, donde apreciaron una exposición y demostración del accionar del personal de Infantería de Marina, que incluyó una charla de supervivencia en la selva.

Adicionalmente, se desarrolló el Foro Internacional: La Mujer en la Armada, espacio de diálogo académico para promover la inclusión, la no discriminación de género y la igualdad de oportunidades de la mujer dentro de las instituciones armadas. Ante el auditorio integrado por representantes de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, la Catedrática Principal del Naval War College Newport, Doctora Mary Raum trató el tema "La Mujer en la Guerra", seguida por la Directora General Adjunta de CENTRUM Católica, Doctora Beatrice Avolio Alecchi Ph.D, que se refirió a los estudios y estadísticas de "La Mujer Peruana: Perspectivas de Desarrollo a Futuro". El tema central "Experiencia de Vida de una Mujer en la Armada", estuvo a cargo de la Comandante de la III Flota de la Marina de Estados Unidos de América, Vicealmirante USN Nora W. Tyson.

Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.



cias internacionales noticias internacionales noticias internacion
as internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacionales noticias internacion
noticias internacionales noticias internacionales noti
internacionales noticias internacionales noticias internacion
cias internacionales noticias internacion
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales notic
nales noticias internacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacio
oticias internacionales noticias internacionales notic
rnacionales noticias internacionales noticias internacion
internacionales noticias internacionales noti
ionales noticias internacionales noticias internacion
ias internacionales noticias internacionales noti
ionales noticias internacionales noticias internacion
internacionales noticias internacionales noti
ionales noticias internacionales noticias internacional

FRANCIA

El portaaviones *Charles de Gaulle* en el Medio Oriente

El 19 de setiembre partió de la base naval de Tolón el portaaviones *Charles de Gaulle* (R91) con rumbo al Mediterráneo oriental, en una misión que forma parte de la operación Chammal contra el Estado Islámico en Siria e Iraq. La fuerza de tareas francesa está integrada por el destructor antiaéreo *Chevalier Paul* (D621) de la clase Forbin, la fragata antiaérea *Jean Bart* (D615) de la clase Cassard, la fragata antisubmarina *Jean de Vienne* (D643) de la clase Georges Leygues, el buque de reabastecimiento *Marne* (A630) de la clase Durance y un submarino nuclear no identificado de la clase Rubis. También forman parte integral de la flota dos buques de guerra extranjeros: el destructor estadounidense *USS Ross* (DDG-71) de la clase Arleigh Burke y la fragata antisubmarina alemana *Augsburg* (F213) de la clase Bremen[1].



Un avión Rafale M a punto de despegar del portaaviones Charles de Gaulle con cuatro bombas guiadas por láser en una foto del 2015. Crédito: US Navy.

Para esta misión el ala aérea del *Charles de Gaulle* comprende 24 cazabombarderos Rafale M, dos aviones de alerta temprana E-2C y cuatro helicópteros: dos AS.365F Dauphin, un SA316 Alouette III y un NH90 Caiman Marine[2]. Esta es la primera ocasión en la que embarca solamente Rafales, pues hasta el momento se les combinaba con los antiguos Super Etendard. Por ejemplo, en la mi-



La fragata antiaérea Jean Bart en una foto del 2014. Crédito: US Navy.

1. MAYERS, Renaud. Kuznetsov Airwing In Syria. En: Defensionem. 7 de noviembre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensionem.com/kuznetsov-airwing-syria
2. MAYERS, op. cit.

sión emprendida contra el Estado Islámico, entre noviembre de 2015 y marzo de 2016, el componente aéreo embarcado comprendía 18 Rafale, ocho Super Etendard, dos E-2C y helicópteros[3]. Desde entonces, la entrega de nuevos Rafales por parte del fabricante Dassaúlt Aviation ha permitido retirar en julio del presente año a los Super Etendard, que entraron al servicio activo en 1978. Hoy por hoy la aviación naval francesa cuenta con tres escuadrones de combate, las Flotillas 11F, 12F y 17F, todas con base en Landivisiau, Bretaña, y equipadas con 12 Rafales cada una[4].



La fragata antisubmarina Jean de Vienne en una foto del 2015. Crédito: US Navy.

Como ayuda memoria se presentan a continuación las características principales del portaaviones Charles de Gaulle. Con una eslora de 261,5 metros, una manga de 64,4 y un calado de 8,7, desplaza 42.000 toneladas a carga máxima. El sistema de propulsión es nuclear, y dos reactores K15 proporcionan vapor de agua a dos turbinas para generar 82.000 caballos de fuerzas en dos hélices, lo que permite una velocidad máxima de 27 nudos. La tripulación del buque comprende 1.256 marinos, de los cuales 94 son oficiales. A estos se suman 610 para el ala aérea y 42 para labores de mando y control de la fuerza de tareas. Los sensores incluyen un radar de vigilancia aérea en tres dimensiones DRBJ 11B, uno de vigilancia aérea en dos dimensiones DRBV 26D, uno de vigilancia aérea a baja altura y de superficie DRBV 15C, y uno de control de tiro Arabel. Para defenderse de atacantes que hayan podido superar a sus escoltas y a sus aviones embarcados, cuenta con cuatro lanzadores óctuples Sylver para misiles antiaéreos de mediano alcance Aster 15, dos lanzadores séxtuples Sadral para misiles antiaéreos de corto alcance Mistral y cuatro cañones 20F2 de 20 mm, así como cuatro lanzadores de señuelos Sagaie y un sistema SLAT para defensa contra torpedos[5].

---

3. MER ET MARINE. Le Charles de Gaulle en position dans le golfe Persique. En: *Mer et Marine*. 21 de diciembre de 2015. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/le-charles-de-gaulle-en-position-dans-le-golfe-persique
4. LERT, Frédéric. French Navy retires Super Etendard. En: *IHS Jane's Defence Weekly*. 18 de julio de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/62317/french-navy-retires-super-etendard
5. SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004.

Despliegue del portaaviones *Almirante Kuznetsov*



El portaaviones Almirante Kuznetsov (063) en el canal de la Mancha, seguido por el HMS Dragon (D35). Crédito: Crown copyright 2016.

El pasado 15 de octubre zarpó de la base naval rusa de Severomorsk el portaaviones *Almirante Kuznetsov* para un despliegue en el Mediterráneo. Acompañaban al buque insignia de la escuadra rusa las siguientes unidades de la Flota del Norte: el crucero *Pyotr Velikiy* de la clase Kirov (nombre código OTAN), los destructores antisubmarinos *Severomorsk* y *Vicealmirante Kulakov* de la clase Udaloy, los petroleros *Sergey Osipov* de la clase Boris Chilikin, *Kama* de la clase Kaliningradneft y *Dubna* de la clase homónima, así como dos remolcadores. La flotilla atravesó el Mar de Noruega entre el 18 y el 20 de octubre, seguida de cerca por las fragatas *Fridtjof Nansen* (F310), noruega, *HMS Richmond* (F239), británica, y *Leopold I* (F930), belga. El 21 de octubre atravesó el Canal de la Mancha acompañada por el destructor británico *HMS Duncan* (D37) para luego reabastecerse frente a las costas de Marruecos. Atravesó el estrecho de Gibraltar el 26 de octubre, bajo la vigilancia de la fragata portuguesa *Alvares Cabral* (F331), el destructor español *Juan de Borbón* (F102) y el buque de aprovisionamiento *Cantabria* (A15) de la misma nacionalidad. El 1 de noviembre cruzó el estrecho de Sicilia e ingresó al Mediterráneo Oriental para cuatro días después ser reforzado por elementos de la Flota del Mar Negro: el destructor *Smetlivy* de la clase Kashin, la fragata *Almirante Grigorovich* de la clase homónima, el petrolero *Ivan Bubnov* de la clase Boris Chilikin y dos remolcadores[6].

De acuerdo con el mando naval de la Flota del Norte a la que pertenecen estas unidades la misión tiene como objetivos asegurar la presencia naval rusa en regiones marítimas importantes. En ellas se desarrollarán tareas de protección del comercio y otras actividades marítimas de la Federación Rusa así como de combate contra amenazas como la piratería y el terrorismo internacional[7]. La Armada rusa mantiene así su costumbre de proyectar su único portaaviones hacia el Mediterráneo durante el invierno. El primero de estos despliegues tuvo lugar

6. MARTIN-VÉZIAN, Louis. A long journey for the Kuznetsov. Infographic. En: Offiziere.ch. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://offiziere.ch/?p=30230
7. RIPLEY, Tim. Russian carrier sails for the Mediterranean. En: IHS Jane's 360. 17 de octubre de 2016. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64669/russian-carrier-sails-for-the-mediterranean.

entre diciembre de 1995 y marzo de 1996. Luego siguió una larga pausa por falta de fondos, reparaciones necesarias y la pérdida del submarino nuclear *Kursk* en el año 2000. El segundo viaje al Mediterráneo ocurrió entre diciembre de 2007 y febrero de 2008, seguido por un tercero (diciembre de 2008 a marzo de 2009), cuarto (diciembre de 2011 a febrero de 2012) y quinto (diciembre de 2013 a mayo de 2014). Sobrevino entonces una nueva pausa, probablemente por las demoras en alistar los cazabombarderos MIG-29KR/KUBR como complemento de los más antiguos Su-33[8].



Un caza Sukhoi Su-33 despegando dl portaaviones Almirante Kuznetsov en una fotografía del 2012. Crédito: Mil.ru.

Como puede apreciarse la operación emprendida por la Armada rusa tiene un tamaño considerable por lo que no debe sorprender que no haya estado exenta de incidentes. De acuerdo con el Ministerio de Defensa ruso en la mañana del 9 de noviembre los dos destructores de la clase Udaloy detectaron al submarino holandés Walrus a una distancia de 20 kilómetros usando sus equipos de sonar y un helicóptero antisubmarino Ka-27PL. El submarino intentaba aproximarse para observar las operaciones del Kuznetsov pero fue seguido por los buques rusos durante más de una hora y obligado a retirarse[9]. Posteriormente, el 13 de noviembre, el único MiG.29KUBR cayó al mar en las inmediaciones del portaaviones y el piloto fue rescatado por uno de los helicópteros de salvamento del ala aérea. Al parecer, el accidente se habría producido tras el inicio de operaciones aéreas sobre el espacio aéreo sirio, el día anterior[10].



El crucero Piotr Velikiy (099) en el canal de la Mancha. Crédito: Crown copyright 2016.

Dada la importancia de este despliegue vale la pena aquí recordar las características principales del portaaviones *Almirante Kuznetsov*. Tiene una eslora total de 306.45 metros, una manga de 72.3 y un calado de 10 para un desplazamiento de 67,000 toneladas a plena carga.

8. MARTIN-VÉZIAN , op. cit.
9. TASS. Dutch sub tried to approach Russian aircraft carrier in Mediterranean - defense ministry. En: TASS Russian News Agency. 9 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://tass.com/defense/911282.
10. COMBAT AIRCRAFT. Russian Navy MiG-29K lost in Mediterranean. En: *Combat Aircraft*. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.combataircraft.net/2016/11/14/russian-navy-mig-29-in-mediterranean.

El sistema de propulsión cuenta con ocho calderas y cuatro turbinas de vapor que generan 200,000 caballos de fuerza en cuatro hélices para una velocidad máxima de 30 nudos. El buque es manejado por una tripulación de 1960 personas más 626 como tripulación del grupo aéreo embarcado y 40 para funciones de mando y control de una fuerza de tareas. Los sensores incluyen un radar de vigilancia aérea MR-710 Fregat-MA, dos radares de vigilancia aérea MR-320M Topaz, cuatro sistemas MR-360 Podkat para el control de misiles antiaéreos Kinzhal, ocho sistemas 3P37 para el control de los sistemas de defensa cercana Kortik y un sonar de casco de baja frecuencia MGK-345 Bronza[11].



El destructor Severomorsk (619) acompañado del USS Mount Whitney (LCC/JCC 20) en una imagen del 2010. Crédito: US Navy.

Siguiendo la tradición soviética, se encuentra fuertemente armado para ser un portaaviones. Para su defensa antiaérea cuenta con 4 sistemas antiaéreos Kinzhal con 48 misiles 9M330 cada uno; así como 8 sistemas de defensa cercana Kortik con 2 cañones de 30 mm y 32 misiles antiaéreos 9M311 cada uno. Para defenderse de ataques submarinos cuenta con dos lanzadores de cohetes RPK-5 que forman parte del sistema antitorpedos UDAV-1 Liven. Además cuentan con 12 lanzadores verticales para misiles anitbuque P700 Granit de gran alcance[12].

Para el presente despliegue, el Kuznetsov lleva embarcada un ala área compuesta por 18 helicópteros y 14 aviones. Los primeros comprenden cuatro Ka-27PL antisubmarinos, cuatro Ka-27PS de búsqueda y rescate, cuatro Ka-29 de asalto, cuatro Ka-52K de ataque y dos Ka-31R de alerta temprana. Los segundos incluyen diez cazas Su-33 y cuatro MIG-29, uno en la variante biplaza de entrenamiento KUBR y tres monoplazas KR[13].



El destructor Smetlivy (810) en una imagen del 2011. Crédito: Kaketokami.

11. TOPPAN, Andrew. World Navies Today: Russian Surface Combatants. En: World Navies Today. 25 de marzo de 2002. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.hazegray.org/worldnav/russia/surface.htm
12. TOPPAN, op. cit.
13. MAYERS, op. cit.

YEMEN

Ataques con misiles

El 1 de octubre el catamarán de transporte *Swift* fue impactado por un misil antibuque C802 de origen chino que causó daños de consideración pero no logró hundir al buque. Al momento del ataque la nave era operada por el gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en apoyo a la intervención que este y otros países musulmanes, encabezados por Arabia Saudí, realizan en Yemen contra los rebeldes hutíes[14]. Como se recordará, esta embarcación fue evaluada por la Armada de los Estados Unidos entre los años 2003 y 2013 lo que dio pie a la construcción de los transportes rápidos expedicionarios de la clase Spearhead.



El USS Mason (DDG-87) en el Golfo de Aden. Crédito: US Navy.

El 9 de octubre se produjo un segundo ataque en el Mar Rojo, esta vez se dispararon dos misiles contra el destructor *USS Mason* (DDG-87) de la clase Arleigh Burke y el buque de trasporte *USS Ponce* (AFSB(I)-15) de la Armada de los Estados Unidos. En esta ocasión, el Mason empleó su sistema antiaéreo Aegis para detectar el ataque y disparar dos misiles antiaéreos Standard SM-2 de largo alcance y un Evolved Seasparrow Missile (ESSM) de mediano alcance así como un señuelo Nulka. Los dos misiles antibuque impactaron en el agua aunque no es claro si esto ocurrió por defectos propios o como consecuencia de las acciones defensivas emprendidas por el Mason. De cualquier manera, esta es la primera vez en la que ambos misiles estadounidenses son empleados en com-



El USS Ponce (AFSB(I)-15) en una imagen del 2013. Crédito: US Navy.

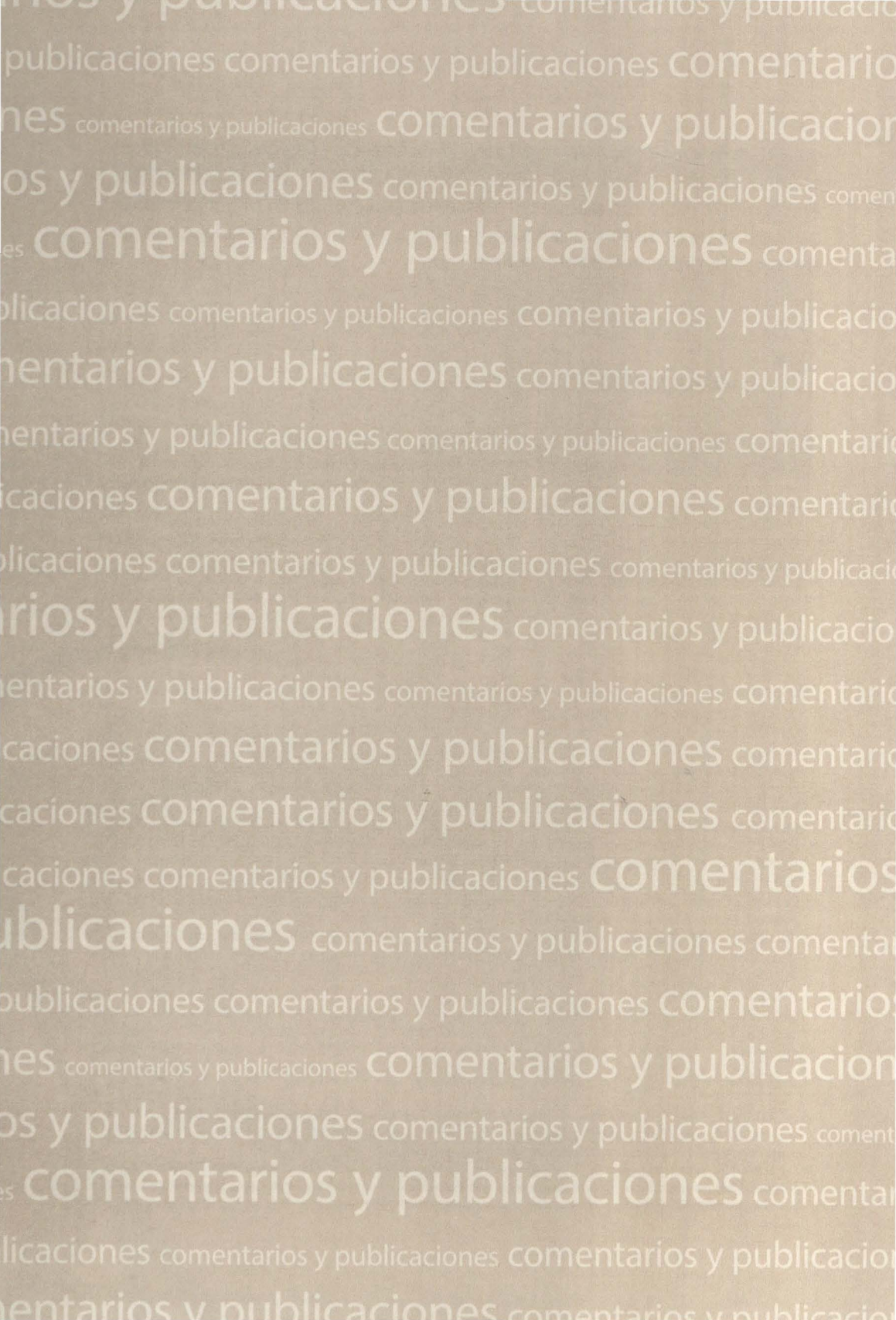
14. BINNIE, Jeremy. UAE's Swift hit by anti-ship missile. En: *IHS Jane's Defence Weekly*. 4 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64274/uae-s-swift-hit-by-anti-ship-missile

bate para la misión para la que fueron diseñados[15]. En represalia contra las acciones de los hutíes, el destructor *USS Nitze* (DDG-94) también de la clase Arleigh Burke realizó un ataque con misiles de crucero Tomahawk en la madrugada del 13 de octubre. Los objetivos fueron tres estaciones de radar ubicadas en las costas de Yemen en el Mar Rojo[16].

Bibliografía

- BINNIE, Jeremy. UAE's Swift hit by anti-ship missile. En: *IHS Jane's Defence Weekly.* 4 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64274/uae-s-swift-hit-by-anti-ship-missile
- COMBAT AIRCRAFT. Russian Navy MiG-29K lost in Mediterranean. En: Combat Aircraft. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.combataircraft.net/2016/11/14/russian-navy-mig-29-in-mediterranean
- LAGRONE, Sam. USS Mason Fired 3 Missiles to Defend From Yemen Cruise Missiles Attack. En: *USNI News.* 11 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/11/uss-mason-fired-3-missiles-to-defend-from-yemen-cruise-missiles-attack
- LEGRONE, Sam. Updated: USS Nitze Destroys 3 Houthi Controlled Radar Sites in Retaliatory Strike. En: *USNI News.* 13 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/13/video-uss-nitze-destroys-3-houthi-controlled-radar-sites-retaliatory-strike
- LERT, Frédéric. French Navy retires Super Etendard. En: *IHS Jane's Defence Weekly.* 18 de julio de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/62317/french-navy-retires-super-etendard
- MARTIN-VÉZIAN, Louis. A long journey for the Kuznetsov. Infographic. En: Offiziere.ch. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://offiziere.ch/?p=30230
- MAYERS, Renaud. Kuznetsov Airwing In Syria. En: *Defensionem.* 7 de noviembre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensionem.com/kuznetsov-airwing-syria
- MER ET MARINE. Le Charles de Gaulle en position dans le golfe Persique. En: *Mer et Marine.* 21 de diciembre de 2015. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/le-charles-de-gaulle-en-position-dans-le-golfe-persique
- MER ET MARINE. Le Charles de Gaulle en Méditerranée orientale. En: *Mer et Marine.* 29 de setiembre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/le-charles-de-gaulle-en-mediterranee-orientale
- RIPLEY, Tim. Russian carrier sails for the Mediterranean. En: *IHS Jane's 360.* 17 de octubre de 2016. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64669/russian-carrier-sails-for-the-mediterranean
- SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005.* Londres: Janes Information Group. 2004.
- TASS. Dutch sub tried to approach Russian aircraft carrier in Mediterranean - defense ministry. En: TASS Russian News Agency. 9 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://tass.com/defense/911282
- TOPPAN, Andrew. World Navies Today: Russian Surface Combatants. En: *World Navies Today.* 25 de marzo de 2002. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.hazegray.org/worldnav/russia/surface.htm

15. LAGRONE, Sam. USS Mason Fired 3 Missiles to Defend From Yemen Cruise Missiles Attack. En: USNI News. 11 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/11/uss-mason-fired-3-missiles-to-defend-from-yemen-cruise-missiles-attack.
16. LEGRONE, Sam. Updated: USS Nitze Destroys 3 Houthi Controlled Radar Sites in Retaliatory Strike. En: USNI News. 13 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/13/video-uss-nitze-destroys-3-houthi-controlled-radar-sites-retaliatory-strike.


comentarios y publicaciones

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado Instituto.

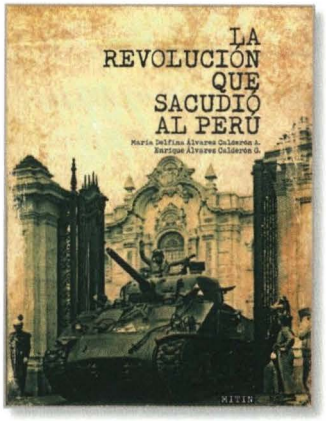


Álvarez Calderón A., María Delfina y Enrique Álvarez Calderón G.

La revolución que sacudió el Perú.

Lima, Impresso Gráfica S.A., 2016.

203 p., ilus., retratos



El 3 de octubre 1968 un golpe militar derroca al presidente Fernando Belaunde Terry. El general de división Juan Velasco Alvarado, hasta ese momento comandante general del Ejército y presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, encabeza el movimiento de las Fuerzas Armadas. Las fallidas negociaciones con la International Petroleum Company dieron el pretexto oportuno, y en la madrugada de ese día los tanques tomaban Palacio de Gobierno y el local del Congreso. En la tarde del mismo día, se da el Estatuto del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, firmado por el general de división Ernesto Montagne Sánchez, comandante general del Ejército; el vicealmirante Raúl Ríos Pardo de Zela, comandante general de la Marina; teniente general Alberto López Causillas, comandante general de la Fuerza Aérea. Así se daba comienzo al Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, que duraría de 1968 a 1980, de tendencia nacionalista y en la primera fase con enfoques radicales de fuerte tinte izquierdista.

La obra investiga esta controversial etapa de la historia del Perú en la que el gobierno Revolucionario va a producir tantos cambios que afectará profundamente la estructura del país como nación, cuyas secuelas en su conjunto no se han apreciado aún cabalmente: ¿Afectó sobre el sentimiento



Portada del diario El Comercio del 3 de octubre de 1968.

de identidad nacional? ¿Cuánto tuvo que ver con el surgimiento inmediato en 1980 de los movimientos terroristas de Sendero Luminoso y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru? Al parecer las profundas reformas que impuso el gobierno militar de Velasco Alvarado no pudieron satisfacer las demandas sociales del Perú Profundo al cual se dirigía el bizarro general.

Aunque han pasado casi cuarenta años, esta escabrosa época no ha sido aún suficientemente investigada, como si se la mirara con pudor vergonzante, tal cual revela la escueta bibliografía de la que disponemos. El trabajo que ahora tenemos en manos, no va precisamente a analizar la trascendencia que la Revolución tuvo para el futuro del país, ese que es precisamente el que vivimos ahora. Antes bien, se enfoca en lo que fue el movimiento desde dentro, en sus personajes, motivaciones, ambiciones e intrigas por el poder y, sobre todo, en el gran protagonista, Velasco Alvarado. A través de entrevistas a quienes lo conocieron de cerca y se relacionaron con él, hay un intento de conocer al general en su dimensión humana, íntima, familiar, a fin de comprender al líder, y averiguar si realmente fue el gran iluminado, redentor del Perú profundo llamado a cambiar el destino del país tomando las más atrevidas decisiones políticas.



3 de octubre de 1968, ingresando a Palacio de Gobierno.

La obra discurre con la amenidad que le brinda el estilo periodístico, que utiliza además un recurso de la prensa, como es el de las entrevistas. Recoge el testimonio de quienes vivieron cercanamente el proceso, incluyendo a uno de sus protagonistas, el general Francisco Morales Bermúdez, presidente de la segunda fase del Gobierno Revolucionario; a monseñor Luis Bambarén, S. J., al contralmirante Alfonso Panizo Zariquiey, al doctor Max Hernández y a Richard Web, entre otros. Este tipo de "confesión" o confidencia que es la entrevista, les permite a los autores acceder a información que hasta ahora permaneció en secreto, que tan bien saben guardar los militares y que tanta curiosidad ha despertado en la ciudadanía de entonces y ahora.



El expresidente del Perú Juan Velasco Alvarado - 1968.

Se incluye la entrevista que César Hildebrandt le hizo a Velasco el año 1977, cuando ya no estaba en el poder, en la que le hace definir el objetivo de su gobierno: "Hacer del Perú un país independiente y cambiar las estructuras para que se desarrollara con independencia, con soberanía". Y expresa muy bien lo que vivió el país: una revolución en la que "entramos de frente a actuar, a operar con velocidad. Nosotros hemos hecho cuántas cosas a una velocidad espantosa". Como colofón señala: "La revolución se ha dado el gusto de hacer las transformaciones que no hicieron los civiles."

Por otra parte, es relevante el acápite que trata sobre la relación de la Marina con el golpe de Estado, que en principio habría sido solo militar, con resistencia inicial de la Fuerza Aérea y la Institución Naval. Al adherirse al Gobierno revolucionario ambas fuerzas, el almirante Luis Ernesto Vargas Caballero iba a ir tomando distancia de las decisiones gubernamentales, hasta la crisis final cuando se opone a la toma de los medios informativos. Los autores hacen una breve reseña, con el testimonio del almirante Alfonso Panizo sobre la intervención de la Marina hasta "la protesta de la Armada" el 24 de junio 1975, bajo el liderazgo del contralmirante José Carvajal Pareja, quien toma el comando general de la Escuadra y ordena el zarpe de la Escuadra. Se le exige al presidente Velasco la

deposición del copresidente y ministro de Marina vicealmirante Guillermo A. Faura Gaig. A la medianoche el Gobierno accede al pedido.

El capítulo III, sobre la segunda fase, año 1975, con Morales Bermúdez en el poder, se revelan las intrigas y conspiraciones previas para relevar a un Velasco debilitado por la enfermedad sopesando si debía ceder el paso a un sucesor. Finalmente, en la conspiración final en Tacna con la aprobación de todas las regiones, Morales Bermúdez protagoniza el "Tacnazo".

Sobre el tema de la Revolución de la Fuerza y su Gobierno Revolucionario la historia no ha emitido aún un juicio terminante, como lo reconocen sus autores. Sin embargo, el libro nos acerca a sus personajes, sus motivaciones y a la fuerza de los acontecimiento que en algún momento parecieron desbordar las intenciones primigenias de sus gestores y llevar al país por las procelosas aguas de un gobierno cada vez más inclinado a la izquierda y a los gobiernos cercanos al bloque comunista, y encaminándose tal vez a la guerra. El libro ejerce una especial fascinación con hechos y personajes que se nos revelan aún muy contemporáneos. Recomendamos su lectura.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

EDITORIAL

7 Contralmirante, César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: BUQUE ESCUELA A VELA BAP *UNIÓN*

10 BUQUE ESCUELA A VELA BAP *UNIÓN*, UNA TRAVESÍA HISTÓRICA

19 SUEÑO HECHO REALIDAD, NUESTRO BUQUE ESCUELA A VELA
Capitán de Navío Luis López de Vinatea

29 BAP *UNIÓN* (BEV-161) ¡BUQUE ESCUELA A VELA DE TODOS LOS PERUANOS Y ORGULLO DEL PERÚ!
Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari

SECCIÓN ARTÍCULOS

37 LA ARMADA PERUANA EN 1955. UNA CRÓNICA NAVAL.
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

51 LAS CIENCIAS OCEANOGRÁFICAS Y SU RELACIÓN CON EL FENÓMENO DE LA NIÑA
Capitán de Fragata Julio Cesar Chilet Correa

67 ¡*HUÁSCAR*!... ¡SIEMPRE *HUÁSCAR*!
Contralmirante (r) Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta

81 LAS ACCIONES DEL ALMIRANTE LIZARDO MONTERO EN CAJAMARCA DURANTE LA GUERRA CON CHILE 1881 – 1882
Licenciado en Historia Julio César Abanto Chani

95 TENSIONES EN LA BAHIA: LAS SUBLEVACIONES NAVALES EN CHILE Y EL PERÚ DE 1931 Y 1932
Historiador Jaime Miguel Taype Castillo

115 LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA FUNDACIÓN D EL CLUB DE REGATAS LIMA EN 1875
Alférez de Fragata (r) Jaime Ignacio Romero Valdivieso

129 CONTROLANDO EL PUERTO: LA POLÍTICA PREVENTIVA DEL SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMO DURANTE LA EPIDEMIA DE FIEBRE AMARILLA DE 1868
Bachiller en Historia Sally Inga Rumiche

SECCIÓN NACIONAL

145 ACTUALIDAD NACIONAL
Licenciada en Ciencias de la Comunicación
Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

159 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Magíster en Historia Víctor Torres Laca

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

167 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

