Año 109 / número 3 - 2016

REVISTA DE MARINA



Especial
225 años de creación de la Capitanía de Puerto del Callao

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 3 - 2016



Año CIV Callao, diciembre de 2016 Núm. 3

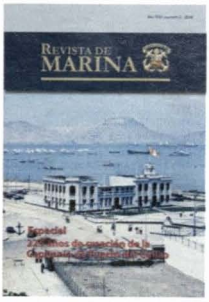
La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder 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 3 - 2016



Portada: Vista de la plaza Grau del Callao, el local de la capitanía del puerto y al fondo la isla San Lorenzo. En Historia Marítima del Perú. Tomo I Los puertos. Miguel Florez Nohesell (1986).

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. 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. 3 - 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.



Mapa Mi Perú-Capitanías 1847. Mariano Felipe Paz Soldán

SUMARIO

EDITORIAL

7 Contralmirante César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

9 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

19 225 AÑOS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO, 1791-2016
Contralmirante César Linares Roca

39 IMPRESIONES EN LA CONDUCCIÓN DE LA CAPITANÍA MÁS ANTIGUA DE LA REGIÓN
Capitán de Navío Felipe Alfredo Silva Berenguel

SECCIÓN ARTÍCULOS

43 EL GRAN INCENDIO DE GUAYAQUIL DE 1896 Y EL VIAJE DE AUXILIO DEL CRUCERO *LIMA*.
Capitán de Navío John Rodríguez Asti

49 EL ESCUADRÓN DE SPEE Y LA GUERRA DE CORSO ALEMANA EN EL PACÍFICO AMERICANO.
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortíz Sotelo (Ph.D.)

69 LIDERAZGO Y GESTIÓN MILITAR: SABER PRIORIZAR ES SABER GESTIONAR
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos

79 EL SANTUARIO NACIONAL LOS MANGLARES DE TUMBES Y EL ROL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL
Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón

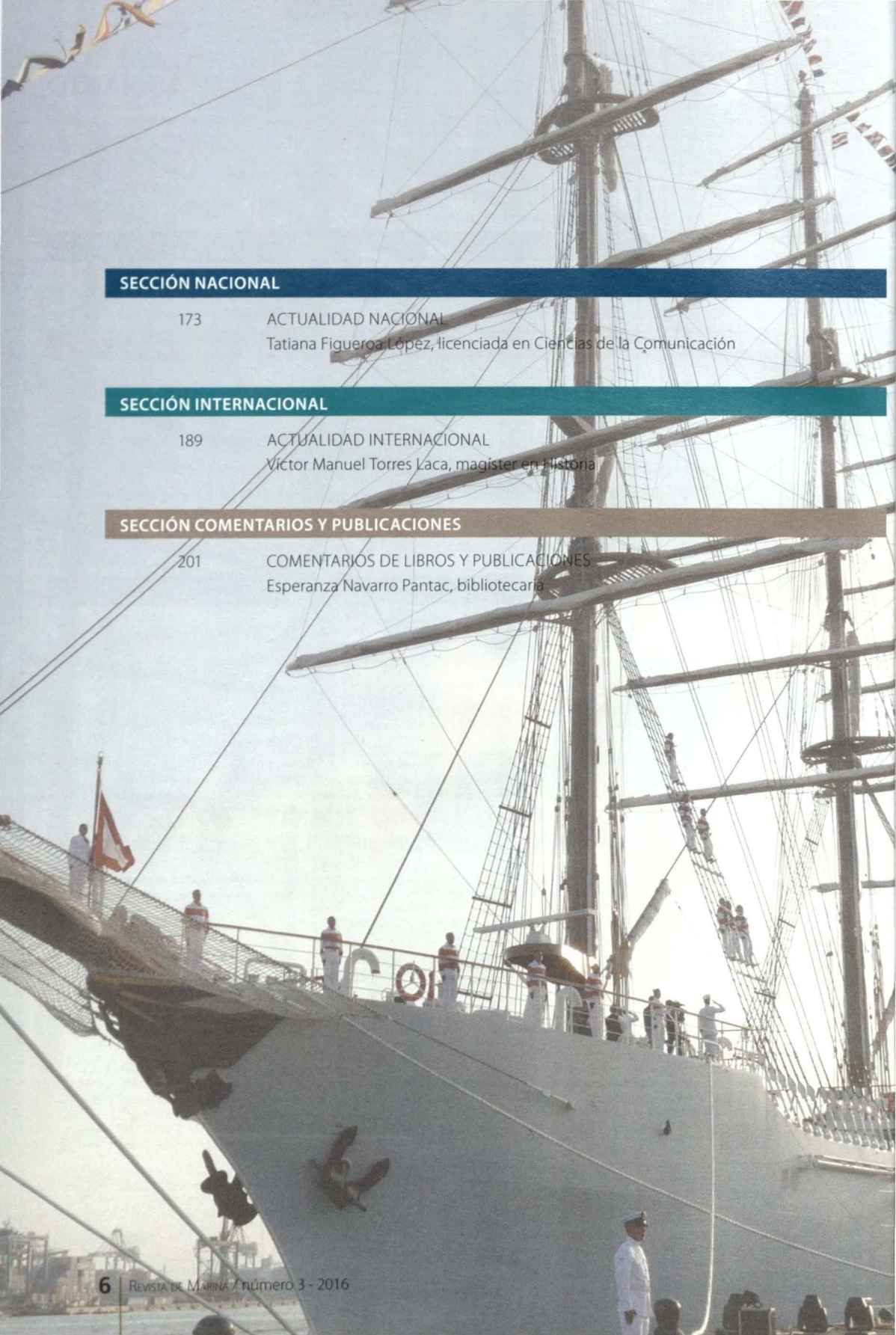
89 ENSAYO SOBRE EL MAR PERUANO Y SUS AGUAS CONTINENTALES
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

105 SIMULACIÓN COMO PARTE DE LA GESTIÓN DE CRISIS
Magister Bruno Arias Bailly

125 1986
Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos

131 GEOPOLÍTICA PORTUARIA NACIONAL: RETOS Y POSIBILIDADES
Contralmirante Jean Jesú Doig Camino

155 DESDE CERVANTES SAAVEDRA HASTA LOS VÁSQUEZ DE VELASCO.- CONEXIONES Y RELACIONES DE PARENTESCO EN LA ARMADA PERUANA, SIGLOS XVI-XXI
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann



SECCIÓN NACIONAL

173 ACTUALIDAD NACIONAL
Tatiana Figueroa López, licenciada en Ciencias de la Comunicación

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Víctor Manuel Torres Laca, magíster en Historia

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

201 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria

EDITORIAL



Contralmirante
CÉSAR LINARES ROCA
Director

Hemos llegado a la última edición del presente año que nos permite reflexionar sobre la importancia y grandeza de una Institución como la Marina de Guerra, cuyos orígenes y antecedentes de formación se remontan más allá de nuestra era republicana cuando ya hombres de mar nacidos en estas tierras desempeñaban actividades vinculadas a lo que hoy entendemos bajo el concepto de defensa nacional y protección de nuestros intereses marítimos.

La condición privilegiada que me confiere el cargo de Director de Intereses Marítimos, de ser a su vez Director de este prestigioso y centenario órgano de información profesional, me permite presentar en este número una sección especial dedicada a una de las entidades mas representativas de nuestra institución y más antigua a nivel regional en conducir las tareas de protección y vigilancia de nuestros intereses, la capitanía del puerto del Callao. Podremos revisar no solo la historia de esta importante dependencia naval que ha cumplido 225 años al servicio de la nación, sino proyectarnos hacia el futuro de sus acciones estratégicas como elementos aportantes a la seguridad y contribución al desarrollo nacional.

Felicidades al cuerpo de Guardacostas, que fieles a su lema de estar *"Siempre Vigilantes"*, conduciéndose *"Siempre con Honor"*, nos enorgullecen con sus trascendentales acciones.

Encontraremos como siempre, acompañando a la sección especial, interesantes contenidos en las diferentes áreas temáticas, elaborados por

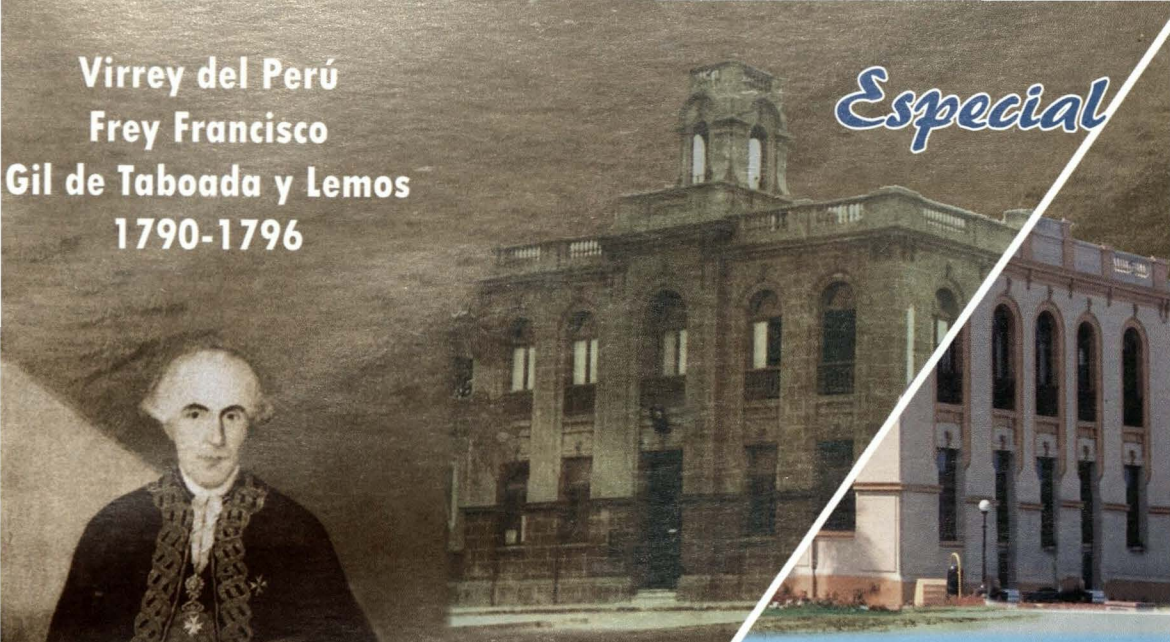
destacados colaboradores de gran capacidad profesional que coadyuvan con su aguda y dedicada pluma a brindar en cada edición, la calidad que nos distingue.

Ad portas de un año nuevo solo me queda renovar mi compromiso y sin lugar a dudas de nuestro equipo editorial, de continuar aportando con esfuerzo y profesionalismo al engrandecimiento de la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

El Director.

Virrey del Perú
Frey Francisco
Gil de Taboada y Lemos
1790-1796

Especial

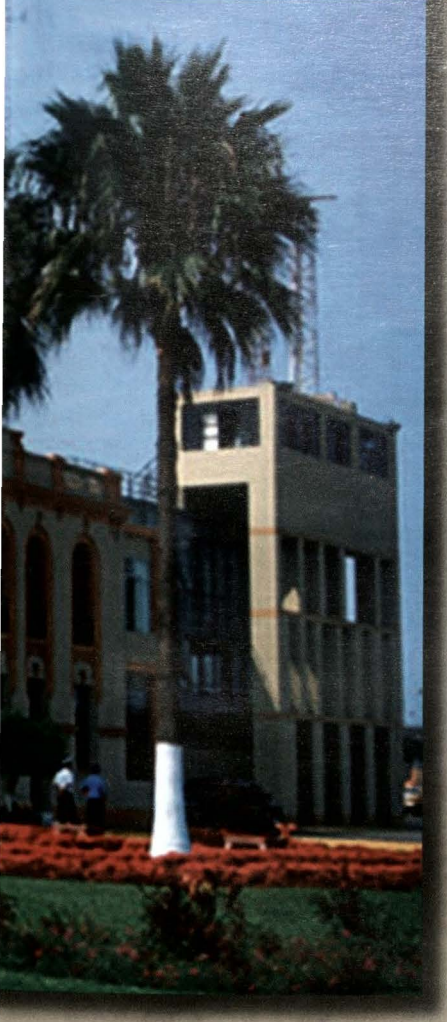


225 años
de creación de la Capitanía de Puerto del Callao
1791-2016



Capitanía Guardacostas Marítima del Callao celebró 225° aniversario de su creación

El 5 de noviembre, la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao realizó una ceremonia con ocasión de conmemorar su 225° aniversario de creación, acto en el cual estuvo presente el almirante Edmundo Deville del Campo, comandante general de la Marina, acompañado del vicealmirante Mauro Cacho de Armero, jefe del Estado Mayor General de la Marina, y del vicealmirante Víctor Pomar Calderón, director general de Capitanías y Guardacostas, así como autoridades navales e invitados.



Edificio actual de la Capitanía de Puerto del Callao, 2016.

La ceremonia conmemorativa se inició con la entonación del Himno Nacional y los honores correspondientes al personal naval que ofrendó su vida en cumplimiento del deber, así como la lectura del dispositivo legal de creación de la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao.

En el discurso alusivo al aniversario, el vicealmirante Víctor Pomar Calderón precisó que con Resolución de la Comandancia General de la Marina 0287-2005-CGMG del 15 de marzo de 2005, se reconoce la creación de la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao.

A continuación, el contralmirante César Linares Roca, director de Intereses Marítimos, dio una conferencia magistral recordando los antecedentes históricos que datan desde la época de la Colonia, periodo en el que, en sucesivos años, va cambiando de denominación, hasta que el 1 de noviembre de 1791 finalmente se crea, por Real Orden, la Capitanía del Puerto del Callao. Fue designado como primer capitán de puerto, el capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas.

Al finalizar, el contralmirante Linares expresó: *"Trabajemos juntos en el esfuerzo que demandan la protección y fortalecimiento de nuestros intereses marítimos. Asentemos el concepto de poder marítimo de la mano del misionamiento y tareas que desarrolla nuestra Autoridad Marítima y sus capitanías, como entidades fundamentales que asumen con perspectiva histórica y panorama de futuro su real rol de actores de cambio para la defensa y el desarrollo del país. El progreso nos llegó por el mar y nos marca una pauta de sostenibilidad de este anhelado desarrollo y bienestar general".*

Ceremonia conmemorativa de la Capitanía de Puerto del Callao



Vicealmirante Víctor Pomar Calderón, director general de Capitanías y Guardacostas, dando lectura del dispositivo legal de creación de la Capitanía Guardacosta Marítima del Callao de fecha 15 de marzo de 2005.



Contralmirante César Linares Roca, a cargo de la conferencia magistral sobre la creación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Almirante Edmundo Deville del Campo, comandante general de la Marina, en discurso alusivo al aniversario de creación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Autoridades navales y civiles siguen con atención el desarrollo de los eventos, realizados el 24 de noviembre de 2016.



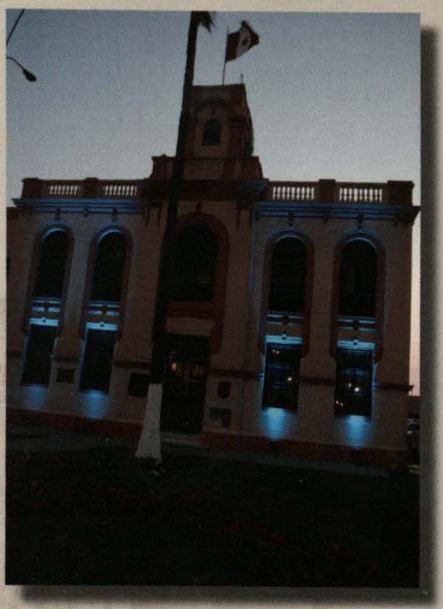
Almirante Edmundo Deville del Campo y vicealmirante Víctor Pomar Calderón, develando la placa conmemorativa alusiva al aniversario de creación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Saludo y felicitaciones del monseñor José Luis Del Palacio, obispo del Callao, por el aniversario de la Capitanía del Callao.



Parte de la muestra museográfica temporal presentada en el evento conmemorativo.



Edificio de la Capitanía de Puerto del Callao.



Exposición de modelos a escala de naves vinculadas con la actividad marítima.
(Muestra Museográfica)

Ceremonia en la Capitanía de Puerto del Callao



Llegada de autoridades navales.



Dotación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar Calderón.



Inicio de la ceremonia.



Saludo y reconocimiento a autoridades.



Dotación de la Capitanía de Puerto del Callao, 2016.

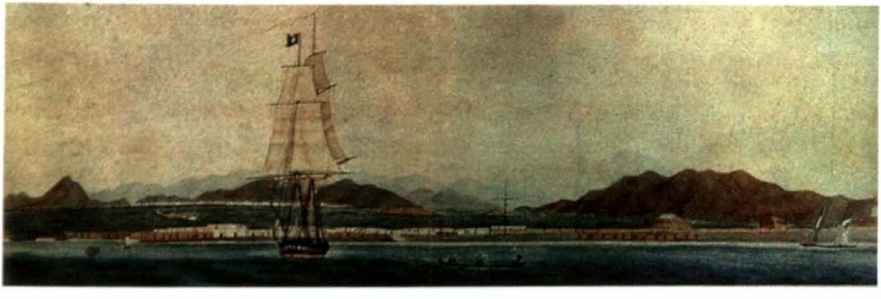
CAPITANES DEL PUERTO DEL CALLAO HASTA LA PROCLAMACIÓN DE LA INDEPENDENCIA

Capitán de Fragata
Agustín de Mendoza y Arguedas
1793 a 1800



Capitán de Navío
José Pascual de Vivero
1801 a 1802
(Interino)

Capitán de Fragata
Fernando Camuñez
1803 a 1821



Vista del Callao
B.W. Stevenson, 1825

"Estaré a la mira por si vuelven notablemente Buques Extranjeros Contrabandistas, para las medidas que en las circunstancias pueda tomarse".

Joseph Pascual de Vivero, 19 de mayo de 1811

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

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



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

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

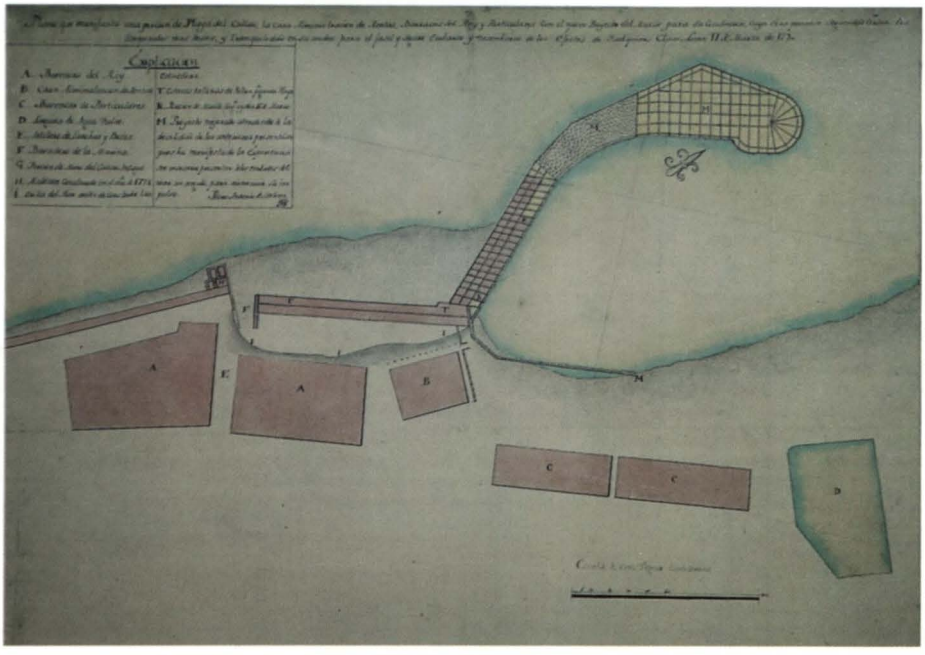
ABSTRACT
This year, the Captaincy of Puerto del Callao commemorated its 225 years of establishment as an institution, which places it as an organization that transcended the years of the Viceroyalty to develop in the young republic and consolidate in the current times. Its original functions continue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

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

Antecedentes

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

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



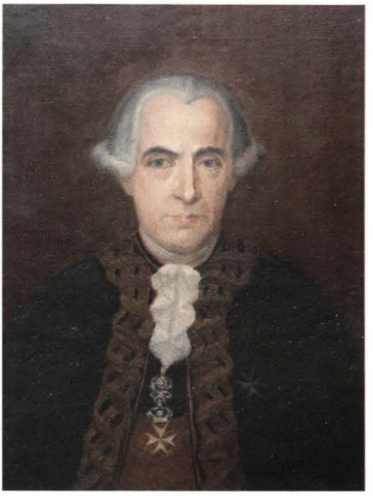
Mapa del puerto del Callao, siglo XVII

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

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

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

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

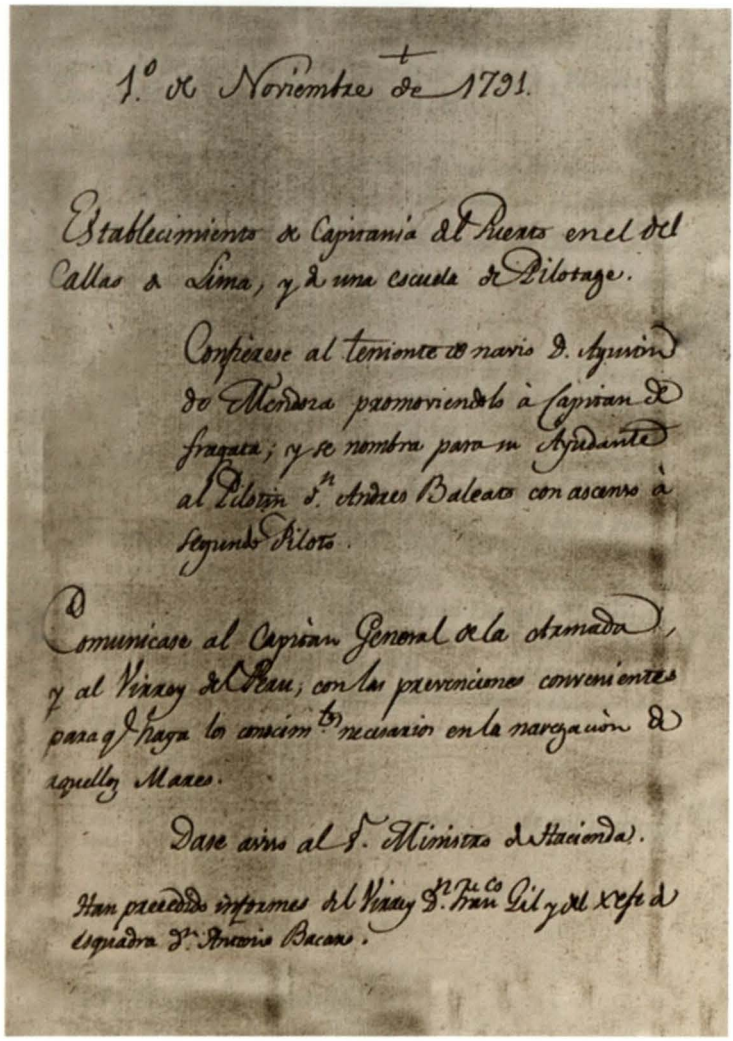

Bailío frey Francisco Gil de Taboada

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

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

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

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



1.º de Noviembre de 1791.

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

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

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

Dase aviso al S.r Ministro de Hacienda.

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

Documento de creación de la Capitanía de Puerto del Callao.

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

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



Pascual de Vivero

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

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

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



Puerto del Callao, 1848.

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

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

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

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

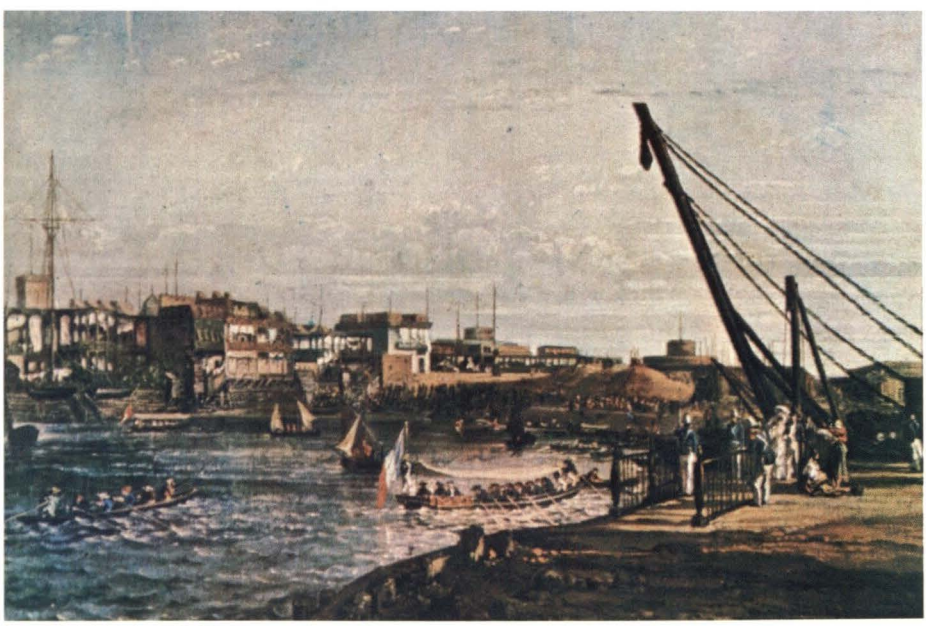
6. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia. 1790 a 1826. Historia Marítima del Perú.* (Tomo V, vol. 2). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.1981, pp.24-25.
7. Op. cit., p. 25

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

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

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

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



Puerto del Callao, 1852.

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

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

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

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

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

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

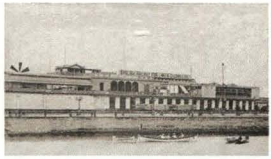
En 1868, el capitán de puerto fue el capitán de navío Manuel Palacios, quien informó sobre la colisión en el puerto de Huacho de los vapores Supe (compañía inglesa) y Sachaca (compañía nacional). Asimismo, los accidentes propios del mar fueron complementados con el incendio de la fragata inglesa Tudor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

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



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

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



Estación del ferrocarril inglés, actual capitanía del puerto del Callao



Muelle de Guerra
1908



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



Plaza Grau del Callao
1908



Estación del Ferrocarril Eléctrico
Callao

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

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

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

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

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

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

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

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

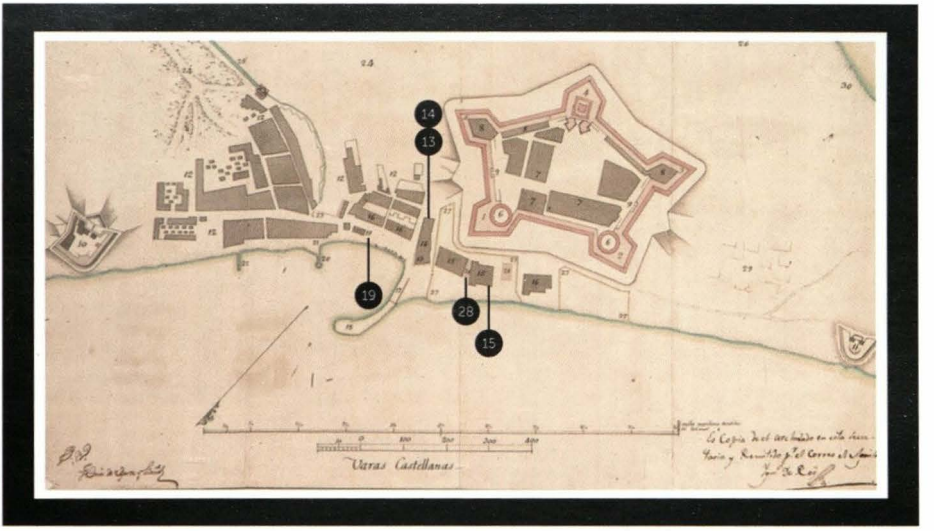
En 1889, la Capitanía también expedía despachos como oficiales de la Armada y buscó poner nuevamente en vigencia el sistema de arqueo Moorsom (referido al volumen de las naves cubicando los espacios interiores). Realizó el plano de los sondajes en Chucuito, buscando la zona más aparente para la extracción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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

De cara al futuro

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

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

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

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

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



Primera Patrullera de Diseño Peruano

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Patrullera Marítima BAP *Ferré*.

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

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

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

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

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

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



Local de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Bibliografía

Fuentes primarias

- Archivo Histórico de Marina

Fuentes secundarias

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





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

Impresiones en la conducción de la Capitanía más antigua de la región

Capitán de Navío Felipe Alfredo Silva Berenguel
Calificado en Submarinos. Ostenta el grado de magíster en Estrategia Marítima. Ha realizado un diplomado en Formulación de Proyectos de Inversión Pública en la Universidad del Pacífico, y un diplomado en Seguridad del Comercio Exterior en la Asociación de Exportadores. Actualmente cursa la maestría en Gestión Pública en la Universidad del Pacífico.Desde el 1 de enero de 2015 se desempeña como capitán de puerto del Callao.



RESUMEN
En 1791 el virrey Francisco Gil creó la Capitanía de Puerto del Callao, a fin de regular sus crecientes actividades comerciales. En nuestros días, esta capitanía comprende el medio acuático y una franja ribereña, a lo largo de 215 kilómetros. Su labor se concentra en la actividad comercial, pesquera, náutica, recreativa y turística en esta parte del territorio nacional.

PALABRAS CLAVE
Francisco Gil, tsunami de 1746, Capitanía de Puerto del Callao, Autoridad Marítima Nacional, ISO 9001.

ABSTRACT
In 1791 the viceroy Francisco Gil created the Captaincy of Port of Callao, in order to regulate its increasing commercial activities. In our days, this captaincy includes the aquatic environment and a ribbons strip, along 215 kilometers. Its work is concentrated in the commercial, fishing, nautical, recreational and tourist activity in this part of the national territory.

KEYWORDS
Francisco Gil, tsunami of 1746, Captaincy of Puerto del Callao, National Maritime Authority, ISO 9001.

Han transcurrido 225 años desde que el virrey don Francisco Gil, con Real Orden del 1 de noviembre de 1791, creara la Capitanía de Puerto del Callao.

El Callao, principal apostadero y puerto desde la época virreinal, se vio severamente afectado tras el sismo y tsunami producidos en octubre de 1746, luego de lo cual resurgiría con la construcción de nueva infraestructura portuaria, almacenes y oficinas.

• Artículo recibido el 16 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 22 de noviembre de 2016

El incremento de las actividades comerciales y la necesidad de regular la actividad de las tripulaciones dieron origen al establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao. Desde el primer capitán de puerto, capitán de fragata don Agustín de Mendoza y Arguedas, a la fecha, son a la fecha 106 capitanes de puerto los que han tenido la responsabilidad de conducir la capitanía del puerto más importante de este lado del Pacífico.

En la actualidad, la jurisdicción de la Capitanía de Puerto del Callao comprende el medio acuático y la franja ribereña desde punta Toma y Calla por el norte hasta Punta Lobería por el sur, que conforman una línea costera de alrededor de 215 kilómetros de largo, así como los ríos y lagos navegables, incluidas sus riberas, hasta la línea de más alta crecida ordinaria en los departamentos de Lima, Pasco y Junín, lo que significa una extensión territorial de más de 104.000 kilómetros cuadrados, es decir, más del 8% del territorio nacional.

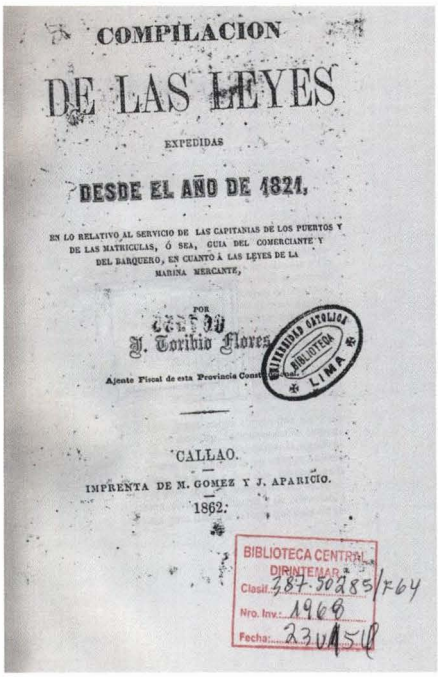
Las funciones de la capitanía de puerto como parte de la Autoridad Marítima Nacional han evolucionado y se han incrementado con el tiempo, por lo que cada día constituye un reto, puesto que su quehacer repercute en diversas actividades económicas del país. Sus funciones abarcan, entre otras, normar los aspectos técnicos, operativos y administrativos sobre la protección acuática, la seguridad de la vida humana, la protección de medioambiente acuático, la prevención de la contaminación por las naves y artefactos navales, las instalaciones acuáticas, y el control y la vigilancia de las actividades acuáticas en la jurisdicción.

La nueva gestión administrativa, así como las metas y objetivos planteados para la administración pública por el Estado, demandan modernizar y hacer más eficientes nuestros procesos y así brindar mejores servicios a las personas y empresas ligadas a las actividades marítimas.

El crecimiento sostenido que tiene nuestro país se refleja en una mayor demanda de los servicios que debe brindar la Autoridad Marítima Nacional. Es entonces necesario concebir un proceso de mejora continua, pues es la única manera de implementar acciones de manera inmediata, que serán evidenciadas en la disminución de los tiempos de atención y de la eficiencia que debe lograrse para impulsar una actividad marítima que haga más competitivo a nuestro país. Ello motivó la revisión y mejora de los procesos internos y a obtener la certificación ISO 9001 a los procesos de atención al cliente a fines de 2015.

La actividad pesquera que se desarrolla en sus diversas modalidades dentro de la jurisdicción, así como el crecimiento constante de las actividades náuti-

cas recreativas y turísticas, constituyen también parte de las labores que mayor esfuerzo demandan de la capitanía. Contribuir a su ordenamiento y a su formalización son otras de las tareas y los retos que ocupan una de las principales prioridades en el quehacer diario. Deben realizarse en estrecha coordinación con otros sectores y organizaciones del Estado en los tres niveles de gobierno.


COMPILACION

DE LAS LEYES

EXPEDIDAS

DESDE EL AÑO DE 1821,

EN LO RELATIVO AL SERVICIO DE LAS CAPITANIAS DE LOS PUERTOS Y DE LAS MATRICULAS, Ó SEA, GUIA DEL COMERCIANTE Y DEL BARQUERO, EN CUANTO Á LAS LEYES DE LA MARINA MERCANTE,

POR

J. Toribio Flores

Ajente Fiscal de esta Provincia Const...

UNIVERSIDAD CATOLICA BIBLIOTECA LIMA

CALLAO.

IMPRENTA DE M. GOMEZ Y J. APARICIO.

1862.

BIBLIOTECA CENTRAL DIRINTEMAR

Clasif. 387.5028 5/F64

Nro. Inv.: 1969

Fecha: 23 VA 5 18

Compilación de las Leyes desde el año 1821. Toribio Flores. Biblioteca Central de Marina.

La labor es compleja y requiere del conocimiento de dispositivos legales y acuerdos internacionales de cumplimiento obligatorio, que hacen que desempeñar el cargo de capitán del puerto del Callao sea un proceso de aprendizaje permanente, que requiere, además, la necesidad de contar con el adecuado asesoramiento en los temas técnicos propios de la especialidad guardacostas, sobre todo en aquellos relacionados con los alcances de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional y los compromisos internacionales de los cuales el Perú es parte.

La interacción con otras autoridades y entidades del Estado son necesarias e imprescindibles, en el entendido de que el Estado como tal debe actuar de manera eficaz y oportuna, teniendo presente que estamos al servicio de la ciudadanía y considerando la necesaria interacción que se debe tener con los sindicatos, los gremios y las asociaciones ligadas al ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.

225 años de existencia de la Capitanía de Puerto del Callao señalan el inicio del establecimiento de lo que hoy es la Autoridad Marítima Nacional y refleja la importancia de una organización que ha transcendido históricamente desde sus inicios, que ha evolucionado con el tiempo y que hoy nos permite como institución posicionarnos ante la sociedad y ante la comunidad marítima internacional, contribuyendo de esta manera al fortalecimiento de la imagen institucional.



Río Guayas y Puerto de Guayaquil, vista tomada desde el Cerro Santa Ana, a los pocos días después del gran incendio del 5 y 6 de octubre de 1896. (Foto: Archivo Leibniz-Institut für Länderkunde. Leipzig, Alemania)

El gran incendio de Guayaquil de 1896 y el viaje de auxilio del crucero *Lima*

Capitán de Navío John Rodríguez Asti
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), magíster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte de la Universidad de Murcia, España (2015). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro colaborador del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King´s College de Londres (2016). Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como subdirector en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
En octubre de 1896, se produjo un gran incendio que arrasó por completo la ciudad de Guayaquil, principal puerto y ciudad costera del Ecuador. En un hecho digno de ser destacado y recordado, de manera similar a la solidaridad puesta de manifiesto recientemente con el envío de ayuda humanitaria a bordo de unidades de la Armada Peruana en un reciente sismo ocurrido en el mismo país, hace 100 años las autoridades y pueblo peruanos enviaron auxilios materiales para ayudar a la población guayaquileña a mitigar los daños sufridos a consecuencia del incendio. En aquella oportunidad, el apoyo se hizo efectivo a bordo del buque más importante de la Escuadra peruana, el crucero *Lima*. En el presente artículo, el autor presenta una crónica de aquel viaje, que pone de manifiesto que, tanto ayer como hoy, la Armada del Perú, ha cumplido un rol de presencia naval en apoyo de la política exterior del país, a través del transporte de ayuda humanitaria hacia la hermana República del Ecuador.

PALABRAS CLAVE
Incendio, Guayaquil, río Guayas, crucero *Lima*, *El Comercio*.

ABSTRACT
In October of 1896, a great fire took place that completely destroyed the city of Guayaquil, main port and coastal city of Ecuador. In a fact worthy of being highlighted and remembered, similar to the solidarity recently revealed with the sending of humanitarian aid on board units of the Peruvian Navy in a recent earthquake in the same country, 100 years ago the authorities and People sent material aid to help the Guayaquil population to mitigate the damages suffered as a result of the fire. At that time, the support was made effective aboard the most important vessel of the Peruvian squadron, the Lima cruiser. In this article, the author presents a chronicle of that trip, which shows that both yesterday and today, the Peruvian Navy, has fulfilled a role of naval presence in support of the country's foreign policy, through the transportation of Humanitarian aid to the sister Republic of Ecuador.

KEYWORDS
Fire, Guayaquil, Guayas River, Cruiser *Lima*, El Comercio.

El 16 de abril del presente año se produjo un terremoto de 7,8 grados de magnitud, que afectó gran parte del territorio ecuatoriano y dejó un lamentable saldo de 673 muertos, 9 desaparecidos y cerca de 6.998 inmuebles destruidos, de acuerdo con informaciones de las autoridades de ese país.

• Artículo recibido el 17 de octubre de 2016, aprobado para su publicación el 20 de octubre de 2016

Ante esta situación, la solidaridad peruana no tardó en manifestarse. El Gobierno del Perú encargó a Defensa Civil que se alistara una serie de medidas de auxilio, lo que se tradujo en el traslado de 318 toneladas de ayuda humanitaria, un hospital itinerante de EsSalud, así como el envío de 33 especialistas médicos, rescatistas y miembros del Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú. Todo este personal y material pudo ser trasladado al país vecino a bordo de los BAP *Tacna* y BAP *Callao*.

Este gesto solidario con Ecuador, nación hermana con la que el Perú mantiene relaciones cordiales, no es la primera vez que se pone de manifiesto. Una actitud similar por parte de nuestro país también ocurrió en 1896, cuando un gran incendio arrasó con casi la totalidad de la ciudad de Guayaquil, situación ante la cual las autoridades y el pueblo peruano no tardaron en manifestar su apoyo, mediante el envío de ayuda humanitaria a bordo de una unidad naval, el crucero ***Lima***.

En el presente artículo presentaremos una breve crónica de lo que fue aquel viaje de auxilio y apoyo a la población guayaquileña ante semejante catástrofe, que, como lo actuado durante el presente año como consecuencia del terremoto, evidencia la generosidad y vocación de amistad del pueblo peruano ante su par ecuatoriano.

El incendio

En la medianoche del lunes 5 de octubre de 1896, un repique de campanas anunciaba a una durmiente población guayaquileña el inicio de lo que sería un gran incendio. Inicialmente se pensó que se trataba de la recombustión de un pequeño incendio ocurrido en la víspera, pero en realidad era un nuevo siniestro iniciado por razones desconocidas en la noche del día 5, que avanzaba cada vez más y amenazaba con arrasar toda la ciudad.

Las primeras noticias sobre el suceso fueron difundidas en la edición de la tarde del diario limeño El Comercio del martes 6 de octubre.

En su edición del 7 de octubre, *El Comercio*[1] publicó el reporte de su corresponsal, quien desde la Oficina de la Compañía Telegráfica de Centro y Sudamérica, ubicada en la distante localidad de Plaza Santa Helena, ubicada a unas 120 millas, lograba ver el resplandor del incendio, lo que nos permite imaginar su magnitud.

1. *El Comercio*, Lima, 7 de octubre de 1896.



Vista panorámica del Puerto de Guayaquil, vista tomada después del gran incendio de Octubre 5 y 6 de 1896. (Foto: Colección Alemana).

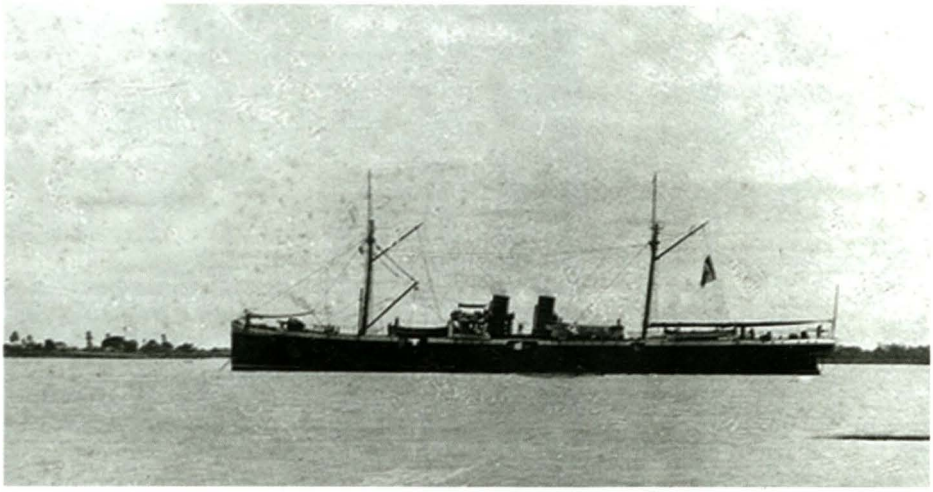
Las noticias sobre los daños que iba causando el fuego continuaron llegando. La edición vespertina del 7 de octubre de *El Comercio* reprodujo un telegrama oficial enviado por el cónsul peruano en dicha ciudad:

> "Guayaquil, octubre 7: señor ministro de Relaciones Exteriores, Lima. Catástrofe horrorosa. Esta ciudad presa del temible incendio que destruyó más de la mitad. Mucha gente en la miseria. Quemados los cuatro bancos y varias fábricas, hasta la cervecería al fin de la ciudad. Total de pérdidas incalculables. Mi oficina y casa perdidas también. Cónsul general del Perú – Barrera"[2].

Este incendio, comparable al que arrasó la ciudad de Chicago en 1883, pudo ser sofocado recién el 8 de octubre. Se estima que aproximadamente 80 manzanas fueron devastadas y más de 25.000 personas quedaron sin hogar.

Autoridades como el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Riva Agüero, y el alcalde de Lima, señor Aspíllaga, enviaron notas de condolencias a nombre del Perú y de la ciudad de Lima a sus homólogos ecuatorianos. Las muestras de solidaridad de la población no se hicieron esperar. En su edición de la tarde del 8 de octubre[3], *El Comercio* informó que se estaba preparando una expedición de auxilio para socorrer a los pobladores de Guayaquil, y se había dispuesto alistar un buque de la Armada para que zarpara a la brevedad posible hacia el puerto ecuatoriano.

2. Ídem.
3. *El Comercio*, Lima, 8 octubre 1896.



Crucero "Lima", buque a bordo del cual el gobierno y población del Perú envió ayuda humanitaria a los damnificados por el gran incendio que arrasó Guayaquil en octubre de 1896. (Foto: AHM)

Las colectas y el envío del crucero *Lima*

Las colectas se efectuaron a través de la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima. Se recibieron donaciones de diferentes entidades y personas, consistentes en víveres, frazadas, medicamentos y, en general, todo aquello que pudiera ser útil a las víctimas del siniestro. Entre las donaciones se contaron la de la colonia italiana y la de los residentes ecuatorianos en nuestra capital.

La noche del viernes 9 empezó a alistarse el crucero *Lima* para el viaje. La faena de embarque del material recolectado concluyó el domingo 11 y la cubierta quedó totalmente ocupada por los cinco mil y tantos bultos, que debieron ubicarse incluso en la cámara de oficiales.

Como representante y comisionado especial del Gobierno fue designado el jefe de la Sección Diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ernesto de Tezanas Pinto, y, en adición a la dotación del buque, viajaron también el teniente primero Ramón Sánchez Carrión, secretario de la Comandancia General, el teniente segundo Federico Sotomayor, ayudante, un amanuense, el joven periodista Antonio Miró Quesada de la Guerra como corresponsal de *El Comercio*, otro del diario *El País* y 12 pasajeros.

El domingo 11 el crucero *Lima* desatracó de la dársena del Callao a las cinco y media de la tarde. Zarpó media hora después en demanda de Paita, donde embarcó un práctico que lo condujo por la ría del Guayas.

A causa de la marea desfavorable, a Guayaquil arribó con retraso el jueves 15 a las 12:00 m. Fue recibido por el capitán de puerto de Guayaquil, quien actuó en representación del presidente Alfaro. Luego, fue visitado por el cónsul peruano en esa ciudad, Barrera, y los ministros de Relaciones Exteriores y Hacienda ecuatorianos, así como por el gobernador y otras autoridades.

La mañana siguiente a su arribo, luego de efectuadas las coordinaciones necesarias, se inició el desembarque de los auxilios, que demoró hasta el 17 de octubre. Una vez concluida la descarga, numerosos peruanos víctimas del incendio se embarcaron en el crucero para repatriarse. Con 227 pasajeros a bordo, el domingo 18, a la 1 p.m., el buque zarpó de Guayaquil en demanda de Paita, donde desembarcaron 55 repatriados.

El 21 de octubre el crucero *Lima* retornó al Callao con el resto de repatriados, que desembarcaron sin novedad al día siguiente y fueron temporalmente alojados en el Cuartel del Arsenal, donde se hallaba el Escuadrón Libertad de Caballería N.º 7.

De esta manera, el crucero *Lima* cumplió la humanitaria misión para la que había sido designado: transportar no solo el auxilio material, sino también el noble y fraternal sentir del pueblo peruano hacia Ecuador.




Das deutsche Südsee-Geschwader.
Graf v. Spee, Vice-Admiral.
S.M.S. „Nürnberg."
S.M.S. „Dresden"
S.M.S. „Scharnhorst."
S.M.S. „Leipzig."
S.M.S. „Gneis

El escuadrón de Spee y la guerra de corso alemana en el Pacífico americano[1]

Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo (Ph.D.)
Doctor en Historia por la Universidad de St. Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente es director del Instituto Peruano de Economia y Politica, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



RESUMEN
Entre setiembre de 1914 y marzo de 1915, naves de guerra alemanas actuaron en el Pacífico sudamericano, generando una respuesta aliada que implicó a naves británicas, australianas, francesas y japonesas. Esa actividad afectó el comercio marítimo regional y llevó a que tanto el Perú como Chile reaccionaran para hacer respetar su soberanía por las partes contendientes. El artículo estudia estos hechos, poco tratados en la historiografía regional.

PALABRAS CLAVE: Primera Guerra Mundial, guerra naval, almirante Spee, Perú.

ABSTRACT
Between September 1914 and March 1915 German warships acted in the west coast of South American, being chased by British, Australian, French and Japanese ships. The presence of foreign warships affected the maritime trade on the region, motivating the Peruvian and Chilean government to use their naval forces to protect their sovereignty. This article provides new lights on these facts, which so far have receive little attention on the regional historiography.

KEYWORDS: I World War, Naval Warfare. Admiral Spee. Peru.

A finales del siglo XIX Alemania dio inicio a un activo programa destinado a contar con una armada moderna, capaz de proteger sus crecientes intereses ultramarinos. Gran Bretaña vio dicho proceso como una amenaza y se inició una carrera de armamento naval en la que los británicos lograron mantener su superioridad, aunque en promedio la flota alemana era más moderna que su potencial opositora.

1. Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en el Coloquio Internacional América Latina y la Primera Guerra Mundial (Iquique, 30 de setiembre de 2014), organizado por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Perú) y la Universidad Andrés Bello (Chile).

• Artículo recibido el 8 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 17 de noviembre de 2016

Al estallar la Gran Guerra, muy pocas naves de guerra alemanas estaban fuera de sus puertos. Entre ellas, se encontraban los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*, y los cruceros ligeros *Leipzig, Nürnberg* y *Emden*, que formaban el escuadrón de Asia, al mando del vicealmirante Graf Maximilian von Spee[2]; así como el crucero ligero *Dresden*, que se hallaba en el Caribe[3].

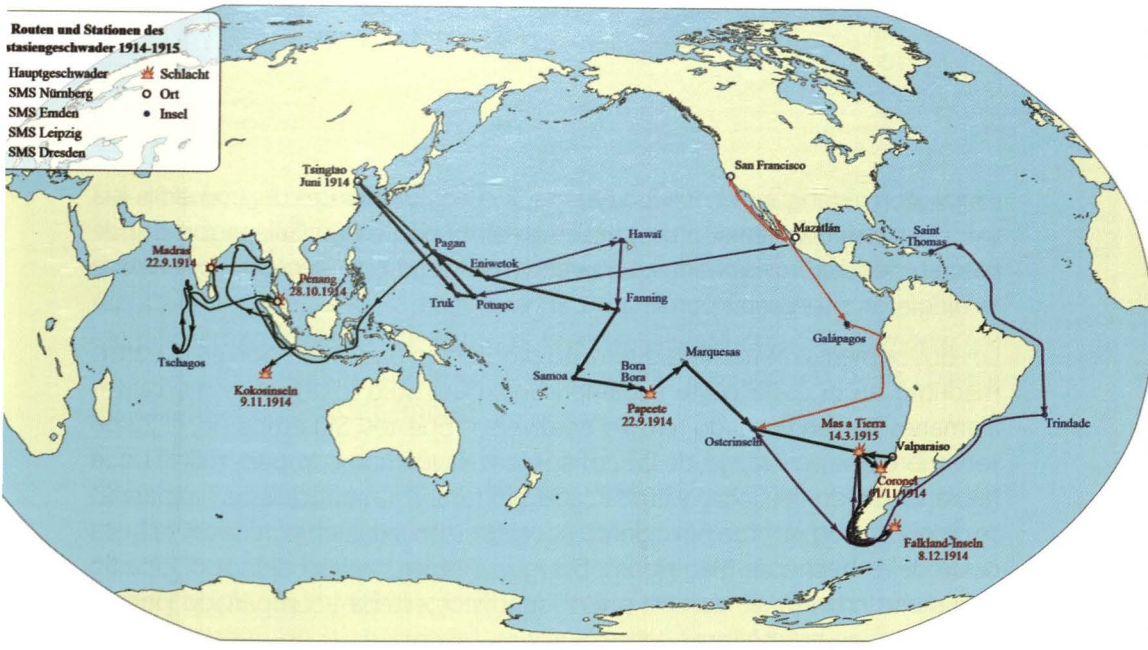
Asimismo, un considerable número de naves mercantes estaba en aguas o puertos americanos, o en ruta a ellos. Para evitar su captura, la gran mayoría de estos buques buscó refugio en puertos neutrales, pero todos quedaron a las órdenes del almirantazgo alemán para apoyar el esfuerzo de guerra. Fue así que algunos de estos buques fueron rápidamente artillados y actuaron como buques de guerra auxiliares; mientras que otros debieron zarpar desde distintos puntos del continente, con excusas muy variadas, para reabastecer con carbón, víveres, agua y repuestos a las naves del almirante Spee.

Las instrucciones que este último tenía eran hostilizar el comercio enemigo, bombardear las costas e instalaciones militares en su poder, cortar cables submarinos y enfrentarse a fuerzas iguales o inferiores, procurando comprometer en su búsqueda a la mayor cantidad de naves contrarias. Estas se hallaban organizadas en tres grandes áreas, el Pacífico oriental, cubierto por una fuerza australiana y por el escuadrón británico en China, al que se sumaron naves francesas, rusas y japonesas; el Pacífico noroccidental, donde los británicos contaban con una pequeña fuerza basada en Esquimalt, Vancouver; y el Atlántico sur, donde el contralmirante Christopher Cradock, con algunos buques, debía cerrarle el paso y eventualmente buscarlo en el Pacífico sur[4].

Tras reunir a reunir a cuatro de los cruceros, pues el *Leipzig* se encontraba en la costa norteamericana, así como a dos cruceros auxiliares y varios buques mercantes para que sirvieran de apoyo a su división, Spee procuró disturbar el tráfico marítimo australiano, y despachó al *Emden* para que operara en el Índico. Sin haber logrado su primer cometido, para fines de agosto era claro que su única opción era dirigirse a las costas sudamericanas, pues las fuerzas aliadas le cerraban el paso hacia el Índico y el Pacífico norte, y habían capturado además las posesiones alemanas que podían apoyarlo[5].

---

2. SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. Nueva York: Peter Smith. 1934, pp. 13-14.
3. El *Scharnhost* y el *Gneisenau*, comisionados en 1907 y 1908, respectivamente, tenían 11,420 toneladas, superaban los 23 nudos y portaban ocho piezas de 8,2" y seis de 5,9". Los cuatro cruceros ligeros habían sido comisionados entre 1906 y 1908, desplazaban entre 3,200 y 3,592 toneladas, sus velocidades iban de 22,4 a 27,5, y portaban 10 piezas de 4.1". CORBETT, Julian. *Naval Operations*. Londres: Longmans, Green and Company. 1920, p. 141.
4. YATES, Keith. *Graf Spee's raiders. Challenge to the Royal Navy, 1914-1915*. Londres: Leo Cooper, 1995, pp. 16-30.
5. FAYLE, Charles. *Seaborne Trade*. Londres: John Murray. 1920, pp. 148-150.



Ruta de la división del almirante Spee.

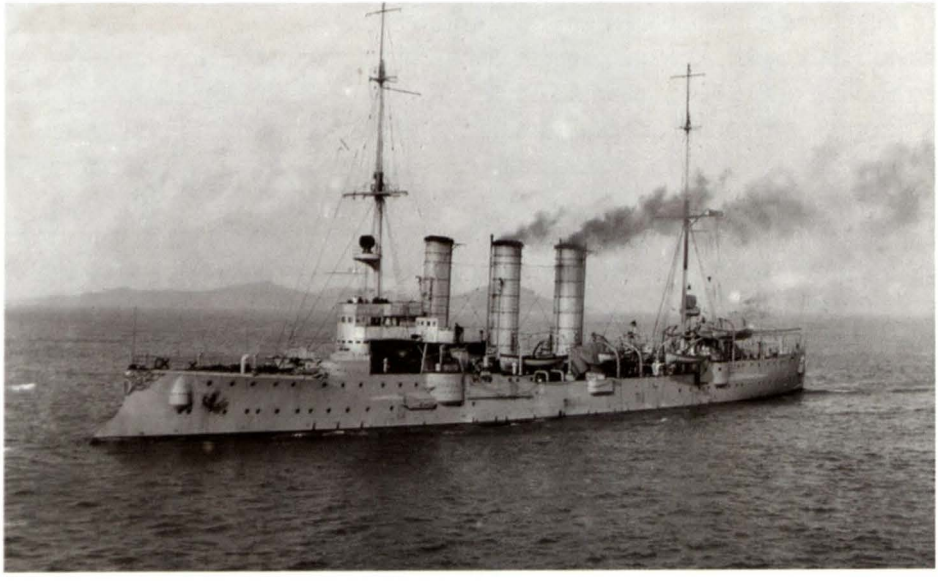
La inteligencia alemana en el continente estaba dirigida por el capitán de navío Karl Boy-Ed, agregado naval en Washington. Su principal colaborador en Sudamérica era el capitán de corbeta August Moller, quien cumplía similar función en Argentina, aunque también estaba acreditado en Brasil, Uruguay y Chile. Con notable eficiencia, durante los siguientes meses ambos lograron despachar 37 naves en apoyo de los buques de Spee[6]. Obviamente, los comerciantes alemanes a lo largo de la costa americana también brindaron valiosa información sobre el movimiento de naves enemigas, lo que se facilitaba por el hecho que varios de los sistemas de radio habían sido instalados por empresas alemanas y, en algunos casos, estaban a cargo de operarios de esa nacionalidad[7].

Al mando del capitán Johannes Haun, el *Leipzig* se había alejado de aguas mexicanas para dirigirse a las costas de California en busca de naves canadienses, pero a principios de setiembre puso proa a Galápagos, con el mercante *Marie*, ante la amenaza que representaba una escuadrilla formada por el crucero japonés *Izuma*, el francés *Montcalm* y el británico *Rainbow*[8]. El 11 de ese mes, a la altura de cabo Corrientes, frente a la costa colombiana,

6. BISHER, Jamie. German Commerce Raiders in Latin American Waters. 2008. [Consulta: el 14 de enero de 2014]. Disponible en: http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerceraiders.aspx
7. *The South Pacific Mail*, 29 de octubre de 1914, p. 6, col. 3. BRAVO, Germán. Actividad de algunos vapores alemanes en la costa sur del Perú, durante la Primera Guerra Mundial. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar.* Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007, pp. 239-252.
8. BARTHE, M. La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918). En: *La Revue Maritime,* 1971. Vol. 283, pp. 73-77. *El Comercio*, 2 de octubre de 1914, p. 1, col. 1-5.

capturaron al tanquero británico *Elsinore*, a cuyos tripulantes dejaron en la isla San Cristóbal, una semana después[9]. Tras algunos días en Galápagos, donde habrían sido reaprovisionados por la barca noruega *Kala*[10], el *Leipzig* y el *Marie* se dirigieron a las costas peruanas.

Los dos primeros meses de la guerra no produjeron gran alteración en el tráfico marítimo en la costa oeste sudamericana, pues solo los buques mercantes alemanes habían buscado refugio en diversos puertos. Sin embargo, el 22 de setiembre el vapor *Ortega*, de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), que habiendo salido del Callao y embarcado 300 reservistas franceses en Valparaíso se dirigía a Liverpool, fue perseguido por el *Dresden* a unas 100 millas de la boca oeste del estrecho de Magallanes. Douglas Kinnier, capitán del vapor, añadió que dicho crucero, al que no pudo identificar, estaba acompañado por un mercante, que resultó ser el *Baden*[11].



Crucero ligero S.M.S. *Leipzig*.

9. CORBETT, op. cit., p. 318.
10. BISHER, Jamie. World War I Intelligence in Latin America. 2008a. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.reocities.com/ww1ila/01_08-0203rvw.pdf
11. *El Comercio*, 24 de setiembre de 1914, p. 2, col. 1. *The West Coast Leader*, 26 de setiembre de 1914, p. 1. CORBETT, op. cit., p. 323.

Esa noticia, y los rumores sobre la presencia de naves en la costa norte sudamericana, llevaron a que los buques británicos suspendieran su tráfico y permanecieran en puerto. En ese ambiente, no fue extraño que la prensa limeña reportara erróneamente la presencia de un crucero alemán frente al Callao, identificándolo inicialmente como el Bremen y luego como el *Nürnberg*[12], e incluso se reportó que una de estas naves había ingresado a la bahía chalaca en la noche del 26 de setiembre[13].

Lo concreto es que a las 8 de la mañana del 25 el *Leipzig* interceptó al vapor británico *Bankfields*, de la Bank Shipping, de Liverpool, que al mando del capitán Ingham había salido de Eten pocas horas antes con destino a Liverpool, con 5.950 toneladas de azúcar y nueve de cobre. Algunos autores sugieren que el capitán Haun recibió información sobre esta nave a través de alemanes que trabajaban en las haciendas azucareras de la zona, pero no he podido comprobar esa sospecha. Una vez detenido, se le obligó a poner proa al norte y hacia las 11 de la mañana se reunió con el *Marie* y el *Elsinore*, a unas 30 millas al sur de punta Sal. Los 30 tripulantes del buque británico fueron trasladados al *Marie* y llevaron consigo lo que estimaron conveniente. Uno de ellos refiere que los alemanes "no quisieron llevarse ni un alfiler, ni una onza de carbón" de su buque, pero los británicos les regalaron "dos chanchos muy hermosos" para evitar que murieran ahogados al hundir la nave. A las 2:50 de la tarde, luego de abrir las válvulas de fondo del *Bankfields*, el *Leipzig* efectuó seis disparos, dos de los cuales dieron en la línea de flotación de su presa, que se sumergió totalmente a las 4:24 de la tarde. Poco después hundieron al *Elsinore*[14].

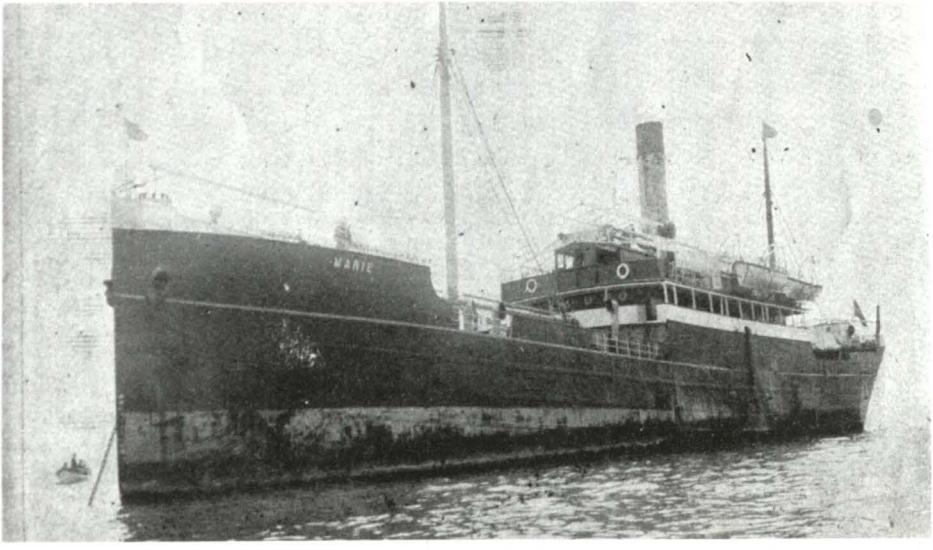
Dos días más tarde se encontraron con el Amasis, vapor de la Naviera Kosmos que había salido del Callao a principios de setiembre[15], y las tres naves se dirigieron a las islas Lobos de Afuera, donde fondearon a las 5:30 de la mañana del día 28. En ese lugar se encontraba el capitán de navío Ramón Valle Riestra, interventor fiscal del guano, quien se puso al habla con el *Marie*, que había fondeado más cerca de la orilla, en demanda de que se respetara la neutralidad peruana no interviniendo a la barca británica *Tamar*[16], que estaba cargando guano, y que

12. *El Comercio*, 25 de setiembre de 1914, p. 1, col. 4; 25 de setiembre de 1914, p. 1, col 3; y 26 de setiembre de 1914, p. 2, col. 1.
13. *El Comercio*, 28 de setiembre de 1914, p. 1, col. 5
14. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Mercurio*, 15 de octubre de 1914, pp. 3-4. *El Comercio*, 25 de agosto de 1914, p. 3, col. 2; 25 de agosto de 1914, p. 3, col. 2; y 1 de octubre de 1914, p.1. *Morning Oregonian*, 17 de diciembre de 1914, p. 4, col. 4. FAYLE, op. cit., pp. 230-231.
15. *El Comercio*, 27 de agosto de 1914, p. 1, col. 6. *The West Coast Leader*, 12 de setiembre de 1914, p. 9.
16. Había ingresado al Callao el 27 de junio de 1914, al mando de D. Mahoney, procedente de Rotterdam, con carbón para la casa Weiss. Archivo Histórico de Marina, LC G,1, nro. 26, pp. 218-219.

las naves alemanas zarparan en un plazo de 24 horas. En su reporte, Valle Riestra señaló que los vapores alemanes tenían sus nombres borrados y que, habiendo transbordado carbón, víveres y aceite del *Amasis*, continuaron hacia el sur a las 6 de la tarde del día 29[17].

Luego de interceptar e inspeccionar a un buque noruego, las tres naves alemanas se encontraron a la altura del Callao en la noche del 30. El capitán Haun dispuso que el *Marie* arribara al puerto para dejar a los prisioneros y adquirir víveres, carbón y noticias. Al amanecer del 1 de octubre el mencionado vapor ingresó a la bahía y procedió a entregar a los prisioneros al cónsul británico. Al ser evidente que había estado en conserva con el *Leipzig*, la Capitanía de Puerto lo declaró incomunicado. Sin posibilidades de reabastecerse, el buque permaneció en el Callao durante el resto de la guerra[18].

Al quedar confirmada la presencia de un crucero alemán, las naves francesas y japonesas, como antes lo habían hecho las británicas, optaron por permanecer en puerto, y de ese modo alteraron el flujo comercial peruano[19]. Este hecho preocupó de manera notable al gobierno, pues buena parte de la economía



Vapor *Marie* acompaña al *Leipzig* desde California hasta el Callao (Variedades N° 344, 3/10/1914, p. 1276).

17. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Comercio*, 30 de setiembre de 1914, p. 1, cols. 5-6, p. 2, cols. 1-2. *Boston Evening Transcript*, 30 de setiembre de 1914, p. 5, cols. 4-5. FAYLE, op. cit., pp. 230-231.
18. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Comercio*, 1 de octubre de 1914, p. 1; y 2 de octubre de 1914, p. 1, col. 1-5. *Variedades*, 3 de octubre de 1914, p. 1276. *The Odgen Standard*, 1 de octubre de 1914, sin paginación.
19. *Variedades*, 3 de octubre de 1914, pp. 1274-1276. *El Comercio*, 8 de agosto de 1914, p. 3

nacional dependía de la exportación de minerales y productos agrícolas. Por ello, aun antes del arribo del *Marie*, se había dispuesto que la Armada patrullara las aguas territoriales y evitara cualquier violación a la neutralidad peruana[20].

En forma simultánea al ingreso del *Marie* al Callao, llegaron a costas ecuatorianas el capitán y la mitad de los tripulantes del *Elsinore*, que habían logrado navegar desde Galápagos, y confirmaron la sospecha de que el *Leipzig* se dirigía al sur.

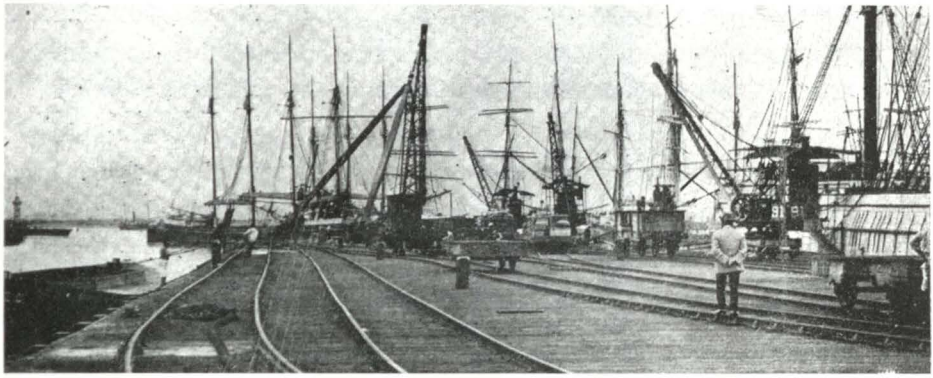
Si bien el *Amasis* no ingresó al Callao, por algún medio logró establecer comunicación con el puerto, pues al volver a reunirse con el *Leipzig*, un teniente apellidado Redieger llevó periódicos locales e información sobre naves británicas, francesas y japonesas[21]. Los dos buques alemanes continuaron hacia el sur y coordinaron para ser reaprovisionados por los vapores *Anubis, Karnak* y *Abessinia*, que debían zarpar de Pisagua, Iquique y Mollendo, respectivamente. El 3 de octubre, a unas 50 millas de Mollendo, la última de estas tres naves se reunió con el crucero y su consorte[22].

Al mando del capitán Schulemann, el *Abessinia* permaneció dos días con el *Leipzig* y le transbordó carbón y víveres. Luego de ello, se dirigió al Callao llevando al oficial T. Standtke y a dos marineros que requerían atención hospitalaria. El 6 de octubre arribó al puerto y procedió a desembarcar a los enfermos y a reaprovisionarse, aunque la Aduana impidió que embarcara carne en conserva por sospechar que iba destinada al crucero alemán. Tres días después zarpó hacia Arica, con la lógica protesta de los cónsules británico y francés, y se dirigió hacia Pascua, donde debía reunirse el escuadrón[23].

Con escasa población, formada por nativos polinesios y tres extranjeros (un británico, un francés y un alemán), a los que se sumaban los miembros de una expedición científica británica arribada en mayo en una pequeña goleta, la isla de Pascua no contaba con un equipo de radio y su comunicación con el continente se limitaba a la visita de una unidad naval chilena dos veces al año. Por ello, sus pobladores no sabían del estado de guerra, cosa que los marinos alemanes tampoco mencionaron.

A los isleños debió resultarles sorprendente que el 10 de agosto arribaran el *Dresden* con el mercante *Baden*, luego de haber reconocido la costa chilena

20. FAYLE, op. cit., pp. 233-234
21. H. M. GOVERNMENT. *Review of German cruiser warfare 1914-1918*. Londres: H. M. Government. 1940, p. 92.
22. *El Comercio*, 12 de octubre de 1914, p. 2, col. 2.
23. *El Comercio*, 6 de octubre de 1914, p. 1, col. 4-5; y 10 de octubre de 1914, p. 2, col. 1. YATES, op. cit., p. 92. BRAVO, op. cit.



El puerto del Callao paralizado al conocerse la presencia de buques de guerra alemanes en la zona (Variedades N° 340, 5/9/1914, p. 1169).

hasta Coronel. Pero más sorprendente aún fue que dos días después lo hicieran el *Scharnhorst, Gneiseau* y *Nürnberg*, con el crucero auxiliar *Titania* y los mercantes *Yorck* y *Göttingen*; y que el 14 fondearan el *Leipzig* con las naves *Amasis, Anubis* y *Karnak*[24].

Luego de refrescar víveres y reabastecer de carbón a los buques de guerra, y tras una visita del almirante y algunos oficiales, entre ellos sus dos hijos, a los moáis, el 18 de octubre las naves alemanas pusieron proa a Más Afuera. Su arribo se produjo el 26 y se les unió al día siguiente isla el crucero auxiliar *Prinz Eitel Friedrich*, al mando del capitán Max Thierichens, tras un poco exitoso crucero en el Pacífico Suroriental[25].

El 28 de octubre el *Nürnberg*, el *Prinz Eitel Friedrich* y el *Göttingen* se dirigieron hacia Valparaíso, confiando vanamente que este último buque pudiera obtener carbón e información, mientras el resto del escuadrón se acercaba a las costas chilenas[26]. Si bien debió permanecer en puerto, el *Göttingen* logró interceptar señales de radio de algunos buques del almirante Cradock que avanzaban desde el sur[27].

Ya desde principios de octubre los británicos sabían que el escuadrón de Spee se estaba dirigiendo a la costa sudamericana, presumiendo que el *Dresden* se les uniría para disturbar el comercio en esa área[28]. Ante esto, Cradock despachó

24. YATES, op. cit., p. 119. CORBETT, op. cit., p. 359.
25. *The Press*, 7 de diciembre de 1914, p. 7, col. 8. *The Straits Times*, 1 de diciembre de 1914, p. 9, col. 2. CORBETT, op. cit., p. 359.
26. BARTHE, op. cit., p. 75. YATES, op. cit., pp. 131-132.
27. BRAVO, op. cit.
28. CORBETT, op. cit., p. 317.

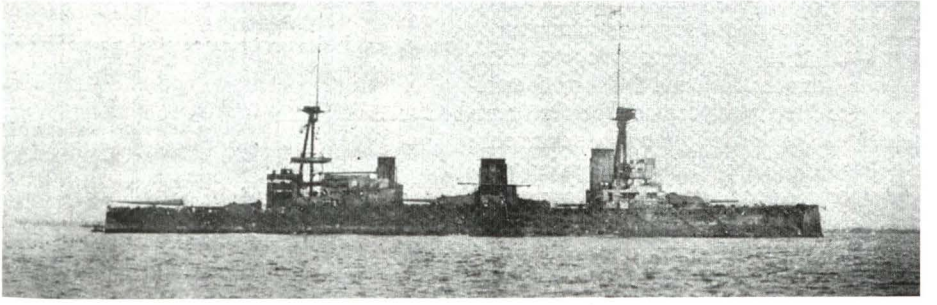
al capitán John Luce con el *Glasgow, Monmouth* y *Otranto* al Pacífico, con instrucciones de buscar a los buques alemanes. Luce reconoció la costa hasta Valparaíso y el 26 de octubre se reunió con Cradock, que a bordo del *Good Hope* había salido de Malvinas cuatro días antes sin aguardar por el lento pero poderoso crucero acorazado *Canopus*[29].

Mientras el *Glasgow* y el *Otranto* reconocían nuevamente la costa chilena, los cruceros acorazados *Good Hope* y *Monmouth* recalaron en Vallenar, al sur de Chiloé. El 31 se les reunió el *Otranto*, sin haber obtenido noticia alguna de la fuerza alemana, mientras que el *Glasgow* informaba que buques mercantes alemanes habían estado entrando y saliendo de Coronel, y que había interceptado señales de radio del *Leipzig*[30].

El escuadrón británico se reunió hacia mediodía del 1 de noviembre e inició de inmediato la búsqueda del crucero alemán, sin suponer que se iba a enfrentar con una fuerza superior, ni aguardar al acorazado *Canopus*, que se encontraba a la altura de Chiloé.

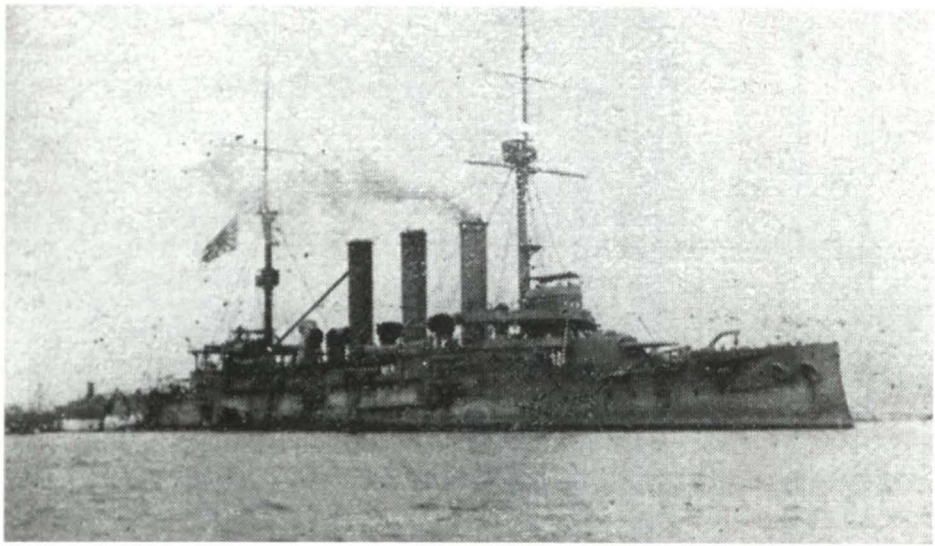
Por su parte, Spee también había logrado obtener información de la presencia del *Glasgow* cerca de Coronel, por lo que se dirigió en su busca, mientras que el *Prinz Eitel Friedrich* continuaba operando a lo largo de la costa. El 30 de octubre este último buque trató de abordar al vapor británico *Colusa* y al chileno *Almirante Lynch*, frente a Valparaíso, pero la intervención del cazatorpedero chileno *Merino Jarpa* evitó que ambas naves fueran intervenidas[31].

Mientras esto tenía lugar frente a Valparaíso, más al sur ambas fuerzas seguían aproximándose a Coronel, creyendo que se encontrarían con uno o dos buques contrarios. Al caer la tarde del 1 de noviembre, los dos escuadrones entraron en



Crucero de batalla HMS *Australia* en el Callao (Variedades N° 356,26/12/1914, p. 1600).

29. Ibíd., pp. 325-331, 355.
30. Ibíd., p. 357.
31. Bravo, op. cit.



Crucero japonés *Izumo* en el Callao (Variedades N° 356, 26/12/1914, p. 1601).

contacto y al ocaso se inició el combate. Con mejor control de tiro y artillería, y con la silueta de los buques británicos perfilada por el sol poniente, en algo más de diez minutos las naves alemanas sacaron de combate a los dos cruceros acorazados. Hundieron al *Good Hope* poco antes de las 8, y al *Montmouth* casi una hora después. Las otras dos naves británicas lograron escapar hacia el oeste y se dirigieron luego al sur, en busca del *Canopus*, para pasar al Atlántico sur[32].

El 3 de noviembre, luego de su victoria en Coronel, Spee ingresó a Valparaíso con el *Scharnhorst*, el *Gneisenau* y el *Nürnberg*. Saludó a la plaza y fue recibido entusiastamente por la colonia alemana, algunos chilenos simpatizantes de los poderes centrales y las tripulaciones de 32 buques alemanes fondeados en el puerto. En un gesto que lo enaltece, durante el agasajo que se le ofreció en el Club Alemán, Spee brindó en memoria del almirante Cradock, con quien había tenido lazos de amistad, y lo calificó de "valiente y honorable enemigo"[33].

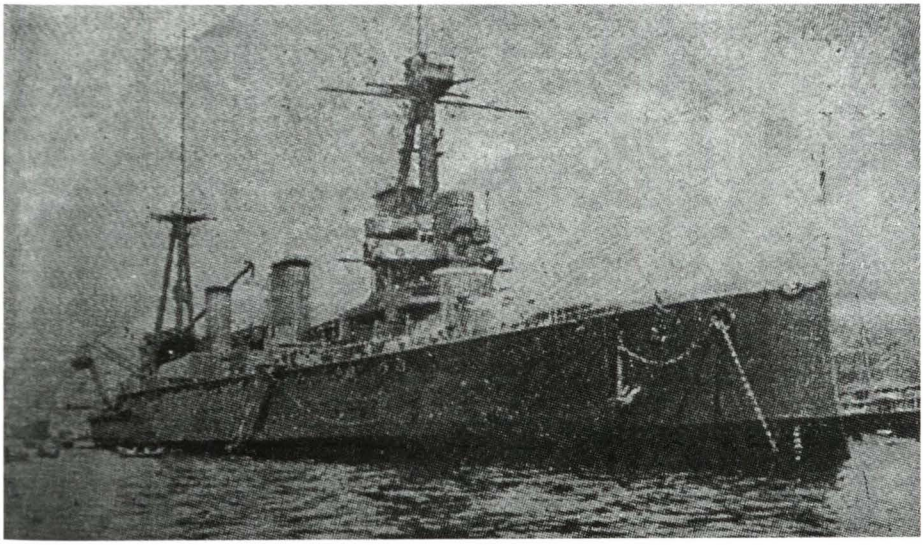
Por su parte, luego de buscar infructuosamente a las naves británicas sobrevivientes del combate, el *Leipzig* y el *Dresden* se dirigieron a Más Afuera para reunirse con el resto de la división. En esa travesía, el *Leipzig* capturó la barca francesa *Valentine*. Llegaron a la referida isla el día 5, acompañados por el

32. JIMÉNEZ, M. Combate naval de las costas de Chile. En: *Revista de Marina*, 1918. Vol. III, nro. 1, pp. 3-8.
33. YATES, op. cit., p. 181. CORBETT, op. cit., p. 421.

Amasis y el *Santa Isabel*. Luego de retirarle el carbón que tenía a bordo, la barca francesa fue incendiada el día 19[34].

El 7 se les unió el *Baden* con el *Titania* y la barca noruega *Helicon*, detenida por tener un cargamento de carbón de propiedad británica que llevaba de Australia a Valparaíso. Luego de confiscarle parte de la carga, la referida barca fue liberada[35].

El 8 llegaron primero el *Prinz Eitel Friedrich* y luego el *Dresden* con otra presa, el vapor norteamericano *Sacramento*, antes alemán *Alexandria*, que al mando del capitán Jacobsen había salido de San Francisco el 15 de octubre con destino a Valparaíso conduciendo 6.000 toneladas de carbón[36]. Luego de transbordar su carga, el *Sacramento* se dirigió a Valparaíso llevando a los 32 tripulantes de la barca francesa. Su arribo a ese puerto, el día 20, y el del *Helicon*, permitieron conocer que el escuadrón de Spee se encontraba cerca de costas americanas[37].

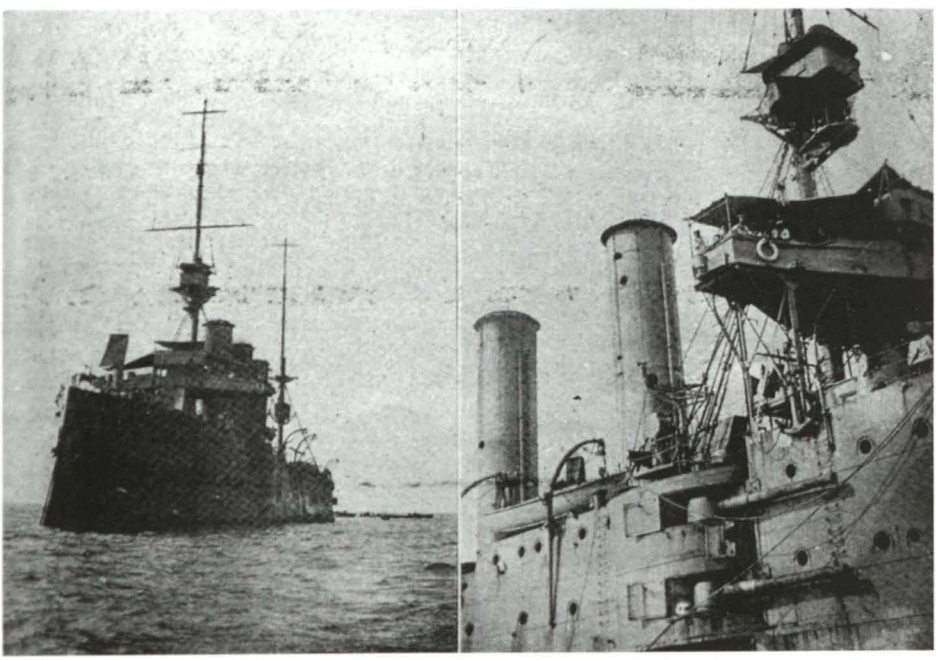


Crucero *Dresden* en Valparaíso, después de la batalla de Coronel (Variedades N° 372, 17/4/1915, p. 2015).

34. *Wairarapa Daily Times*, 24 de noviembre de 1914, p. 6, col. 1. CORBETT, op. cit., p. 421.
35. *The Press*, 7 de diciembre de 1914, p. 7, col. 8. *The Straits Times*, 1 de diciembre de 1914, p. 9, col. 2. CORBETT, op. cit., p. 421. BRAVO, op. cit.
36. *The Queenslander*, 26 de diciembre de 1914, p. 3, cols. 3-5. CORBETT, op. cit., p. 421.
37. BARROS, Mario. *Historia diplomática de Chile, 1541-1938*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1990, pp. 681-683.

Por su parte, el *Prinz Eitel Friedrich* había estado en Coronel el 4 de noviembre. En ese fondeadero encontró a los vapores alemanes *Tanis, Negada, Sais* y *Rhakotis*, que fueron autorizados por la autoridad marítima chilena a entregarle carbón. Ante la protesta de los agentes diplomáticos aliados, el Gobierno chileno declaró a los tres primeros de estos buques como auxiliares, por haber obtenido el carbón para dirigirse a Hamburgo, pero la protesta alemana logró que se revocara tal orden[38].

El escuadrón volvió a reunirse el 6 de noviembre en Más Afuera, tras recibir a bordo a 127 voluntarios de los buques mercantes alemanes presentes en Valparaíso. Una semana más tarde, el *Leipzig* y el *Dresden* arribaron a ese puerto para adquirir nuevas noticias sobre las fuerzas enemigas y para que sus tripulaciones también pudieran disfrutar de un breve descanso. Zarparon el 14 y en la madrugada del 16 el *Dresden* capturó y hundió al vapor británico *North Wales*, que se dirigía de Juan Fernández a Malvinas. Despacharon al Callao a sus 27 tripulantes a bordo del *Rhakotis*[39].



Crucero británico HMS *Kent* en el Callao (*Variedades* N° 374, 1 de mayo de 1915, p. 2060).

38. BRAVO, op. cit.
39. HURD, Archibald. *The Merchant Navy*. Londres: John Murray. 1921, pp. 145-146. CORBETT, op. cit., p. 421.

Dos días más tarde estos dos cruceros se reunieron con el escuadrón. El 21 arribaron a bahía San Quintín, donde se encontraban el *Seydlitz* y el *Memphis*, y a donde llegó dos días después un tercer buque de apoyo, el *Luxor*[40]. Poco después, el escuadrón zarpó hacia al cabo de Hornos, llevando cuatro carboneros en conserva. En el Pacífico quedaban el *Titania*, que había sido barrenado por no poder reabastecerlo de carbón, y el *Prinz Eitel Friedrich*, que debía emitir comunicaciones radiales que hicieran suponer que la fuerza alemana permanecía en dicho océano. Asimismo, el *Memphis* y el *Luxor* se dirigieron a Coronel y al Callao, respectivamente, donde quedaron internados.

El plan de Spee era destruir las instalaciones británicas en Malvinas y luego iniciar el largo cruce del Atlántico intentando alcanzar puertos alemanes, pero se había tomado mucho tiempo en tomar esa decisión, tiempo que jugaría en su contra al llegar al Atlántico sur. Por otro lado, quizá habría sido más conveniente dividir su fuerza para perturbar el comercio aliado y dispersar la fuerza que iba en su contra, pero la decisión estaba tomada y el escuadrón se aproximaba a su destino, sin saber que para la mayor parte de quienes lo constituían sería el final de su travesía.

El Almirantazgo británico había previsto el movimiento alemán hacia Malvinas, despachando hacia dicho lugar al vicealmirante Sir Doveton Sturdee con dos cruceros de batalla y tres cruceros ligeros. El 8 de diciembre de 1914 ambas fuerzas se encontraron y cuatro de las cinco naves de Spee fueron hundidas. Solo el *Dresden* pudo escapar, al dirigirse primero al estrecho de Magallanes y luego al Pacífico.

Mientras estos hechos tenían lugar en el Atlántico sur, el 4 de diciembre el *Prinz Eitel Friedrich* había capturado y hundido al vapor británico *Charcas*, frente a Topocalma. Arribó dos días después a Papudo para desembarcar a sus 58 tripulantes, sin notificarlo previamente a las autoridades chilenas[41]. El 8 logró captar las comunicaciones de los buques británicos que estaban combatiendo en Malvinas, por lo que su capitán optó por dirigirse a la isla de Pascua. En ese tránsito, el día 11 capturó al bricbarca francés *Jean*, con 3.500 toneladas de carbón a bordo, y al día siguiente hizo lo propio y hundió al bricbarca británico *Kidalton*, que llevaba salitre, cuya tripulación pasó a la nave francesa, a la que

40. CORBETT, op. cit., p. 425.
41. COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la post-guerra, 1914-1921*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1986, p. 52. BRAVO, Germán. Incursiones del corsario alemán *Prinz Eitel Friedrich* en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial. En: *Revista Mar*, 2013. Nro. 199, pp. 31-35.

también hundió en Pascua el 31 de diciembre[42]. Permaneció en esta isla hasta el 6 de enero de 1915, cuando puso proa en dirección al Atlántico. Logró tomar varias naves más antes de llegar a Newport el 10 de marzo y quedar internado por el resto de la guerra[43].

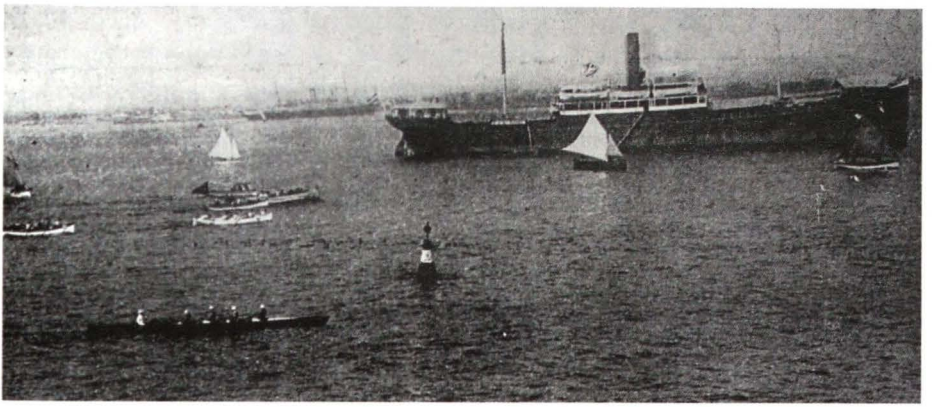
La búsqueda del escuadrón de Spee llevó a una fuerza naval aliada, al mando del almirante australiano George E. Patey, a desplazarse desde las costas mexicanas a aguas sudamericanas. Al producirse el enfrentamiento en Malvinas, ese escuadrón se encontraba en aguas colombianas. Patey fue instruido para dirigirse al Caribe con el crucero de batalla *Australia*, y que el contralmirante japonés Moriyama Keyzaburo con los cruceros *Hizen*[44], *Asama* e *Izumo*[45], continuara con la búsqueda del *Dresden* en la zona de Galápagos, mientras que el crucero *Newcastle* y las naves que venían del Atlántico sur hacían lo propio en las costas chilenas.

El *Australia* arribó en el Callao en la tarde del 18 de diciembre, pocas horas después del vapor alemán *Luxor*, que había reabastecido al escuadrón de Spee. El crucero australiano continuó su travesía al día siguiente, tras recargar carbón y luego que el almirante Patey llevara a cabo una visita oficial al presidente Benavides[46]. Dos días después arribó el *Izumo*, en el que izaba su insignia el almirante Moriyama, quien también llevó a cabo las visitas protocolares del caso y zarpó el 22, mientras que el *Asama* ingresó al puerto[47].

Ambos buques japoneses permanecieron patrullando frente a las costas peruanas y ecuatorianas, y recalaron en Paita el 11 de enero de 1915, mientras que el *Hizen* arribó a Puerto Pizarro el 24 de diciembre, escoltando cinco mercantes británicos[48]. También arribaron al Callao los cruceros británicos *Kent*, *Newcastle* y *Orama*, que buscaban al *Dresden*, entre el 15 de enero y el 2 de febrero[49].

---

42. BRAVO, op. cit.
43. BARTHE, op. cit., pp. 75-77.
44. Exruso *Retvizan*, 12.700 toneladas, construido en Estados Unidos y capturado en Puerto Arturo. CORBETT, op. cit., p. 318.
45. Crucero acorazado. Entró en servicio en 1908. Tenía 9.759 toneladas, una velocidad de 22 nudos y 4 cañones de 8" y 14 de 6". CORBETT, op. cit., p. 148.
46. *The West Coast Leader*, 19 de diciembre de 1914, pp. 1 y 4. *Variedades*, 26 de diciembre de 1914, p. 1600.
47. Durante las 24 horas que ambos cruceros permanecieron en el Callao, los marinos japoneses rindieron homenaje a Eichiro Koyima, tripulante del buque escuela *Ryujo*, muerto en el Callao en 1883 y enterrado en el antiguo cementerio británico de Bellavista. SAKUDA, Alejandro. *El futuro era el Perú*. Lima: Esicos. 1999, p. 1601. *Variedades*, 26 de diciembre de 1914, p. 1601. *The Cornell Daily Sun*, 22 de diciembre de 1914, p. 6, col. 1. *The West Coast Leader*, 26 de diciembre de 1914, p. 1.
48. *El Comercio*, 12 de enero de 1915, p. 1, col. 4; y 13 de enero de 1915, p. 1, col. 3-4. *The West Coast Leader*, 26 de diciembre de 1914, p. 12; y 16 de enero de 1915, p. 1.
49. Diarios de estos buques en http://www.naval-history.net. *Variedades*, 1 de mayo de 1915, p. 2060.



Regatas organizadas en el Callao por la tripulación del vapor alemán *Rhakotis*, internado en el puerto durante la guerra (*Variedades* N° 427, 6 de mayo de 1916, p. 99).

Tras doblar el cabo de Hornos, el capitán Fritz Emil Lüdecke, del *Dresden*, fondeó en la aislada bahía Scholl (puerto Adelaida), donde fue ubicado el día 11 por el destructor chileno *Almirante Condell*, cuyo comandante le recordó que solo podía permanecer 24 horas en un puerto neutral. Pero en vez de dejar aguas chilenas, Lüdecke recaló en Punta Arenas, donde logró obtener 750 toneladas de carbón del mercante alemán *Turpin* y zarpar al caer la noche del 13[50].

Mientras que el *Glasgow* y el *Bristol* arribaban a Punta Arenas en la tarde siguiente, Lüdecke llevó su nave a bahía Hewett, donde comenzó a reparar sus máquinas, de la mejor manera que pudo, y fue ubicado por la goleta chilena *Elfriede*, de Albert Pagels, marino alemán residente en Punta Arenas. Convencido de que su posición sería prontamente conocida por los británicos, Pagels dirigió al crucero a bahía Navidad, en el canal González, unas 80 millas al norte; y luego hizo lo propio con el *Sierra Cordoba* desde la ensenada Martínez hasta el lugar del crucero, donde llegó el 19 de enero. Despachado desde el Río de la Plata, el *Sierra Cordoba* había sido visto por el crucero británico *Cornwall* el 26 de diciembre, en bahía Snug, pero se encontraba en aguas chilenas y con un destructor de esa nacionalidad presente. Otros tres buques debían reaprovisionar el *Dresden*, pero uno fue capturado cerca de las Malvinas, otro hundido por el *Australia* ya en el Pacífico y el tercero no llegó a salir de Pernambuco[51].

El 14 de febrero ambos buques alemanes dejaron su fondeadero y pusieron proa al norte. Trece días después el *Dresden* capturó y hundió a la altura de

50. BRAVO, op. cit. CORBETT, op. cit., p. 242.
51. YATES, op. cit., p. 229.

isla Mocha el velero británico *Conway Castle*, que había salido de Valparaíso el día 15 hacia Queenstown y Liverpool con 2.300 sacos de cebada. Luego de despachar el Sierra Córdoba a Valparaíso para que consiguiera más carbón, el crucero alemán se dirigió hacia Juan Fernández, confiando en reunirse con el carbonero *Gotha*, a unas 300 millas al oeste de Coronel[52].

El 6 de marzo interceptó a la barca peruana *Lorton*, que se dirigía del Callao a Valparaíso, y le transbordó a los tripulantes del *Conway Castle*, que desembarcaron en el puerto chileno el 13 de ese mes[53].

La tarde del 8 de marzo, una vez despejada la neblina, el *Kent* logró avistar el *Dresden*, a unas 12 millas al oeste de su posición, e inició de inmediato su persecución. La noche salvó al crucero alemán[54], pero su suerte estaba echada. Con varios buques enemigos buscándolo y crecientes dificultades para reabastecerse de carbón y víveres, se dirigió a bahía Cumberland, en Más a Tierra, donde el 14 de ese mes fue alcanzado por una fuerza británica. Pese a encontrarse en aguas chilenas, fue atacado y, tras un breve intercambio de fuegos, el capitán Lüdecke optó por volar su nave para evitar su captura. La tripulación desembarcó y vio desde la orilla cómo el último buque de guerra alemán en el Pacífico se hundía[55].

Si bien la presencia naval alemana había desaparecido del Pacífico americano, buques aliados, así como peruanos y chilenos, continuaron patrullando la costa. No faltaban motivos para ello, pues 10 buques mercantes alemanes permanecían en puertos peruanos (7 vapores y 3 veleros) y 87 en puertos chilenos (32 vapores y 55 veleros).

Buques alemanes en el Perú y Chile[56]

Antofagasta	11	Mejillones	3
Caleta Buena	4	Mollendo	2
Caleta Coloso	2	Pisagua	2
Caldera	1	Punta Arenas	5
Callao	8	Talcahuano	4
Coquimbo	1	Taltal	4
Corral	3	Tocopilla	1
Iquique	9	Valparaíso	28
Junín	1	**Total**	**97**

52. CORBETT, op. cit., p. 248.
53. *El Chileno*, 14 de marzo de 1915, p. 1, cols. 3-4. *The Sydney Morning Herald*, 15 de marzo de 1915, p. 9, col. 3.
54. CORBETT, op. cit., pp. 248-249.
55. YATES, op. cit., pp. 233-235.
56. *The West Coast Leader*, 10 de febrero de 1917. COUYOUMDJIAN, op. cit., p. 133.

Algunas de estas naves fueron internadas por las autoridades locales por haber colaborado con el escuadrón de Spee, mientras que otras lo hicieron voluntariamente para evitar ser capturadas o destruidas por los buques aliados. No faltaron los casos en que algunos tripulantes lograron evadir la vigilancia aliada y de las autoridades chilenas para retornar a Alemania. Eso fue lo que sucedió con los 28 tripulantes del *Dresden*, el *Göttingen* y el velero *Herzogin Cecilie*, que en la barca *Tinto*, de propiedad de Carlos Oelckers, lograron salir de Concepción y retornar a Alemania; y del entonces joven teniente Wilhelm Canaris, que con apoyo de los alemanes asentados en el sur de Chile logró cruzar la cordillera y embarcarse hacia Alemania en un buque holandés[57].

Un caso distinto fue la presencia de la goleta *Fortuna*, que al mando del teniente Alfred Kling arribó a Pascua el 4 de octubre de 1917 y encalló dos días después en Hanga Roa. El 13 de febrero siguiente Klinge, con otros dos oficiales y 55 tripulantes, zarparon hacia Talcahuano en la barca chilena *Falcon*, y a su arribo, el 4 de marzo, quedaron internados. Estos hombres habían formado parte de la tripulación del velero corsario *Seeadler*, que al mando del teniente de navío conde Félix von Luckner, en diciembre de 1916 había logrado burlar el bloqueo aliado bajo bandera noruega. Cruzó el Atlántico, dobló el cabo de Hornos y se encontró en las proximidades de Juan Fernández a fines de abril, cuando tuvo que alejarse de la zona al captar señales del crucero británico *Kent*. Logró hundir 16 buques aliados antes de encallar en Mopelia, islas de la Sociedad, el 2 de agosto de 1917. Ludeck y cinco de sus hombres lograron navegar en una lancha hacia las Fiji, pero fueron capturados en la isla Wakaya. El 5 de setiembre Kling y los 58 tripulantes restantes pudieron capturar a la goleta francesa *Lutece*, a la que rebautizaron *Fortuna* e iniciaron el viaje ya señalado[58].

Terminada la guerra, algunos de los buques mercantes internados fueron asignados a los aliados como compensación, mientras que otros quedaron en poder de los países donde habían permanecido esos largos años. Otros más, terminados los ajustes de cuentas con los aliados, fueron liberados y pudieron zarpar de retorno a Alemania. Pero su larga permanencia en el Perú y Chile también motivó que muchos de sus tripulantes optaran finalmente por quedarse en estos países, enriqueciendo con su presencia el ya variado mestizaje que en ellos se vivía.

---

57. IBARRA, Carlos. Puerto Montt en la Primera Guerra Mundial. 2014. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/18860-puerto-montt-en-la-primera-guerra-mundial.
58. BERLINGER, Walter. Las correrías del SMS *Seeadler*. En: *Revista de Marina*, Chile, 1996.

Bibliografía

- BARROS, Mario. *Historia diplomática de Chile, 1541-1938*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1990.
- BARTHE, M. La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918). En: *La Revue Maritime*, 1971. Vol. 283, pp. 73-77.
- BERLINGER, Walter. Las correrías del SMS *Seeadler*. En: *Revista de Marina*, Chile, 1996. Nro. 3.
- BISHER, Jamie. German Commerce Raiders in Latin American Waters. 2008. [Consulta: el 14 de enero de 2014]. Disponible en: http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerceraiders.aspx
- BISHER, Jamie. World War I Intelligence in Latin America. 2008a. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.reocities.com/ww1ila/01_08-0203rvw.pdf
- BRAVO, Germán. Los corsarios y los vapores alemanes en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial, 1914-1918. En: *Boletín de la Academia Chilena de Historia Naval y Marítima*, 2005. Nro. 9, pp. 149-172.
- BRAVO, Germán. Actividad de algunos vapores alemanes en la costa sur del Perú, durante la Primera Guerra Mundial. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007.
- BRAVO, Germán. Incursiones del corsario alemán *Prinz Eitel Friedrich* en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial. En: *Revista Mar*, 2013. Nro. 199, pp. 31-35.
- CORBETT, Julian. *Naval Operations*. Londres: Longmans, Green and Company. 1920.
- COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la postguerra, 1914-1921*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1986.
- FAYLE, Charles. *Seaborne Trade*. Londres: John Murray. 1920.
- H. M. GOVERNMENT. *Review of German cruiser warfare 1914-1918*. Londres: H. M. Government. 1940.
- HURD, Archibald. *The Merchant Navy*. Londres: John Murray. 1921.
- IBARRA, Carlos. Puerto Montt en la Primera Guerra Mundial. 2014. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/18860-puerto-montt-en-la-primera-guerra-mundial
- JIMÉNEZ, M. Combate naval de las costas de Chile. En: *Revista de Marina*, 1918. Vol. III, nro. 1, pp. 3-8.
- SAKUDA, Alejandro. *El futuro era el Perú*. Lima: Esicos. 1999.
- SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. Nueva York: Peter Smith. 1934.
- WOODS, Desmond. Inviduous Choices. The German East Asia Squadron and the RAN in the Pacific, August to December 1914. *Naval Historical Review*, 2014. Vol. 35, nro. 4, pp. 5-16.
- YATES, Keith. *Graf Spee's raiders. Challenge to the Royal Navy, 1914-1915*. Londres: Leo Cooper. 1995.

Publicaciones periódicas

Boston Evening Transcript (Boston, Massachusetts)

El Chileno (Santiago)

El Comercio (Lima)

El Mercurio (Valparaíso)

Morning Oregonian (Portland, Oregon)

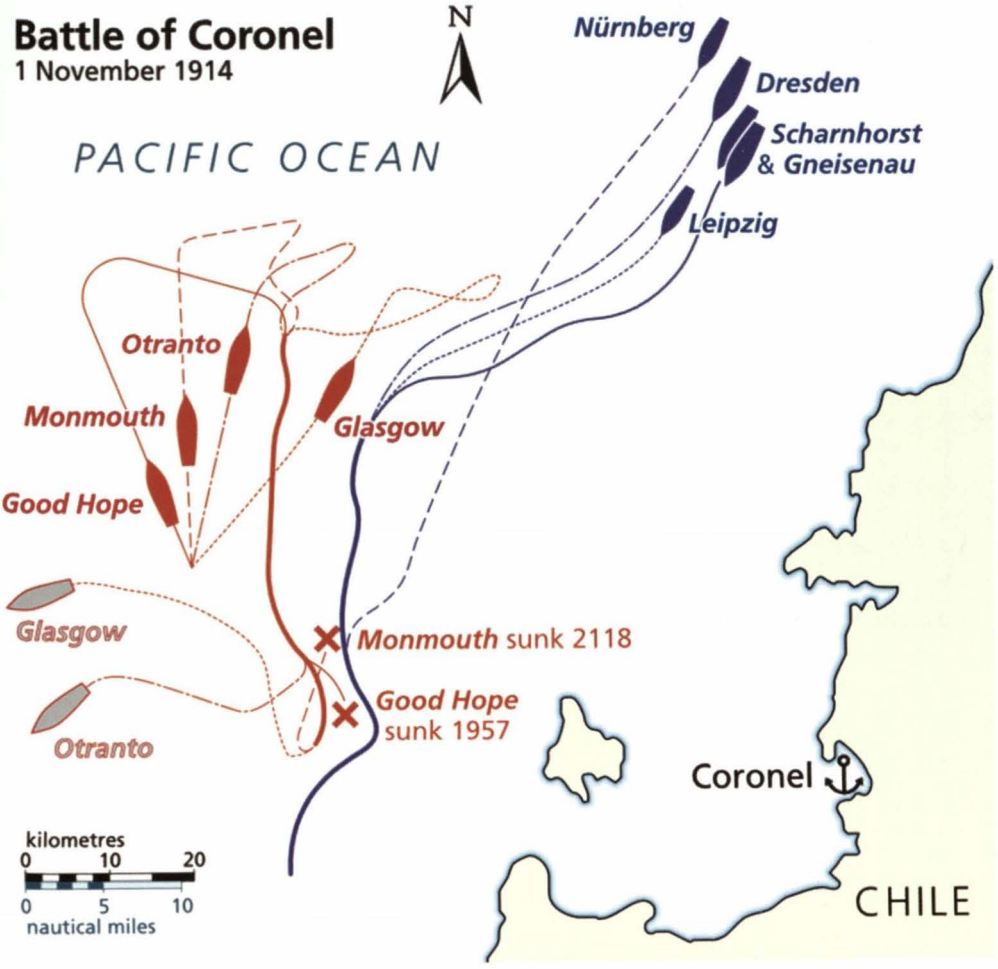
Revista de Marina (Lima)

Revista de Marina (Valparaíso)

The Cornell Daily Sun (Ithaca, Nueva York)

The Odgen Standard (Odgen, Utah)

The Press (Christchurch, Nueva Zelanda)
The Queenslander (Brisbane, Queensland)
The South Pacific Mail (Valparaíso)
The Straits Times (Singapur)
The Sydney Morning Herald (Sydney)
The West Coast Leader (Lima)
Variedades (Lima)
Wairarapa Daily Times (Masterton, Nueva Zelanda)





El general Eisenhower dando instrucciones el 5 de junio de 1944 a paracaidistas estadounidenses del 502° Regimiento Paracaidista (101° División Aerotransportada) que participarían en el Día D saltando en Normandía esa misma noche: "Lo que importa más nunca debe estar a merced de lo que importa menos".

Liderazgo y gestión militar: saber priorizar es saber gestionar

"Lo que es importante pocas veces es urgente, y lo que es urgente, pocas veces es importante"
General Dwight Eisenhower

Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos
Egresó de la Escuela Naval del Perú en 2001 y ese mismo año comandó el Batallón Angamos. Es calificado en Submarinos por la Escuela de Submarinos del Perú. Es ingeniero mecánico-eléctrico por la Universidad Privada de Piura, con tesis calificada de sobresaliente. En la República Federal de Alemania realizó la calificación de Submarinos (2009) y el curso de Comando y Estado Mayor (2014, con el primer puesto entre 11 Marinas participantes). Se desempeña como segundo comandante del BAP *Antofagasta*.



RESUMEN
El general Dwight Eisenhower tuvo una capacidad increíble para mantener su productividad no solo por semanas o meses, sino durante décadas. Por esa razón, no nos sorprende que sus métodos de gestión del tiempo, gestión de tareas y productividad hayan sido estudiados por mucha gente. Su estrategia de productividad más famosa es conocida como la "matriz de Eisenhower", una herramienta simple de toma de decisiones que podemos utilizar hoy.

PALABRAS CLAVE
Matriz de Eisenhower, herramienta de toma de decisiones, estrategia, productividad, administración de tareas.

ABSTRACT
General Dwight Eisenhower had an incredible capacity to maintain its productivity not only for weeks or months, but for decades. For this reason, we are not surprised that its methods of time management, task management and productivity had been studied by many people. His most famous productivity strategy is known as the "Eisenhower Matrix", a simple tool of decision making that we can use today.

KEYWORDS
Eisenhower Matrix, decision making tool, strategy, productivity, task management.

Introducción

Seguramente producto de su experiencia como comandante supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa durante la Segunda Guerra Mundial y responsable del planeamiento y ejecución de una de las mayores hazañas bélicas que se recuerdan, el Desembarco de Normandía, el general Dwight Eisenhower aprendió dos elementos fundamentales en la gestión diaria: la toma de decisiones rápida y el establecimiento de prioridades.

Eisenhower representa para nosotros un ejemplo de vida productiva. Además de haber sido un general de cinco estrellas con el rango de combate inicialmente citado, fue el trigésimo cuarto presidente de Estados Unidos.

• Artículo recibido el 16 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 22 de noviembre de 2016



General Dwight D. Eisenhower.

Durante su Gobierno, se lanzaron programas de enorme importancia: el desarrollo del internet, la exploración del espacio y el uso de fuentes de energía alternativa, por citar algunos.

El principio en el que este destacado militar basó su trayectoria residió en la priorización de las tareas, saber distinguir claramente lo importante de lo urgente.

Quizás para nosotros sea algo dado por sentado, pero la realidad nos demuestra que no lo aplicamos con eficiencia al momento de tomar decisiones. Depositamos nuestro tiempo y energía en lo "urgente", dando poco margen del mismo para las tareas importantes que requieren de nuestra buena planificación. Ello conlleva a tomar decisiones precipitadas, de corto plazo y usualmente con efectos colaterales no deseados.

Ike[1] vio con suma agudeza que el modo de abordar cada tarea es distinto, y creó así un método que le permitió llevar una cargada agenda de compromisos de manera sumamente efectiva.

La matriz de Eisenhower



1. Apodo basado en el sonido inicial de su apellido: *Dwight D. Eisenhower.*

Su sistema de priorización de tareas es práctico. Diseñó una matriz, dividida en cuatro cuadrantes:

- Primer cuadrante: urgente e importante (ejecutar).
- Segundo cuadrante: importante y no urgente (planear).
- Tercer cuadrante: urgente y no importante (delegar).
- Cuarto cuadrante: no urgente y no importante (eliminar).

La citada matriz refleja en el eje vertical la importancia de una tarea y en el horizontal su urgencia.

a. Primer cuadrante: urgente e importante (ejecutar)

Este cuadrante se ocupa de las tareas que requieren acción inmediata: problemas apremiantes, proyectos importantes cuyas fechas vencen o emergencias. De no hacerlo, traerán consecuencias.

Podríamos identificarlo también como el "cuadrante de la crisis". Viven en crisis las personas que no acostumbran planificar sus tareas, las que las aplazan de manera consciente y acaban cumpliéndolas a "último minuto". Este tipo de personas viven "apagando incendios" y pocas veces concretan con éxito proyectos importantes. Salvo sea una eventualidad, debemos procurar conducirnos de tal manera que permanezcamos fuera de este cuadrante.

Evidentemente, una variable que no podrá ser anticipada será el día a día con sus propias urgencias. Frente a esta realidad, en vez de quedar paralizados ante demasiadas prioridades sobre la mesa, las ponemos en una lista y decidimos cómo tratar cada una.

David Allen propone, por ejemplo: "Si una tarea es importante, es urgente y toma menos de dos minutos, ejecútala"[2]. Si alguna de estas tareas puede ser manejada por alguien más, delégala, y si alguna tarea no tiene ni importancia ni urgencia, descártala. Así podremos enfocar nuestra concentración y energía a lo que solo nosotros debemos hacer.

Las tareas urgentes tienden a capturar nuestra atención y a generarnos la sensación de tener que tomar acción inmediata. Sin embargo, en vez de lanzarnos ciegamente a la acción, es adecuado tomarnos unos minutos para tomar perspectiva y evaluar cómo tratar cada tarea: "La dirección es más importante que la velocidad. Hay muchos que van rápido a ningún lado".

2. La regla de los dos minutos surge a partir del método de productividad personal "Getting Things Done" (GTD), desarrollado por David Allen, consultor e instructor en este campo.

b. Segundo cuadrante: importante pero no urgente (planear)

A este cuadrante pertenecen las tareas que nos permitirán alcanzar nuestras metas y objetivos. Es el cuadrante del planeamiento: desarrollar proyectos, cursos de acción, reconocer nuevas oportunidades y prevenir situaciones críticas. Debemos procurar conducirnos de tal manera que permanezcamos dentro de este cuadrante.

Para que esto funcione, debemos definir de forma clara las tareas cuyos objetivos deseamos alcanzar; planear los pasos a seguir y establecer un plazo fijo de avance[3] y culminación. Esto último debe ser realista, ya que deberá respetarse firmemente. Así se evita que dichas tareas sean conscientemente relegadas y, como consecuencia de ello, pasemos al cuadrante de la crisis.

c. Tercer cuadrante: urgente pero no importante (delegar)

A este cuadrante pertenecen las tareas que no aportan valor a nuestro trabajo y que merecen ser delegadas a otra persona. Tareas que nos consumen energía, tiempo y que no están alineadas con nuestro planeamiento, pero que de igual modo deben hacerse: interrupciones, llamadas telefónicas, correos, reuniones y diligencias inmediatas.

Para dedicarnos de lleno a nuestros objetivos, necesitamos aprender a delegar, que es fundamental para que este cuadrante funcione. El arte de delegar, tan valioso que merece un próximo artículo, sugiere las siguientes consideraciones:

- Definir la tarea de manera clara y sencilla.
- Asegurarse de que la persona a quien se le delegará la tarea entienda cuál es el resultado que se desea obtener.
- Orientar al mismo sobre cómo podría realizar la tarea, aceptando que no existe solo una manera de hacer las cosas[4].
- Establecer, de acuerdo mutuo, una fecha límite para que se culmine con la tarea o con la presentación de progresos.

---

3. Pueden ser 20 minutos diarios o dos horas a la semana, según se adapte nuestra rutina.
4. Evitar "meter la nariz", interferir o criticar arruina la productividad del equipo.

Asimismo, es primordial invertir nuestro tiempo y recursos en capacitar a nuestro personal si deseamos que estén a la altura de las tareas encomendadas.

d. Cuarto cuadrante: ni importante ni urgente (eliminar)

A este último cuadrante pertenecen las tareas triviales y poco significantes que "succionan" nuestro tiempo. Tareas que, sin ser de carácter urgente, nos apartan de nuestros objetivos y, como reflejo de nuestra naturaleza humana, preferimos darles prioridad por ser de mayor agrado: llamadas telefónicas, chats, reuniones largas e improductivas, ajetreo inútil, consumo de televisión y atención constante a las redes sociales, por citar algunos ejemplos.

Estas distracciones contribuyen usualmente a tener que pasar más horas de las debidas en el trabajo, acompañados solo por la amarga sensación de que, a pesar de encontrarnos constantemente ocupados, no progresamos en nuestras tareas. Tim Ferris[5] nos dice: "Si estás ocupado, es una forma de pereza, pensamiento flojo y acciones indiscriminadas".

Este tipo de tareas nos presionan y reclaman nuestra acción, son placenteras, divertidas y a menudo buscan complacer a otros. Es por ello que debemos mantenernos enfocados en nuestros planes y, de ser ello debidamente justificado, saber decir amablemente "no".

La diferencia entre urgente e importante

Ante las tareas urgentes, simplemente reaccionamos. Las cuestiones importantes y que usualmente no son urgentes requieren más iniciativa, más proactividad.

Tenemos que actuar, para no dejar pasar la oportunidad y hacer que las cosas ocurran. Si no practicamos este hábito, si no tenemos una idea clara de lo que es importante, de los resultados que deseamos obtener, ya sea en nuestra institución o nuestras vidas, con facilidad nos veremos desviados hacia la acción ante lo urgente[6].

---

5. Autor del libro *La semana laboral de cuatro horas*, junto a otros textos que siguen esta línea de pensamiento.
6. R. COVEY, Stephen. Los 7 hábitos de la gente altamente efectiva. Buenos Aires: Paidós 41. 2003, p. 91.

Priorizar las tareas según su carácter de urgencia e importancia, y planear en qué orden se ejecutarán junto con un plazo establecido, cambiará totalmente los resultados a obtenerse.



"Si no metemos las piedras en el frasco al principio, luego ya no habrá manera de hacerlo".

Permítanme citar una metáfora de autor desconocido:

En uno de sus habituales paseos matutinos, un anciano y experimentado maestro se detuvo junto con sus alumnos en un claro del bosque, sacó de su alforja un frasco de cristal y una docena de piedras.

Despacio y cuidadosamente, colocó las piedras dentro del frasco, de una en una, hasta que no cupo ninguna más.

Entonces preguntó a los alumnos: "¿Está lleno el frasco?".

El grupo contestó afirmativamente. Con una sonrisa en la cara, el maestro sacó un saquito de gravilla y comenzó a verterla sobre las piedras.

A la vez, agitaba el frasco para que la grava fuese ocupando los espacios libres entre las piedras. Cuando ya no pudo poner más grava en el frasco, volvió a preguntar: "¿Está lleno el frasco?".

En esta ocasión, los pupilos respondieron: "Probablemente, no".

El maestro respondió con una sonrisa de complicidad. En esta ocasión extrajo un saquito de arena y comenzó a echarla sobre las piedras y la grava, rellenando

fácilmente todos los espacios. De nuevo realizó la misma pregunta, a la que el grupo contestó con toda seguridad: "No".

Entonces, nuevamente introdujo su mano en la alforja y esta vez sacó una botella con agua. Vertió el líquido sobre el frasco con piedras, grava y arena, hasta que el agua alcanzó el borde.

En ese momento miró a sus alumnos y dijo: "Bien, ¿qué sacamos en claro de todo esto?".

Uno de ellos respondió: "La conclusión es que no importa cuán ocupados estemos: si trabajamos duro y nos esforzamos, siempre podremos hacer un poco más de lo que hacemos ahora".

"Esa es una conclusión no solo errónea sino peligrosa", respondió el maestro. "No, queridos alumnos. La verdadera enseñanza que podemos extraer es que si no metemos las piedras en el frasco al principio, luego ya no habrá manera de hacerlo"[7].

Reflexionando, extraemos dos lecciones:

1. Si ponemos la gravilla, la arena y el agua primero: Las tareas importantes, nuestras piedras, no tendrán espacio donde ubicarse luego.
2. Si ponemos las tareas importantes primero: la gravilla, la arena y el agua, nuestras tareas no importantes, se acomodarán en los espacios libres: "Todo a su tiempo y habrá un tiempo para todo".

La matriz de Eisenhower hoy

Ike es para nosotros, como militares, una figura en el escenario bélico. Su huella ha trascendido en el tiempo, gracias a su innegable capacidad de gestión y productividad.

En vista de ello, se hizo de primera necesidad aplicar su teoría en nuestros actuales dispositivos móviles. Es así que, a comienzos del 2013, la firma Appfluence tomó la idea y lanzó al mercado Priority Matrix, una *app* que por primera vez aplica los principios fundamentales de nuestro general en materia de priorización de tareas.

Su éxito fue tal, que pasó a ser un *best seller* en toda regla en el campo de la

7. BES, Carmen. El frasco y las piedras. 13 de abril de 2011. [Consulta: 25 de noviembre de 2016]. Disponible: http://psicologiasaludyrecursos.blogspot.pe/2011/04/el-frasco-y-las-piedras.html.

productividad y gestión del tiempo, al superar las 70.000 descargas. La firma hace suya la máxima de Eisenhower: "Lo importante pocas veces es urgente, y lo que es urgente pocas veces es importante"[8].

Reflexión final

Requiere voluntad y tiempo generar como militares[9] el hábito de tomar perspectiva y asignar bien las prioridades a las tareas encomendadas. Es fácil separar estas diferencias una vez, pero hacerlo continuamente puede ser duro.

Algunas personas son literalmente "acribilladas" por los problemas todos los días. Su único alivio consiste en huir hacia el cuadrante de las tareas no importantes ni urgentes. De modo que en su vida el 90% del tiempo lo pasan en el cuadrante de lo urgente y el 10% restante, en el cuadrante de las tareas insignificantes; a los cuadrantes "planear" y "delegar" solo les prestan una atención mínima. Así es como viven las personas que administran su vida sobre la base de la crisis, siempre "apagando incendios"[10].

Las personas que orientan su tiempo casi exclusivamente a los cuadrantes de delegar y tareas triviales llevan vidas básicamente irresponsables.

Estimados lectores, el motivo por el cual cité el método de Eisenhower es porque provee un marco claro y estructurado para la priorización de las tareas. Nos obliga a recapacitar sobre la importancia de las mismas y evita así que nos vayamos únicamente por el camino de la urgencia.

Pongamos primero lo primero. Son las tareas importantes las que elevan nuestra productividad, concretan proyectos, mejoran planes y trascienden en el tiempo. En palabras de Goethe: "Lo que importa más nunca debe estar a merced de lo que importa menos".

8. MENDIOLA, José. La 'Caja de Eisenhower', o cómo un método de gestión militar acabó en iPhone 4. 4 de mayoy de 2014. [Consulta: 20 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.elconfidencial.com/tecnologia/2014-05-04/la-caja-de-eisenhower-o-como-un-metodo-de-gestion-militar-acabo-en-el-iphone_124237/.
9. Hago referencia a nosotros como militares, debido a que el tiempo, no es comúnmente nuestro aliado.
10. COVEY, op. cit., p. 92.



Valientes soldados ejecutarán la tarea encomendada aun a costa de sus vidas, profundamente confiados en las decisiones tomadas por sus superiores. Tenemos una gran responsabilidad.

Bibliografía

- BES, Carmen. El frasco y las piedras. 13 de abril de 2011. [Consulta: 25 de noviembre de 2016]. Disponible: http://psicologiasaludyrecursos.blogspot.pe/2011/04/el-frasco-y-las-piedras.html.
- Escuela de Mando de la República Federal de Alemania, Füeak. *Guía de liderazgo y gestión militar.* Hamburgo. 2014.
- COVEY, Stephen. *Los 7 hábitos de la gente altamente efectiva.* Buenos Aires : Paidós 41. 2003.
- MAXWELL, John. *Las 21 leyes irrefutables del liderazgo.* Nashville: Thomas Nelson Publisher. 1998.
- MENDIOLA, José. La 'caja de Eisenhower', o cómo un método de gestión militar acabó en el iPhone. 4 de mayo de 2014. Consulta: [Consulta: 20 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.elconfidencial.com/tecnologia/2014-05-04/la-caja-de-eisenhower-o-como-un-metodo-de-gestion-militar-acabo-en-el-iphone_124237/.
- PYLE, Ernie. *Brave Men. La batalla de Normandía de 1944.* Buenos Aires: Tempus. 2010.



El Santuario Nacional los Manglares de Tumbes y el rol de la Autoridad Marítima Nacional

Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón
Nació el 20 de julio de 1983. Ingresó a la Marina el 27 de febrero de 2002, y egresó el 1 de enero de 2007 como alférez de fragata. Es calificado en Capitanías y Guardacostas. Ostenta el grado de magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia. Actualmente cursa la maestría en Gestión Pública en la Universidad César Vallejo. Obtuvo una beca para estudiar el curso de Operaciones Antidrogas en la Escuela de Seguridad Hemisférica en Georgia, Estados Unidos.
El 9 de enero de 2015 asumió el cargo de primer ayudante en la Capitanía de Puerto de Salaverry.



RESUMEN
El Santuario Nacional los Manglares de Tumbes (SNLMT) alberga 1.714,18 hectáreas de bosque de manglar[1], donde se encuentran especies como el mangle rojo (*Rhizophora mangle*), el mangle colorado (*Rhizophora harrisonii*), el mangle salado (*Avicennia germinans*), el mangle blanco (*Laguncularia racemosa*) y el mangle piña (*Conocarpus erectus*). También se distinguen otros tipos de vegetación asociados a saladares y especies del bosque seco tropical[2], que generan actividades socioeconómicas como la extracción de cangrejos, conchas, peces y actividades turísticas. "Invasores ilegales, depredadores legales"[3] fue el título de un artículo publicado en la revista *Caretas* donde se narra el ingreso de pescadores ecuatorianos a la zona del estero "Matapalos" para realizar faenas de pesca. También se narra la inacción de la Policía Nacional del Perú, las limitaciones de la Marina de Guerra del Perú y la desventaja numérica y logística de los guardaparques ante los pescadores ilegales.

PALABRAS CLAVE:
Manglar, ecosistemas marinos y costeros, pesca, guardacostas, Tumbes, cangrejo de río.

RESUMEN
The National Sanctuary of the Mangrove Forest of Tumbes (SNLMT) hosts 1.714,18 hectares of Mangrove Forest , where there are species like the red mangrove (Rhizophora mangle), the red-colored mangrove (Rhizophora harrisonii), the salty mangrove (Avicennia germinans), the white mangrove (Laguncularia racemosa) and the pinecone mangrove (Conocarpus erectus). It is also distinguished other kinds of vegetation associated to salt marsh and species of the dry tropical forest , that generate socioeconomic activities like the extraction of crabs, shells, fishes and tourist activities. "Illegal invaders, legal predators" was the tittle of a published article in a national magazine where it relates the entrance of Ecuadorian fishermen to the zone of the estuary "Matapalos" to do fishing activities. It also relates the lack of action of the National Police, the limitations of the Peruvian Navy and the numeric and logistical disadvantage of the forest rangers before the illegal fishermen.

PALABRAS CLAVE:
Manglar, maritime and coastal ecosystems, fishing, forest ranger, Tumbes, river crab.

1. LLACTALLO, William. *Análisis de imágenes satelitales y mapeo de cobertura del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes*. Lima. 2009.
2. INSTITUTO GEOFÍSICO DEL PERÚ. *Identificación de Servicios Ecosistémicos en el Santuario Nacional los Manglares de Tumbes. Informe técnico especial*. Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.
3. LEÓN, Rafo. Invasores ilegales, depredadores legales. En: *Caretas*, 6 de noviembre de 2016.

• Artículo recibido el 10 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 6 de diciembre de 2016

I. Introducción

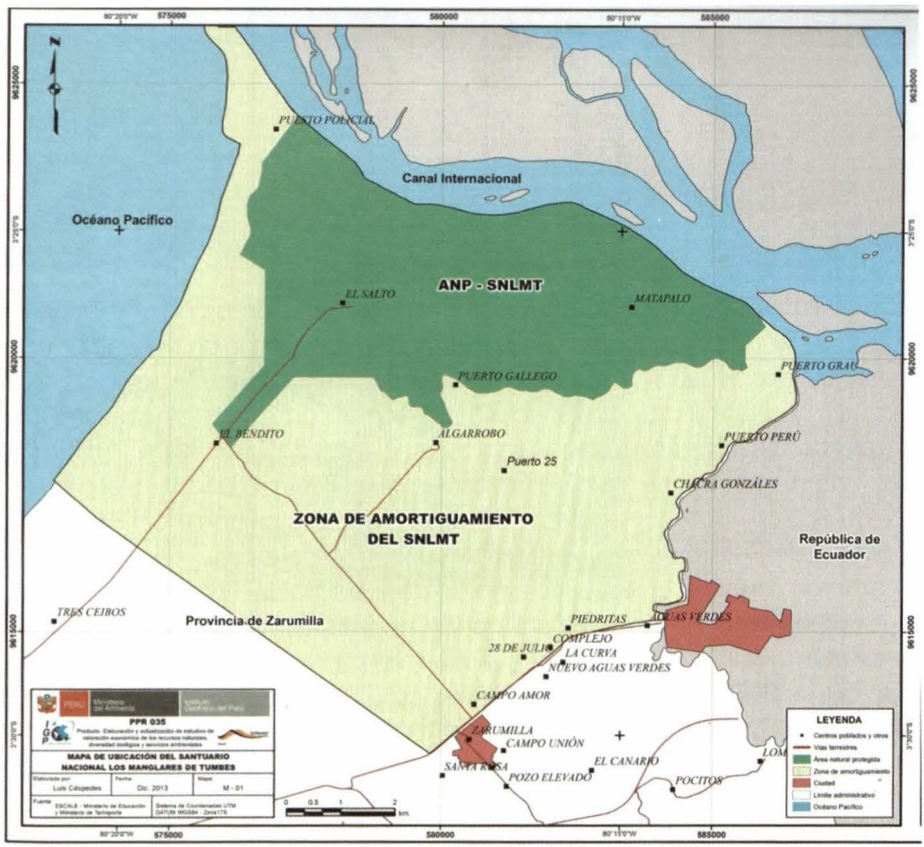
Las áreas naturales protegidas (ANP) son espacios continentales o marinos del territorio nacional, reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado como tales, debido a su importancia para la conservación de la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país[4]. El bosque seco ecuatorial y el gran bosque tropical son dos ecosistemas únicos en el Perú que albergan especies animales y vegetales que no existen en ningún otro lugar en nuestro país. Estos bosques son hogar del oso hormiguero, el cocodrilo de Tumbes (especie en peligro), los grandes monos coto, el venado de cola blanca, los coloridos Trogones, las tarántulas marrones y los inquietos cormoranes. Aquí viven también insectos y aves extraordinarias, y florecen especies vegetales tan raras que muy pocas personas saben que existen[5]. Los manglares son una maravillosa muestra de cómo las especies pueden adaptarse a las limitaciones



Isla de las Aves, Puerto Pizarro. Foto: Archivo personal.

4. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.
5. GUERRERO, Alejandro. *Tumbes: bosques y manglares* [documental]. 1996.

que la naturaleza impone. Este ecosistema es un sistema abierto fluvial y marino, que depende de flujos de agua para el transporte de nutrientes y para la redistribución de la materia orgánica y sedimentos, así como para regular la salinidad. En lo que respecta al sistema marino, el santuario recibe agua del mar de ambos países, a través de los estuarios y los esteros. En el Perú identificamos a los esteros Capones (canal internacional-punta Capones) y desde Ecuador a los esteros Jambelí, Pongal, Grande, Chupadores y Payana, los cuales en conjunto fluyen hacia el canal Internacional, y, a partir de este, por los esteros Matapalo, Zarumilla, Gallegos, La Soledad, Lagarto, El Gallo, Juanito y La Envidia[6].



Mapa 1. Ubicación del Santuario. Fuente: Instituto Geofísico del Perú (2013).

6. INSTITUTO DE RECURSOS NATURALES. *Plan Maestro del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes 2007-2011*, 2007. [Consulta: 17 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://sinia.minam.gob.pe/documentos/plan-maestro-2007-2011-santuario-nacional-manglares-tumbes.

II. Santuario Nacional

La creación del Santuario se realizó gracias a los estudios del Centro de Datos para la Conservación del Departamento de Manejo Forestal de la Universidad Nacional Agraria en las áreas naturales del Noroeste Peruano se determinó la creación del Santuario el cual contribuye a la protección del Bosque de Manglar, único ecosistema representativo del norte peruano, así como a la gran cantidad y diversidad de invertebrados acuáticos de importancia económica, los cuales son explotados irracionalmente[7]. Se ubica políticamente en la provincia y el distrito de Zarumilla del departamento de Tumbes. Geográficamente se localiza en el litoral de la costa noroeste del Perú, en la intercuenca de los ríos Tumbes y Zarumilla, entre los paralelos 80°13' y 80°19' de longitud oeste (sistema de coordenadas WGS 84)[8].

El Ministerio del Ambiente tiene a su cargo el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), que es la entidad pública encargada de conservar, proteger y gestionar el manejo de los recursos del SNLMT.

El responsable y jefe del Santuario Nacional "Los Manglares de Tumbes" es el señor Martín Marigorda Román. Previa a las coordinaciones con el capitán de puerto de Zorritos y al tomar conocimiento de la publicación realizada por la revista *Caretas*. El señor Marigorda describió las limitaciones de personal en el Santuario y el temor de sufrir represalias al intentar controlar a los invasores, por lo que coordinamos un reconocimiento a los esteros de Zarumilla, Matapalo y al canal internacional, que marca la frontera entre el Perú y Ecuador en el paralelo 3°23'33,96". El 24 de noviembre el señor Marigorda y personal del puesto de capitanía de Puerto Pizarro, vestidos sin uniforme para pasar desapercibidos, recorrieron conmigo el Santuario a bordo de la lancha de SERNANP. Arribamos al punto más septentrional del Perú, punta Capones, donde nos recibió personal de Infantería de Marina que cubre guardia en el puesto de vigilancia de frontera "Capitán de Corbeta Carlos Cieza Castellanos". Ellos tienen un control visual del canal internacional y permanente comunicación con el destacamento naval "El Salto", base ubicada en el interior del Santuario. Sobre el mediodía arribamos a la zona denominada Puerto 25. Los locales nos observaban con desconfianza, pues pocas veces una lancha de SERNANP lleva a seis personas. Por lo habitual, solo navega un solitario guardaparque. Aparentemente nadie notó que éramos marinos.

---

7. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 018-88-AG, Ley de Áreas Naturales Protegidas. 2 de marzo de 1988.
8. INSTITUTO GEOFÍSICO DEL PERÚ. *Identificación de Servicios Ecosistémicos en el Santuario Nacional los Manglares de Tumbes. Informe técnico especial.* Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.



Conchas negras del manglar (Foto: Andina.com.pe).

En el rústico muelle estaban amarradas una docena de embarcaciones, todas ellas evidentemente ilegales, porque no tenían grabado el nombre y además no se cuenta con registro de ellas en la capitanía de puerto de Zorritos, estaban distribuidas a lo largo del estero de no más de cuatro metros de ancho. La idea de realizar la intervención surgió de pronto, pero la misión era reconocer el área para luego planificar la mejor forma de intervenir. El planeamiento es fundamental y un pilar en el éxito de las operaciones.

Las actividades socioeconómicas que se desarrollan en la zona permiten la existencia de seis asociaciones de extractores de recursos en el santuario. Las actividades son la extracción de cangrejos, controlada con dos periodos de veda al año y tallas mínimas de extracción; la extracción de conchas negras (*Anadara tuberculosa*) y de concha huaquera (*Anadara similis*) también controlada por un periodo de veda al año y tallas mínimas (no está dispuesta una cuota máxima, por lo que la cantidad de moluscos capturados depende de la habilidad del extractor); y la extracción de peces realizada a través de mallas, cuerdas, rodeo y atarraya (las especies comunes son el bereche, la cachema, la corvina, la chula, el robalo, el roncador, la polla, entre otras).

Me permito destacar y comentar sobre el manglar rojo, clasificada como *glicohalofito* debido a la absorción selectiva de sales. El manglar rojo es propio



Cangrejo del manglar (*Ucides occidentails*) Foto: Ministerio de la Producción.

de zonas tropicales cálidas, con temperaturas mayores de 20 °C. Presenta raíces respiratorias o neumatóforos de carácter hidrófobo para soportar los periodos de marea alta, debido a la oscilación de salinidad. Elimina la sal por medio de glándulas especializadas (*Avicennia*) o gracias a sus raíces filtran agua.

El cangrejo del manglar (*Ucides occidentalis*) es una especie ingeniera de este ecosistema, porque modula el entorno fabricando estructuras. En el caso del cangrejo, construye su madriguera cavando orificios profundos en el fondo. La semilla del mangle que cae al agua desde lo alto de la vegetación puede introducirse en los túneles subterráneos y amplía su ocupación. Para capturar esta especie los extractores introducen el brazo a los agujeros y sacan al cangrejo con las manos. Dicen los locales que deben hacerlo al primer intento, ya que al segundo los cangrejos están listos para defenderse.

III. Rol de la autoridad marítima nacional

La Autoridad Marítima Nacional, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, es el órgano que tiene como misión la protección del medio ambiente acuático en el dominio del mar, ríos y lagos navegables. La capitanía de puerto de Zorritos, con jurisdicción en el

medio acuático y la franja ribereña, desde el punto de inicio de la frontera con el Ecuador por el norte hasta el límite departamental entre Tumbes y Piura por el sur[9], es responsable de prevenir y reprimir los ilícitos, así como identificar alguna situación que pueda ocasionar un perjuicio ecológico.

El 30 de noviembre de 2016 se ejecutó la acción de control planificada en el área referida en el párrafo precedente. La intención era arribar antes del orto a fin de entrar al estero cuando la marea estuviera baja, momento que usan los pescadores para tender las redes, según nos comentaron los guardaparques. Por ese motivo, a las cuatro de la mañana nos desplegamos desde Puerto Pizarro por la carretera Panamericana Norte 13 kilómetros en dirección a Zarumilla. Luego tomamos una trocha rumbo al poblado El Algarrobo y, finalmente, ingresamos al SNLMT. En el destacamento de infantería de Marina El Salto nos embarcamos en un bote de goma con un motor de 90 HP, con la esperanza de encontrar embarcaciones ilegales. A mi entender, era imprescindible encontrar al menos una, ya que serviría, además



Extractor de Cangrejo en el estero de Zarumilla. Foto: Archivo personal.

9. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE. Reglamento del Decreto Legislativo 1147, Regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 26 de noviembre de 2014.

de una acción de control, como una forma de disuadir a los pescadores furtivos que operan de manera ilegal, de ingresar a nuestro Santuario. La multa solo por ingresar a aguas peruanas sin permiso de navegación de la Autoridad Marítima va desde 0,05 hasta 20 unidades impositivas tributarias (UIT), dependiendo de las dimensiones de la embarcación, por lo que las naves pensarían dos veces antes de ingresar a nuestro país sin los permisos correspondientes. Nos trasladamos directamente a la zona denominada Puerto 25 y logramos intervenir una embarcación ilegal de nombre *Luciérnaga*, que no contaba con permiso de navegación ni los documentos necesarios. Por ello se la trasladó a El Salto y se dio inicio al proceso administrativo en la capitanía de puerto de Zorritos. Los guardaparques y la población en general se mostraron de acuerdo y muy agradecidos con la



Personal de la Marina de Guerra del Perú en acción de control en Puerto 25. Foto: Archivo personal.

acción. El señor Marigorda se comprometió en continuar con las gestiones, para consolidar el control en el Santuario, con el apoyo de la Autoridad Marítima Nacional.

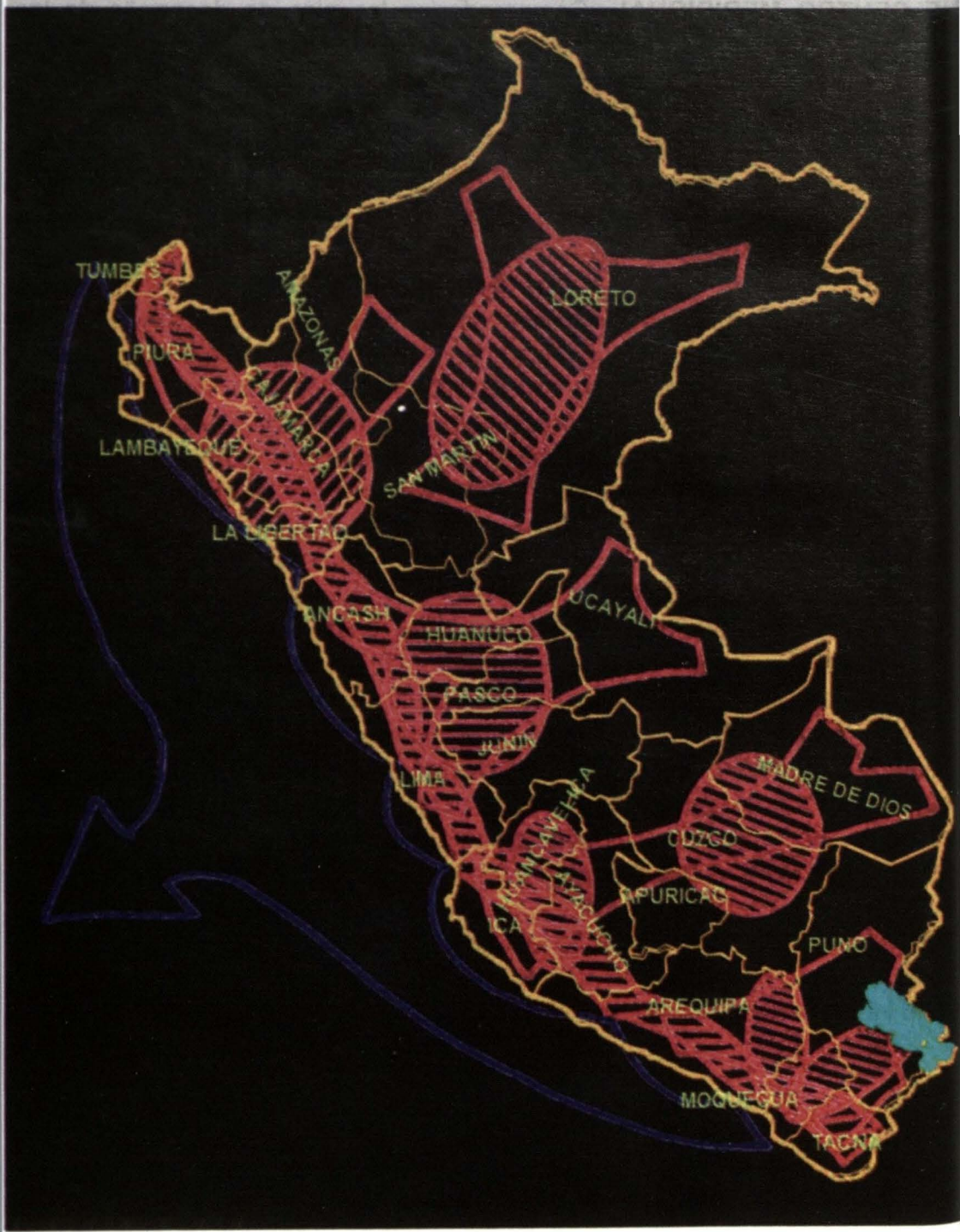
IV. Conclusión

Se debe conformar un comité de trabajo entre todas las entidades involucradas en el ámbito marítimo local con el fin de articular y establecer funciones específicas en el Santuario con el fin de programar acciones de control, fiscalización y apoyo interinstitucional en temas referidos a la extracción de recursos, y protección del medio ambiente. En lo que respecta a la Marina de Guerra del Perú, se debe fortalecer como programar acciones de control, fiscalización y apoyo interinstitucional en temas referidos a la extracción de recursos, protección del medio ambiente, el control y vigilancia en el puesto de control de Cieza, dotándolo de una embarcación y personal guardacostas.

Bibliografía

- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.
- GUERRERO, Alejandro. *Tumbes: bosques y manglares* [documental]. 1996.
- INSTITUTO DE RECURSOS NATURALES. *Plan Maestro del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes 2007-2011*, 2007. [Consulta: 17 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://sinia.minam.gob.pe/documentos/plan-maestro-2007-2011-santuario-nacional-manglares-tumbes
- INSTITUTO GEOFÍSICO DEL PERÚ. *Identificación de Servicios Ecosistémicos en el Santuario Nacional los Manglares de Tumbes. Informe técnico especial.* Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.
- LEÓN, Rafo. Invasores ilegales, depredadores legales. En: *Caretas*, 6 de noviembre de 2016.
- LLACTALLO, William. *Análisis de imágenes satelitales y mapeo de cobertura del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes*. Lima. 2009.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 018-88-AG, Ley de Áreas Naturales Protegidas. 2 de marzo de 1988.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 002-2012-DE, Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú. 10 de julio de 2012.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE. Reglamento del Decreto Legislativo 1147, Regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 26 de noviembre de 2014.

GRÁFICO DE EJES DE DESARROLLO GEOECONÓMICOS



Fuente: R. Parra - Ponencia del 1° Congreso de Geografía de las Américas 1988

Los ejes de desarrollo geoeconómicos del Perú como país marítimo

Contralmirante Raúl Parra Maza
Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Presidente emérito de la Sociedad Geográfica de Lima. Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima, de 2001 a 2007.



RESUMEN
En las últimas décadas del siglo XX, ha habido una creciente preocupación por la preservación del planeta, en especial en lo que se refiere a sus océanos, en grave peligro por el impacto del cambio climático, la contaminación, el mal uso y la sobreexplotación de los que son víctimas por acción del hombre. El tema espacial y territorial está siempre presente en las controversias entre naciones. A partir de la Convención del Mar (Convemar), los océanos, como parte del dominio o patrimonio compartido de la humanidad, son materia de debate sobre su compartimiento, explotación, cuidado y preservación. La geopolítica y el mar están en profunda vinculación, pues, como dice el profesor Bernardo Quagliotti de Bellis, director de GeoSUR: "El mar es uno de los más importantes factores de la naturaleza que permitieron el crecimiento sustentable de grupos humanos que, en un proceso secular de migraciones en procura de mejores condicionantes para la vida y el desarrollo, fueron conformando el mundo actual".

PALABRAS CLAVE: Océano Pacífico, Convemar, ejes de desarrollo, país marítimo, frontera marítima.

ABSTRACT
In the last decades of the 20th century, there has been a rising concern for the preservation of the planet, especially in what it refers to its Oceans, in severe danger by the impact of climate change, the pollution, the bad use and overexploitation of the ones that are victims by the action of man.
The spatial and territorial subject is always present in the controversies between nations. From the Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the oceans, as part of the shared Dominion, or Heritage of Mankind, are subject for debate on its sharing, exploitation, care and preservation. The Geopolitics and the Sea are deeply bonded, since, as Professor Bernardo Quagliotti de Bellis says, Director of GeoSUR: "The Sea is one of the most important factors of nature that enabled the sustainable growing of human groups that, in a secular process of migrations in search of better conditions for life and development, were making up the current world".

KEYWORDS: Pacific Ocean, UNCLOS, axes of development, maritime country, maritime border.

Introducción

El ambiente marino constituye el factor fundamental de la geopolítica marítima. Deberá ser el reto del futuro y el desafío del Perú, para tener en cuenta en el proceso de regionalización y descentralización del país, en el que el mar es un espacio geoeconómico pleno de posibilidades, tanto por sus

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

recursos como por su vinculación con los países del mundo. El desarrollo de las aspiraciones e intereses de la nación peruana y la defensa y garantía de la soberanía nacional, en la que es parte fundamental su mar, se sustenta en la organización, el empleo y el usufructo racional y conveniente de los espacios geoeconómicos y de las variadas vinculaciones con los mercados del mundo.

El ambiente marino y el Perú

El ambiente marino, en su concepción moderna y en el contexto de una política marítima del Perú, enmarca los nuevos enfoques de los conceptos de áreas marítimas protegidas, pesca sostenible, cambio climático y contaminación en el océano, así como sus respectivas fronteras, con contenidos que no se agotan en aspectos geográficos o de espacio. Asimismo, creo que el ambiente marino del océano Pacífico sobre el que el Perú ejerce dominio nos brinda las bases para sustentar la política nacional marítima exterior y consolidar la posición nacional. Esta es la fórmula que permite al país estar al día en la agenda internacional del mar, con una posición coherente respecto de sus intereses y su orientación hacia el futuro.

Actualmente, tenemos ejemplos claros de la evidente vulnerabilidad del Perú frente al desarrollo marítimo sostenible e integrado con el mundo. Por ejemplo, el caso del derecho internacional sobre el mar, en el que la Convemar, vigente en casi todo el mundo y a la cual el Perú no se ha adherido. También tenemos los casos de la precaria situación de la Marina Mercante nacional de alto bordo y cabotaje, y del servicio portuario, que aún no se adecúa suficientemente para la recepción de las grandes flotas del comercio marítimo internacional. De ahí la necesidad de un mayor esfuerzo para potenciar la presencia y acción del Perú con derechos integrales en el mar y en el derecho internacional.

El mar ha motivado nuestra vocación marítima, con un compromiso y responsabilidad sobre nuestro dominio marítimo, que madura en la conciencia marítima. Las muchas actividades, acciones y esfuerzos que despliegan nuestros científicos, profesionales y técnicos contribuyen para ampliar la agenda marítima en la política nacional, la cual aún requiere decisiones que cierren las brechas que nos distancian de la modernidad.

Los grandes desafíos que se nos plantean podrían disgregarse en tres grandes temas. El primero es el régimen de la zona de fondos marinos y oceánicos declarados patrimonio común de la humanidad. El segundo está referido a la pesca en altamar de especies altamente migratorias o especies



El ambiente marino constituye el factor fundamental de la geopolítica marítima.

comunes o asociadas a los existentes en las 200 millas. En este rubro, los intereses del Perú estarían definidos por los propósitos del desarrollo pesquero que lo llevarían más allá de las 200 millas, donde existen especies compartidas con Chile y Ecuador. El tercer tema está referido a las definiciones que sobre el ambiente marino y su utilización y protección deben constituir legislación y jurisprudencia sobre el transporte marítimo, la pesca, el impacto ambiental, la seguridad y la soberanía referidos a los intereses marítimos fundamentales del país, especialmente a las comunicaciones y las proyecciones dentro del contexto político, económico, científico y tecnológico del derecho internacional del mar vigente.

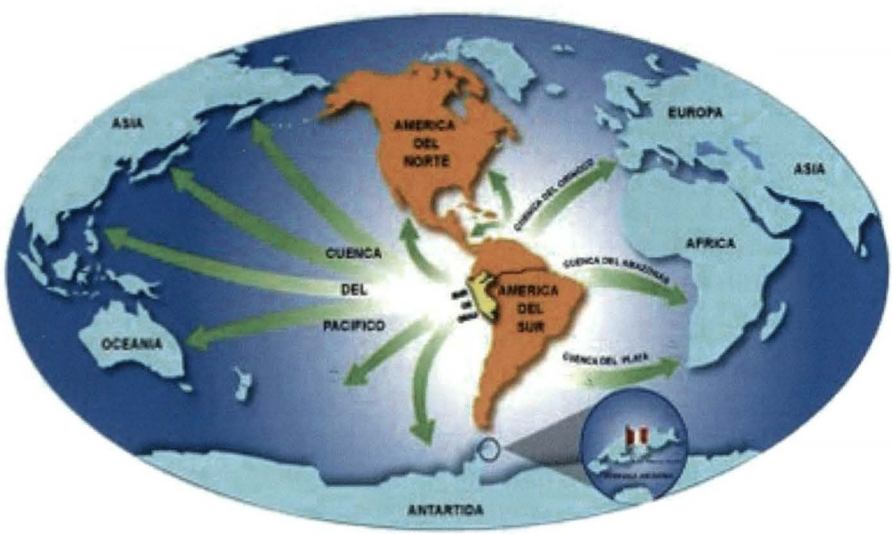
La dimensión del Perú en el Pacífico

Para un país como el Perú, con potencial humano y con grandes y diversos recursos naturales, nada es más aconsejable que combinar los esfuerzos de carácter público y privados para el mejoramiento de sus nexos con Asia, Oceanía y América del Norte y del Sur, con el fin de evitar la dispersión y pérdida de energía en proyectos relacionados con el mar, que se inician y luego se paralizan y vueltos a emprender, en función de los aún difíciles consensos políticos, económicos y sociales internos.

Al parecer, aún no podemos dimensionar la lección de las naciones de Asia, que, no obstante sus crisis políticas, económicas y financieras, su accionar concertado en proyección al exterior les ha generado magníficos frutos en volúmenes crecientes de comercio y la recepción intensa de inversiones y tecnología.

A través del tiempo, los sucesivos gobiernos del Perú han intentado aprovechar su vinculación marítima propia y externa, pero la mayoría de veces se quedaron en el intento, con planes y programas que no se completaron, pues colisionaron con líneas de política de criterios divergentes de lo marítimo. Hoy, habrá que trabajar para vencer esta inercia, para encontrar el equilibrio paradójico de resolver la pobreza y, a la vez, conservar el medio ambiente. Este significativo reto de lograr equilibrios competitivos en medio de una globalización prevalente, donde los países desarrollados operan sistemas de producción y calidad con cada vez menos empleo de mano de obra, exige a los países en vías de desarrollo, como el Perú, a tomar medidas de extremo sacrificio para obtener costos competitivos de producción y calidad.

PERÚ PAÍS MARÍTIMO, ANDINO, AMAZÓNICO, BIOCEÁNICO Y CON PRESENCIA EN LA ANTÁRTIDA



Por una parte, el deseo de vincularnos al vertiginoso desarrollo industrial y comercial del oriente asiático y, por otra, la necesidad imperiosa de atender nuestra propia costa, nuestros puertos hacia esos mercados, las comunicaciones viales con los centros de producción cuyo desarrollo, nivel de vida de su gente y comunicaciones con el interior del país han sido tradicionalmente deficientes, empujan al Perú a aplicar políticas eficaces e ir en pos de creativas acciones con programas de largo aliento.

Con el objetivo de acceder a los organismos de cooperación económica de la cuenca del Pacífico, se ha logrado el ingreso del país como miembro pleno de APEC, PECC y PBEC. A la vez, tenemos una presencia mayor en el área a través de embajadas y consulados con casi el 90% de los países de la cuenca. Así, cada vez es mayor el número de estudiantes y profesionales peruanos que se educan y conocen más a fondo los países de Asia y del Pacífico occidental.

Por todo ello, creo oportuno afirmar que es buen momento para que cátedras universitarias específicas y foros institucionalizados públicos y privados de promoción y prospección de intercambios se dediquen a los temas del mar y sus aguas continentales.

El Perú y los ejes de desarrollo geoeconómicos

Los retos y desafíos que vive el Perú con la vigencia del proceso de regionalización y descentralización administrativa, política, económica, social, manteniendo el contexto y connotación del mar y sus aguas continentales interiores, nos hace esperar que se produzcan cambios. Algunos de ellos ya empiezan a visualizarse, como los siguientes:

- Incremento de la jerarquía y disposición interna para organizar, administrar y controlar políticas de gestión y otras.
- Mejoramiento de la visión de los asuntos regionales dentro de la toma de decisiones nacionales de intervinculación de centro a la periferia y viceversa.
- Incremento de demanda de conocimientos como fuente generadora de proyectos regionales.
- Incremento de capacidades de gestión vinculatoria con las regiones circundantes.

Es así como, respetando la organización de los departamentos, los que a partir de enero de 2003 constituyen las 25 regiones del Perú, se estima que

se podrían organizar ejes de desarrollo cuyas características geoeconómicas deben ser integradoras dentro del propósito de estructurar redes de intervinculación económica, social y de servicios entre unos y otros, a fin de romper la desarticulación compartimentada y generar macrorregiones.

En este sentido, podríamos hablar de una organización de hasta seis ejes de desarrollo geoeconómicos:

1. **Eje Norte Grande**. Abarcaría los centros de desarrollo de las regiones Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, las provincias de San Martín y la provincia de Bagua de la región Amazonas. Su centro geoeconómico debería encontrarse en el vértice formado por la comunicación fluvial y vial que conecte la ciudad de Piura con los ríos Marañón y Santiago, pasando por las ciudades de Jaén, Bagua y el río Huallaga, y el puerto de Yurimaguas. Su valor radicaría en el potencial de poblamiento y desarrollo de áreas fundamentales para la consolidación territorial peruana frente a Ecuador, así como para la integración fronteriza con ese país.
2. **Eje Amazónico**. Se integraría con los centros de desarrollo de las regiones Loreto, Amazonas y las provincias de San Martín. Su centro geoeconómico debería estar en el ámbito del sistema fluvial del río Amazonas, particularmente el comprendido por los ríos Ucayali, Marañón, Napo, Putumayo y Yavarí. Su centro natural se ubicaría en el núcleo de Iquitos-Nauta. Su valor radicaría en la organización y el usufructo de nuestra condición amazónica, la integración vial y fluvial de la cuenca, su proyección atlántica, la articulación directa Napo-Putumayo para la integración económica y social de dicha Mesopotamia, y el desarrollo del potencial amazónico frente a la proyección e irradiación del Brasil a través del curso del río Amazonas hacia el Pacífico.
3. **Eje Centro Transversal**. Abarcaría los centros de desarrollo de las regiones Lima, Áncash, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali y la Región Constitucional del Callao. Su centro geoeconómico estaría constituido por la integración de los valles de los ríos Santa, Alto Marañón y Alto Huallaga, valles y ríos tributarios del río Pachitea hasta su desembocadura en el Ucayali y el valle del río Mantaro. Su valor radicaría en constituir el corazón del país y en su proyección como eje radial de dinamización frente al núcleo Cruzeiro do Sul de Brasil hacia el Pacífico.
4. **Eje Centro Meridional**. Comprendería los centros de desarrollo de las regiones Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios

y las provincias de ceja de selva de la región Puno. Su centro geoeconómico estaría entre el eje de la ciudad del Cusco y la cuenca del río Urubamba. Su valor radicaría en su carácter costero-andino-meridional y en su potencial como eje radial múltiple frente a la aproximación articulada del eje Porto Bello-Río Branco del Brasil, así como el desarrollo de los territorios de la selva alta y la selva baja de Bolivia.

5. **Eje Sur Grande**. Abarcaría los centros de desarrollo de las regiones Arequipa, Moquegua, Tacna y las provincias altiplánicas de Puno y el lago Titicaca. Su centro geoeconómico estaría ubicado en el vértice formado por la proyección vial que vincula las ciudades de Arequipa, Juliaca, Puno, Moquegua y Tacna. Su valor radicaría en su potencial como sistema de comunicaciones y área de producción y servicios agrarios e industriales de zona franca frente a la aproximación del norte chileno, además del usufructo compartido del Perú y Bolivia del lago y la articulación con el Altiplano boliviano.
6. **Eje Multipolar Marítimo**. Conformado por la interconexión tierra-mar



"Perú presenta una gran diversidad de ecosistemas en costa, sierra y selva, apreciándose como un mosaico muy diverso que se distribuye a nivel longitudinal y latitudinal, y a diferentes escalas como unidades funcionales; esto quiere decir que algunos ecosistemas mayores incluyen a otros menores"

de todos los centros de desarrollo de las regiones de la costa, con particular gravitación de los puertos profundos de Paita, Chimbote, Callao, Pisco (San Martín), San Juan, Matarani, Ilo y otros. Se trataría de un eje multipolar a partir de dichos puertos y otros por concretarse. Su valor geoeconómico radicaría en su calidad de sistema logístico de explotación, transformación, almacenamiento y distribución racional de los recursos e insumos de exportación e importación integral, además del desarrollo naviero de alto bordo y de cabotaje menor de intercambio y emergencia, y en su proyección económica hacia la cuenca del Pacífico. Este eje multipolar marítimo explica por sí solo la importancia del ambiente marino en el desarrollo sostenible.

El rol del Perú en la cuenca del Pacífico

Para bosquejar el rol de nuestro país, antes debo acudir a las expresiones de Arnold Toynbee, cuando escribió lo siguiente sobre la evolución de las civilizaciones: "Asumir retos, calcular riesgos y atender los desafíos es lo que la capacidad humana de cada cultura realiza con sabiduría, propósitos y entendimientos para ir resolviendo problemas, pues si no sucumbirá ante la avidez expectante de sus vecinos o de fuerzas extrañas allende los mares".

La ubicación geofísica del Perú en la región central y occidental de América del Sur lo convierte en el acceso principal y paso obligado hacia la cuenca del Pacífico de Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay, además de los países allende el Atlántico.

El Perú no solo limita con el océano Pacífico, sino que está integrado a él a través de sus 3.080 km de costa litoral. Esta óptica rompe las barreras de los límites y mejora las proyecciones y posibilidades.

Las relaciones con la cuenca del Pacífico se movilizan dentro de contextos institucionales de política económica, financiera y productiva para uso de mercados y captación de capitales. Ello exige el establecimiento de propósitos que enmarquen los retos y desafíos, y el accionamiento de estrategias que garanticen el mejor uso de las posibilidades de la cuenca en beneficio del bienestar y la seguridad de la nación peruana.

Por ello, la visión sobre el Asia-Pacífico y la Alianza del Pacífico (Colombia, Chile, México y el Perú) tiene que estar ligada a un fortalecimiento de las relaciones de intercambio con los países de interés de la cuenca. Para ello, se tiene que enfatizar la discusión en cátedras universitarias, congresos, seminarios, conferencias, etc., para madurar los temas, delinear políticas y es-

trategias integrales, idear y generar proyectos de intercambios y convenios de cooperación científica, tecnológica, técnica, económica, financiera, etc.

Un requisito importante para intensificar esta participación sería la determinación del papel que el Perú podría ejercer en el área. Por ese motivo, es necesaria la proliferación de programas de formación educativa, profesional y técnica con el compromiso del gobierno, los empresarios y los emprendedores, dentro de un consenso general. Hay que tomar decisiones cuanto antes y propiciar el perfeccionamiento de actividades por aproximaciones sucesivas para las negociaciones en el mejor uso del mar.

El rol de la universidad para la cuenca del Pacífico

Los días pasan y ya en el país se incrementa la conciencia de la necesidad de conocer, acercarse e integrarse a través del mar al sistema Asia-Pacífico. Aunque estemos llegando algo tarde a diferencia de otros países latinoamericanos, lo importante es que ya miramos y podemos incrementar la implementación, desde la academia profesional, el gobierno y la empresa privada, todos los procesos creativos para acoger retos y calcular riesgos dentro de consensos racionales y con ordenamientos idóneos que garanticen tiempos y esfuerzos decisivos.

Quiere decir, y no cabe la menor duda, que se propiciará el efecto multiplicador aprendiendo a conocerlos, desde nuestras universidades y foros afines, pues así se logrará que más personas se interesen en seguir sus evoluciones, y el país pueda comprometerse más y mejor en grandes proyectos con Asia-Pacífico.

Para ello, hagamos cátedras difundidas donde los analistas peruanos, latinoamericanos y, desde luego, desde el Asia-Pacífico, nos expongan los temas principales al respecto, y así se hable, se difunda y se conozca nuestras raíces para ir asumiendo el reto, no de ahora sino de siempre.

El Perú, con 3.080 km de costa al pie del océano Pacífico y ubicado en la estratégica zona central de Sudamérica, que constituye el centro neurálgico que nos hace intervenir en las realidades geopolíticas que ello implica, especialmente a las enunciadas premisas de integración y globalización, está obligado a impulsar profesional e institucionalmente todas las medidas de efectos multiplicadores para ir introduciéndonos al flujo de los intercambios de la cuenca y era del Pacífico, y precisamente en momentos en que no quedan barreras para el vertiginoso avance científico y tecnológico que hay a través del mar y sus aguas continentales.

Anticiparnos al destino que nos deparan los retos manifiestos es, desde lue-

go, función de la nación integralmente, de cada uno de sus profesionales y de una definida conciencia marítima. Pero, más específicamente de la política de Estado, de la universidad peruana e instituciones afines que deberán estar exigentemente atentas a las manifestaciones de esa proclamada globalización, tanto como a las realizaciones permanentemente superadas de la sistematización, la automatización, la mecatrónica, etc., es decir, al mundo del ciberespacio y generar mente, conocimiento y propósitos para ir perfeccionando la aplicación de nuestra política para la cuenca del Pacífico.

En conclusión, hasta aquí vemos que el tema del ambiente marino y el desarrollo sostenible es mucho más amplio y está abierto para una creatividad y continuidad de nivel universitario, del interés de los profesionales y técnicos peruanos y de toda la nación, que siempre ha visto la mayoría de las posibilidades marítimas en estado latente y ha esperado acciones concretas por todo el tiempo, y sobre todo que los resultados eficaces se marquen en el futuro más cercano.

El océano Pacífico no es un límite del Perú, sino su vinculación trascendente con todos sus factores de desarrollo socioeconómicos.

Conciencia marítima nacional

La conciencia marítima nacional del Perú conserva su valor en la población, siempre y cuando se mantenga una íntima relación con los conocimientos sobre el mar y sus aguas continentales, los objetivos nacionales y la política marítima peruana.

Definimos la conciencia como el sentimiento interior por el cual una persona reconoce sus propias acciones. Normalmente está basada en su formación, como producto del medio social educativo técnico y profesional, sus creencias, su conducta orientada por afinidades, gustos propios y también inducidos por el medio físico en que vive y orientados por una promoción específica. Si esta atracción y orientación se generaliza, entonces podemos afirmar que es el conjunto de representaciones, ideas, creencias e ideales comunes a una sociedad. Esta conciencia colectiva de una nación está vinculada a la personalidad de la nación que le da su diversificada identidad nacional, dentro de la cual está la conciencia marítima.

El mar es uno de los grandes intereses nacionales. Así como vemos, admiramos, usamos y protegemos el mar como un medio natural de actividades diversas que el ser humano emplea para su beneficio individual y

colectivo, su visualización, vocación y usos serán paulatinamente impregnados en la conciencia humana y probablemente generarán respuestas en todos los campos de la actividad marítima productiva, de servicios sociales, académicos y también deportivos, recreativos, artísticos, etc., haciendo del Perú en plenitud un país marítimo.

La conciencia marítima nacional del Perú conserva su valor en la población, siempre y cuando se mantenga una íntima relación con los conocimientos sobre el mar y sus aguas continentales, los objetivos nacionales y la política marítima peruana.

Esta conciencia forma parte del carácter intangible del sentimiento por el mar de nuestro dominio. Juega un papel importante en el desarrollo económico-social y al determinar nuestros intereses marítimos. Así se impulsa una proyección reflexiva, crítica y creativa hacia la totalidad de los espacios del dominio marítimo en todos sus ámbitos, para determinar el curso de acción; asimismo, fortaleciendo el pensamiento alrededor de las actividades relacionadas por afinidad e intereses socioeconómicos, asumiendo presencia nacional e internacional.

Podemos afirmar que la determinación de una conciencia marítima sólida y continuamente fortalecida aportará fuerza intelectual motivadora a la política nacional marítima. Paralelamente, la educación sobre el mar y sus aguas continentales contribuirá al robustecimiento de la conciencia marítima y nos dará la idoneidad para generar recursos para su usufructo y perspectivas de activo uso científico y tecnológico. La implementación de una infraestructura adecuada para establecimientos técnico-profesionales y universitarios marítimos debidamente equipados permitirá el desarrollo de programas y proyectos de estudio e investigación que incrementen el desarrollo de los intereses marítimos en una acción de causa-efecto.

Una sólida conciencia marítima hará ver la necesidad de crear instituciones *ad hoc* para los deportes y recreaciones náuticas con políticas específicas que propicien la incorporación de estas actividades al sector educacional y universitario público y privado, con facilidades y procedimientos para su ejercicio masivo a nivel nacional regional, municipal y también empresarial, y de clubes dispuestos al aprovechamiento de los medios acuáticos internos y del propio mar.

En conclusión, en el Perú, los intereses marítimos son la viva expresión del deseo colectivo de la nación de usar el mar y sus aguas continentales como

medio natural y aprovechar sus recursos para el desarrollo de actividades en los campos político, económico, jurídico, científico, cultural y otros.

Entonces, la expresión "deseo colectivo de la nación" por el mar, los ríos y los lagos emana de una convicción que vislumbra la necesidad material o espiritual del pueblo peruano, que se proyecta en la conciencia y eficiencia colectiva del país, generadora de aspiraciones nacionales impregnadas en la mentalidad y que comúnmente llamamos "conciencia marítima nacional".

No obstante, en el Perú, tenemos evidencia de la fragilidad de esta conciencia marítima. Es así que desde hace más de 30 años viene siendo cuestionada por algunos pocos peruanos, representantes de políticas de corrientes opuestas, la firma de la Convemar. Basándose en nacionalismos fundamentalistas, aprovechando la libertad de opinión, y tal vez en las evidentes vulnerabilidades de gobernabilidad y ordenamiento, han impedido que el Perú forme parte de dicha convención, que representa la ley universal sobre el mar.

Esto da pie para expresar que la conciencia marítima de un país como el Perú siempre tendrá una variabilidad en función de su solidez y promoción de objetivos y políticas nacionales, su historia, sus valores, sus controles y su protección, donde el mar y sus aguas continentales, con énfasis en sus intereses marítimos, están dentro del marco de los propósitos y acciones del Perú como nación.

En el Perú, el conocimiento de su historia marítima ha contribuido fundamentalmente a la formación de la conciencia marítima. Una prestigiosa institución académica, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, viene haciendo su gran aporte para difundir nuestro pasado en lo que se refiere al mar como gran protagonista, en nuestra vinculación con el resto del mundo y como esencial fuente de recursos. Desde hace más 50 años, un grupo de historiadores y expertos profesionales han desplegado esfuerzos para el estudio y la investigación del mar y sus recursos, su historia desde la época prehispánica, el desarrollo de sus intereses marítimos y la defensa de su soberanía. Este gran proyecto se inició en 1963, con la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, que en 1973 se constituyó en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. La *historia marítima del Perú* se publica ininterrumpidamente desde 1972, año en que apareció el primer volumen. A fines de 2015 ha visto la luz el tomo XIV, volumen 1, *La República 1919 a 1930*, y el segundo volumen, actualmente en preparación,

debe aparecer en mayo de 2017. La colección hasta la fecha consta de 27 volúmenes. Esta obra historia constituye una de las bases estructurales para el perfilamiento, el diseño y la permanente actualización de la política marítima peruana.

Política nacional marítima

Los Estados siempre han visto la necesidad de una doctrina marítima fundada en la evolución continua y permanente del dominio marítimo, para la formulación de políticas de Estado específicas que comprometan a todos en su estudio y aplicación de ciencia y tecnología, con el objeto de cuidar ese gran espacio oceánico, dando protección al ambiente marítimo de la contaminación, depredación y usos delictivos, así como del impacto de la explotación de recursos minero energético y otros.

En el Perú, dada su condición de país marítimo, ha existido siempre, aunque sin la suficiente cohesión, el propósito de diseñar objetivos y políticas sobre el mar y sus aguas continentales, a fin de determinar cursos de acción para integrar el dominio marítimo con el interés nacional e impulsar la prosperidad de la nación. En este empeño se ha venido trabajando para la permanente actualización de nuestra política marítima. En este sentido, menciono algunos temas que aportan para ese cometido:

1. Determinar objetivos tangibles relacionados con la realidad marítima del Perú, contrastando con los de países de interés y del mundo que permitan su evaluación activa y permanente.

2. Establecimiento de una metodología con el propósito de lograr su implementación continua.

3. Concatenación de la diversidad administrativa del dominio marítimo, evitando fragmentación y compartimentaje de jerarquías, responsabilidades, especializaciones y entidades comprometidas tanto sectoriales, regionales, de instituciones públicas y privadas que interactúan en el medio marítimo: autoridad marítima, autoridad portuaria, municipios litorales, empresas navieras, pesca, deportes náuticos, recreación, etc.

4. El establecimiento de un cuerpo legal aplicable y concordante con la compleja realidad marítima nacional, regional e internacional, que norme e institucionalice estudios, investigaciones y asesorías especializadas, considerando su modernización.

5. El reforzamiento continuo de la conciencia marítima nacional y regional, enmarcada en la tarea de promoción de actividades marítimas, de formación escolar y profesional integrada con el mar y de activación de foros de discusión sobre el valor y significado del mar y sus aguas continentales.

6. Establecer estrecha integración entre los objetivos nacionales y la política marítima, a fin de que guarde realismo y vinculación con el creciente desarrollo del derecho internacional marítimo, regulado por la Convemar y la corriente del desarrollo de los intereses marítimos del Estado peruano.

7. El realismo de su contenido debe contemplar los cambios que son fruto de variaciones propias de experiencias en sus aplicaciones y hechos respecto de la situación mundial vinculada a las megatendencias internacionales marítimas.

La dinámica de esta política está marcada por un permanente análisis de los factores geopolíticos del océano Pacífico suroriental, de los factores geográficos, económicos, políticos, humanos, etc., que muestran su realidad y sus vinculaciones proyectadas al futuro dentro de la condición de país marítimo, andino, amazónico, altiplánico, latinoamericano y sudamericano. Sobre esta base se determina la política marítima para cumplir los objetivos nacionales, entre ellos los "intereses del Perú en el mar".

Estos contenidos políticos actualizados irán consolidando las acciones y responsabilidades para el desarrollo de las potencialidades de prosperidad en el mar, dentro del juego de los intercambios socioeconómicos y de las vinculaciones de competencia industrial, de transporte, de limites demarcatorios, que establecen los derechos del dominio marítimo peruano y el derecho internacional marítimo.

Bibliografía

- BROUSSET BARRIOS, Jorge. Los Límites entre Perú y Chile. En: *Revista de Marina*, 2003. Año 96, nro. 2.
- CASTRO CONTRERAS, Jaime. *Geopolítica. Una visión del Perú y sus posibilidades*. Lima: Editorial Distribuidora Buenaventura. 1994.
- DE RÁVAGO BUSTAMANTE, Enrique. *Viaje y estudios en la historia de la geografía*. Lima. Edición privada. 2003.
- ODUM, Eugene P. *Ecología*. México D.F.: Nueva Editorial Interamericana. 1984.
- PONCE DE LEÓN BARDALES, Rosa Graciela. *El Perú y sus recursos. Atlas geográfico y económico*. Lima: Auge Editores. 1994.
- VEGAS VÉLEZ, Manuel. *Ecología y mar peruano*. Lima: Editorial Hozlo. 1996.
- ZEVALLOS NEWTON, Ricardo. La oceanografía y su significado. En: *Adogen*, 1997. nro. 65.




I
D
E
E
A

Simulación como parte de la gestión de crisis

Magister Bruno José Arias Bailly
Magister en Ingeniería de Sistemas e Informática con mención en Tecnología de la Información y Comunicaciones por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ingeniero Informático por la Universidad Ricardo Palma. Desarrollador del simulador sonar CSU y de la Mesa de Ploteos sistematizada del BAP *Arica*. Ingeniero Líder del Proyecto de Gestión de la Inspectoría General de Marina.



RESUMEN
Este artículo parte de la problemática que tienen las organizaciones para enfrentarse a eventos inesperados que nunca experimentaron, y de conocer cuán graves podrían ser para la continuidad del negocio. Asimismo, busca la relación existente entre tres conceptos: la gestión de crisis, la simulación de vida y la gestión del conocimiento. Por tales razones, propone el experimento de colocar a un grupo de miembros de cada organización dentro de un escenario que simule a una empresa ficticia afectada por crisis, para luego mostrar aceptación o rechazo de la simulación como herramienta para la gestión de crisis, así como herramientas para crear y compartir conocimiento de forma dinámica. Con el fin de apoyar la misión, se presentan algunas teorías y afirmaciones de diferentes autores relacionadas con conceptos como las formas de aprendizaje en el ser humano, la crisis, la gestión de crisis, la simulación, la gestión de conocimiento y el modelo de aceptación de tecnologías denominado TAM III. El experimento se llevó a cabo en dos bancos de la ciudad de Lima, los cuales también fueron sometidos a entrevistas y un cuestionario que permitieron conocer la percepción de utilidad y fácil uso de la tecnología.
PALABRAS CLAVE: Simulación, continuidad de negocios, gestión de crisis, crisis, modelo de aceptación de tecnologías.

ABSTRACT
This article starts from the problematic that organizations have to face to unexpected events that never experienced, and from knowing how serious it could be for the continuity of the business. At the same time it looks for the relation that exists between three concepts: The Crisis Management, Life simulation and the Knowledge Management. For such reasons it proposes the experiment of putting a group of members of each organization inside of an scenario that simulates a fictitious enterprise affected by the crisis, to then show acceptance or rejection of the simulation as a tool for the Crisis Management, as well as a tool to create and share knowledge in a dynamic way. In order to support the mission, some theories are presented and assertions of different authors related to concepts such as the forms of learning in the human being, crisis, crisis management, simulation, knowledge management and the model of acceptance of technologies denominated TAM III. The experiment was carried out in two banks of the City of Lima, which also were subjected to interviews and questions that enabled to know the perception of utility and easy use of technology.

KEYWORDS: Simulation, continuity of business, crisis management, crisis, model of acceptance of technologies.

1. Introducción

La simulación, según su origen etimológico, deriva del latín *similis*, que puede traducirse como "parecido o similar", y el sufijo *-ion*, que es equivalente a "acción o efecto". Por lo tanto, se puede decir que simulación es la acción de imitar algo real, algún estado o proceso. Por ello, la simulación ha sido utilizada para optimizar funcionamientos o rendimientos, seguridad, pruebas,

• Artículo recibido el 8 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 17 de noviembre de 2016

entrenamiento, aprendizaje y educación. La simulación permite presentar los efectos reales a condiciones variantes y permite probar diferentes posibles cursos de acción. Desde hace varios años se han utilizado dispositivos, de acuerdo con la disponibilidad tecnológica de la época, para desarrollar máquinas que permitan simular situaciones reales. Han sido desarrollados artificios mecánicos, eléctricos y electrónicos, así como escenario virtuales, con el fin de entrenar a individuos en sus diversos campos o hasta prepararse para eventos inesperados.

Los sistemas simuladores constituyen una rama de la informática que cuenta con un gran éxito en el mundo. Los temas de estas aplicaciones de utilidad son tan variados que pueden ir desde la medicina hasta la utilización en áreas militares. Es muy común que muchos especialistas afirmen que el límite de los simuladores está en la imaginación humana y que siempre son de utilidad en toda aquella área donde se necesite operar un equipo o sistema, así como para tomar las mejores decisiones estratégicas, todo esto con el fin de disminuir riesgos y costos.

En la actualidad los sistemas simuladores no son más parte de un solo computador, sino que comprenden un área física cada vez mayor y más compleja, compuesta de varios computadores conectados en una red que cumpliendo cada uno una funcionalidad distinta, como la generación de datos a través de tramas en la red, la visualización en tercera dimensión, el uso de consolas o controles idénticos a los reales, y, a nivel estratégico, con la creación de mundos virtuales con dificultad escalable, que permita entrenarse en la toma de decisiones.

Este estudio pretende utilizar como base la necesidad de las empresas de entrenarse en la gestión de crisis a través de algún método o modelo que las ayude a poner en práctica su plan de continuidad o sus capacidades para tomar decisiones en momentos de crisis, tal y como lo hacen las fuerzas armadas con sus juegos de guerra.

La teoría del aprendizaje basado en la experiencia es un punto importante relacionado con esta investigación, porque, según refiere el psicólogo norteamericano Carl Rogers[1], las personas aprenden mejor cuando están totalmente involucradas en el proceso de aprendizaje, así como cuando tienen control sobre su naturaleza y dirección. Apoyando a la teoría de Rogers, Claudia van den Heuvel[2] sostiene, partiendo de la premisa de que las habilidades

1. ROGERS, Carl. *Freedom to Learn. A View of What Education Might Become*. Columbs: Merrill Publishing Company. 1969.
2. HEUVEL, Claudia van den. High fidelity simulation exercises for training strategic crisis management. Mayo de 2012. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.continuitycentral.com/firstplacepaper.pdf

complejas se adquieren mejor sobre base de la experiencia, el entrenamiento en simulación implica la aceleración de experiencia profesional mediante la confrontación con los desafíos específicos de domino. Asimismo, Heuvel sostiene que la gestión de crisis estratégica requiere un conjunto de habilidades "no técnicas" que son diferentes a aquellas aplicadas durante el negocio usual, y que esas habilidades son más fácilmente aprendidas, retenidas y transferidas a la vida real a través del entrenamiento frecuente usando ejercicios inmersivos de simulación. También se toma como apoyo la opinión experta del vicepresidente del área de ingeniería en simulación marítima de la empresa alemana Rheinmetall Defence, quien confirma que las empresas alemanas usan simulación para la gestión de crisis, especialmente para entrenamiento y análisis.

El problema que tiene cualquier empresa es: ¿cómo enfrentarse a eventos inesperados que nunca experimentaron? ¿Cómo saber en qué magnitud afectan a la continuidad del negocio o, más aún, puede paralizarla? Por lo tanto, el objeto general de la realización de esta investigación es averiguar por qué no se está usando simulación para la gestión de crisis en nuestro país y, además, conocer la percepción del usuario tras experimentar su uso. En general, los objetivos específicos que presenta esta investigación son desarrollar un experimento utilizando simulación, que cuente con un escenario ficticio y someta a una crisis escalable al comité de crisis de los bancos, para luego medir la percepción de aceptación de los participantes en relación con la simulación como parte de la gestión de crisis.

2. Metodología

Este estudio se diseña basado en una estrategia técnico-metodológica cualitativa de tipo investigación-acción, que por su objetivo es explicativa, ya que pretende resolver por qué no se utiliza la simulación tipo seminario en gestión de crisis, así como qué tan aceptable es en nuestro país. La frontera de la investigación está dada por un escenario ficticio en el que se toma a un grupo de colaboradores de por lo menos dos organizaciones (miembros del comité de crisis) y se les comparte información teórica suficiente para aprender a realizar de la mejor forma el manejo de crisis usando simulación tipo seminario. El concepto principal que forma parte de esta investigación es la simulación tipo seminario, que será medida a través del modelo TAM III en relación con la utilidad y su fácil uso. Esto permitirá conocer el nivel de percepción al final del experimento. Se planea realizar el experimento dentro de por lo menos dos organizaciones bancarias, a grupos a los que se proporcionará toda la información teórica necesaria que les permita aprender dinámicamente

usando simulación tipo seminario en el manejo de crisis y cómo tomar mejores decisiones. Para lograr esto, es necesario contar con un experto en diseño de escenarios para simulación tipo seminario y que, a la vez, tenga experiencia como evaluador. Al inicio del estudio se proporcionará a cada grupo que utilizará la simulación una serie de preguntas abiertas o entrevistas que reflejen el nivel de conocimiento que los colaboradores tienen acerca de este tipo de simulación y cuánto creen que les puede servir para su desempeño en la toma de decisiones durante el manejo de crisis.

Al término del estudio, se realizará un grupo focalizado, con cuestionarios o entrevistas a los miembros participantes, que reflejen el nivel de satisfacción que tienen después de la experiencia y cuánto creen en ese momento que la simulación tipo seminario les sirve para su desempeño dentro del manejo de crisis. Con esto se pretende resolver dos interrogantes:

¿por qué no se está utilizando la simulación de vida en la gestión de crisis (continuidad de negocio) en las organizaciones de nuestro país, a pesar de que es una herramienta muy importante para este tipo de gestión en otras partes del mundo? ¿Qué tan aceptable es esa tecnología en nuestro país?

La población requerida debe estar compuesta por el comité de manejo de crisis o por aquellas personas nombradas por la empresa para entrenarse en el manejo de crisis. El estudio se llevará a cabo en por lo menos dos bancos de la ciudad de Lima. Los datos serán recopilados de la siguiente manera: 1) elaborar un cuestionario con preguntas abiertas o entrevista personal que permitan determinar el nivel de percepción de uso de simulación tipo seminario en la organización, qué tan relacionado o cercano es el concepto de las empresas con respecto a las definiciones teóricas; 2) desarrollar un escenario ficticio que pueda ser utilizado en un escenario de simulación tipo seminario, con el fin de proporcionar a la empresa la experiencia de usar simulación como herramienta en la gestión de crisis; y 3) analizar las opiniones de los participantes después del experimento, así como la percepción que tiene en relación con su actual entrenamiento en gestión de crisis.

3. Revisión de la lectura

En primer lugar se muestran algunas teorías de aprendizaje en el ser humano, necesarias para entender este fenómeno que es la raíz del caso de estudio, pero haciendo énfasis en aquella teoría que se acerca más a fundamentar el objetivo de la investigación. Otros conceptos descritos son la gestión de crisis que engloba la propuesta de investigación, el modelo Technology Acceptance Model (o TAM, por sus siglas en ingles), que será tomado como herramienta para

medir la aceptación del modelo tecnológico que es parte de esta propuesta, y brevemente la gestión del conocimiento. Asimismo, se presenta un área en donde se realiza o sugiere la mencionada gestión. Por último, y no por eso menos importante, conoceremos en qué consiste el aprendizaje basado en la experiencia a través de la simulación tipo seminario (simulación de vida).

3.1. El aprendizaje

Sandra Mahar y Maddy Harford (2005)[3] citan en su investigación acerca del comportamiento humano que: "El producto de aprendizaje incluye conocimiento y habilidades intelectuales, actitudes y respuestas emocionales, así como comportamiento social y habilidades de movimiento". Y que, además, a través de nuestras interacciones con un único ambiente personal, nosotros aprendemos a pensar, actuar y sentir en formas que contribuyen a nuestra identidad humana individual.

Julia Atkin[4] describe el aprendizaje como una ocurrencia más eficiente cuando: "todo el cerebro se dedica a pensar, y en particular cuando el proceso de aprendizaje se mueve desde experiencias de reflexión sobre experiencias; así ese patrón o marco de trabajo permite al aprendizaje, la comprensión del significado de aprendizaje en el centro de la mente y finalmente el aprendizaje se mueve sobre una facilidad para usar el lenguaje, reglas, leyes, principios de precisión y eficiencia en el pensamiento; haciéndolo y además aprendiendo". Los conceptos acerca del aprendizaje antes expuestos nos brindan mayor claridad acerca del aprendizaje humano.

3.2. Teoría del aprendizaje basado en experiencia

Otras teorías como la social generalmente no investigan la naturaleza del aprendizaje basado en experiencias. De hecho, esta teoría es la que tiene mayor relevancia para esta investigación. Básicamente, trata de comprender las formas en que las experiencias, ya sean de primera o de segunda mano, motivan a los individuos y facilitan el aprendizaje.

Para el psicólogo norteamericano Carl Rogers (1902-1987), el aprendizaje basado en experiencia es autoiniciado, es decir, las personas tienen una inclinación natural para aprender; lo hacen cuando el alumno está totalmente involucrado en el proceso de aprendizaje, así como cuando tienen control sobre su naturaleza y dirección.

---

3. MAHAR, Sandra; HARFORD, Maddy. Research on Human Learning. Victoria: Department of Education and Training. 2005.
4. ATKIN, Julia. Thinking: critical for learning'. En: EDWARDS, John (Ed.). *Thinking: International Interdisciplinary Perspectives*. Melbourne: Hawker Brownlow Education. 1994, pp. 201-215.

Rogers (1902-1987), en contradicción de aquellos que defienden la teoría del aprendizaje cognitivo, afirma que el aprendizaje solo se puede facilitar: no podemos enseñar a otra persona directamente. Los alumnos se vuelven más rígidos bajo amenaza. El aprendizaje significativo se produce en un entorno donde las amenazas para el aprendiz se reducen al mínimo, y el aprendizaje es más probable que ocurra y dure cuando es autoiniciado.

Otra afirmación sumamente importante para esta investigación es aquella en la que Rogers (1902-1987) aboga por una situación dinámica en la que el nuevo aprendizaje alimenta e influencia ambientes de aprendizaje existentes, creando así un proceso de cambio continuo.

3.3. La crisis

Luis Adawi[5] define la crisis como un evento que se presenta en forma inesperada y que afecta las principales actividades de una empresa, dificultando el logro o mantenimiento de sus objetivos trazados. Asimismo, Adawi afirma que en nuestro país, como en muchas partes del mundo, existen empresas que tienen mucha, poca o ninguna noción de cuánto puede afectar a la continuidad de las empresas el hecho de que una crisis se realice. Las empresas que tienen conciencia de la crisis han desarrollado lo que conocen como "plan de continuidad", en donde detallan los procedimientos que cada área debe realizar para afrontar la crisis. Sin embargo, una gran parte de las empresas le restan importancia a la gestión de crisis, porque piensan que mientras hagan bien las cosas, la crisis no tocará sus puertas.

El consultor de comunicación y gestión de crisis Enrique Alcat[6] manifiesta: "Me siento convencido de que las empresas que estén preparadas y cuyos directivos invierten en formación y comunicación de crisis serán capaces de afrontar cualquier contingencia mucho mejor que las que no lo están, y desgraciadamente la mayoría de nuestras empresas no solo no están preparadas, sino que siguen pensando que las crisis les ocurren a otras y nunca a ellas o, en el mejor de los casos, que cuando tengan una contingencia grave ya verán en ese momento lo que deben hacer; gravísimo error como punto de partida".

---

5. ADAWI, Luis. Simulación para el entrenamiento en gestión de crisis. En: *Revista de Marina*, nros. 35-45, diciembre de 2010.
6. ALCAT, Enrique. ¿Crisis? Sí, gracias. La comunicación minimiza el impacto de una crisis. 21 de noviembre de 2008. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://pdfs.wke.es/2/9/1/3/pd0000022913.pdfALCAT, Enrique. ¿Crisis? Sí, gracias. La comunicación minimiza el impacto de una crisis. 21 de noviembre de 2008. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://pdfs.wke.es/2/9/1/3/pd0000022913.pdf

Teodoro Wigodski[7] presenta la siguiente clasificación de escenarios de crisis: a) producidos por ataques de agentes externos: empresas de la competencia, rumores mal intencionados, delincuencia, ataques informáticos, contaminación de productos, terrorismo o guerra con otro Estado; b) producidos por ataques de agentes internos: sabotaje o boicot de algún miembro de la empresa por venganza, paralización de labores por huelga de operaciones, accidentes, etc.; c) producidos por accidentes a causa de fenómenos naturales: terremotos, tsunamis, inundaciones por lluvias, entre otros; d) producidos por incidentes involuntarios: incendios, errores técnicos, fallas o demoras en la ejecución de algún proceso de la empresa.

> Luis Adawi define la crisis como un evento que se presenta en forma inesperada y que afecta las principales actividades de una empresa, dificultando el logro o mantenimiento de sus objetivos trazados.

Luis Adawi[8] afirma que existen empresas —sobre todo en países desarrollados— con comités de crisis encargados de crear condiciones adversas que paralicen la actividad de la empresa; pero esas condiciones no nacen de la mente de los miembros del comité y tampoco son directamente implementadas para probar el proceso real por el riesgo que implicaría, sino que les sirven para analizar las condiciones o situaciones en las que la empresa sería gravemente afectada en su productividad, y luego determinan qué se debería hacer para superar el evento que generó la crisis.

3.4. La gestión de crisis

Álvarez y Macías[9] afirman que la gestión de crisis es un planteamiento basado en el desarrollo de planes de contingencia en los que la respuesta es inmediata y automática, de acuerdo con capacidades propias y existentes en el momento de la crisis, que se activan mediante unos procedimientos preestablecidos. Por otro lado, Wigodski[10] afirma que la gestión de crisis consiste en contar con la capacidad para reconocer y actuar frente a las señales que anticipan una situación perjudicial para la empresa.

---

7. WIGODSKI, Teodoro. Gestión de crisis: nuevas capacidades para un mundo complejo. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dii.uchile.cl/~ceges/publicaciones/93%20ceges%20TW.pdf
8. ADAWI, op. cit.
9. ÁLVAREZ LEIVA, Carlos; MACÍAS SEDA, Juana. *Manual de procedimientos en manual de crisis*. Madrid: Aran Ediciones. 2007.
10. WIGODSKI, op. cit.

Van den Heuvel[11] sostiene que cualquier gestión de crisis debe fundamentalmente ser soportada por una estructura predefinida y un arreglo de planes, que permitan asegurar una recuperación y una respuesta apropiadas ante un incidente amenazante.

3.5. Modelo TAM

El modelo de aceptación de tecnología (TAM, Technology Acceptance Model) ha sido el único modelo que ha capturado la mayor parte atención de la comunidad de sistemas de información. Davis[12] propone que "el uso del sistema" es una respuesta que puede ser explicada o presagiada por "motivación de los usuarios", lo cual, a su vez, está directamente influenciado por un estímulo externo que consiste en "las características y capacidades del sistema" actual. En su modelo inicial, Davis sugiere que la motivación del usuario se explica por tres factores: el fácil uso percibido, la utilidad percibida y la actitud hacia el uso del sistema.

Lee, Kozar y Larsen[13] afirman que el modelo TAM se ha vuelto tan popular que ha sido citado en la mayor parte de investigaciones que se han ocupado de la aceptación del usuario por tecnología. Davis[14] define la utilidad percibida como el grado que una persona cree que el uso de un sistema en particular podría mejorar su desempeño en el trabajo. A su vez, el fácil uso percibido es el grado que un individuo cree que el uso de un sistema en particular sería de libre de esfuerzo físico y mental. Con el fin de desarrollar unas escalas de medición de la utilidad percibida y la percepción de facilidad de uso, Davis[15] se refirió a las escalas psicométricas utilizadas por la psicología. Estas escalas típicamente incitan al individuo a responder diversas preguntas que se refieren a un contexto dado. Las respuestas obtenidas de estas indicaciones se pueden analizar y se utilizan como un indicador de la creencia interna de una persona para el contexto considerado. En el caso de TAM, Davis desarrolló sus escalas psicométricas para la percepción de utilidad y para la percepción de fácil uso en tres fases: una fase de pruebas preliminares, un estudio de campo empírico y un experimento de laboratorio.

---

11. HEUVEL, op. cit.
12. DAVIS, Fred. A technology acceptance model for empirically testing new end-user information systems: theory and results. Tesis de doctorado. MIT Sloan School of Management, Cambridge. 1985.
13. LEE, Younghwa; KOZAR, Kenneth A.; LARSEN, Kai R. T. The technology acceptance model: past, present, and future. En: *Communications of the Association for Information Systems*. Vol. 12, artículo 50. 2003.
14. DAVIS, op. cit.
15. DAVIS, Fred. Perceived usefulness, perceived ease to use, and user acceptance of information technology. En: *MIS Quaterly*, setiembre de 1989. Vol. 13, nro. 3, pp. 319-340.

Por otra parte, las definiciones conceptuales de la percepción de fácil uso y la percepción de utilidad, mencionadas anteriormente, se utilizaron para generar 14 elementos en cada constructo, relacionados con las escalas de medida a la aceptación de una tecnología. Younghwa, Kozar y Larsen[16] afirman que el modelo TAM se considera la teoría más influyente y comúnmente empleada para la descripción y la aceptación de los sistemas de información por el individuo.

3.6. Gestión del conocimiento

La gestión del conocimiento es en esencia la actividad que permite facilitar los procesos mediante los cuales las organizaciones y las personas crean, comparten y utilizan el conocimiento. Shannak, Masa'deh, Akour[17] explican que las estrategias para la gestión del conocimiento deben estar alineadas con la visión y la gestión, y, además, deben asegurar que los empleados de la organización estén embarcados en las estrategias. Asimismo, debe existir una retroalimentación entre los ejecutivos y los empleados de la organización.

Si bien es cierto que la gestión del conocimiento sortea una amplio rango de disciplinas y tecnologías como sistemas expertos, groupware, redes semánticas, entre otras, una tecnología en particular es la que centra mayor atención para esta investigación. Se trata de la simulación, que el experto en gestión del conocimiento Karl-Erik Sveiby, profesor de Knowledge Management en el Hanken Business School de Helsinki (Finlandia), sugiere como un componente tecnológico de gestión de conocimiento, en referencia a "la simulación por computadores, simulación manual como juegos de rol para probar nuestras habilidades".

3.7. Aprendizaje virtual

El aprendizaje virtual tiene como herramienta a la simulación, la cual está compuesta por la simulación virtual, constructiva, constructiva-distribuida y de vida o tipo seminario. Apoyando a la teoría de Carl Roger (1902-1987) del aprendizaje basado en experiencia, Claudia van den Heuvel[18] parte de la premisa de que las habilidades complejas se adquieren mejor sobre la base de la experiencia, y sostiene que el entrenamiento en simulación implica la

16. YOUNGHWA, KOZAR, LARSEN, op. cit.
17. SHANNAK, Rifat O.; MASA'DEH, Ra'ed M.; AKOUR, Mohammad Ali. Knowledge management strategy building: literature review. Julio de 2012. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/257922672_Knowledge_Management_Strategy_Building_Literature_Review
18. HEUVEL, op. cit.

aceleración de experiencia profesional mediante la confrontación con los desafíos específicos de dominio.

Roger Shank[19], en su libro *Aprendizaje virtual. Un enfoque revolucionario para formar equipos de trabajo altamente capacitados*, nos brinda una amplia explicación de su teoría acerca del aprendizaje virtual. En lugar de probar una lista de cosas para recordar, Shank nos cuenta sus historias y experiencias desde este campo del aprendizaje. Los puntos principales de Shank sobre el aprendizaje virtual son: 1) la gente necesita estar motivada para aprender; 2) la gente tiene que experimentar sus expectativas de fallar para aprender; 3) el aprendizaje debe ser divertido; y 4) el aprendizaje debe basarse en una historia. Por otro lado, Lisa Dawley y Chris Dede[20] afirman que el aprendizaje se sitúa en el momento en que un estudiante experimenta y aplica el aprendizaje en un entorno específico o en situaciones que tienen sus propios contextos sociales, físicos y culturales. Por ejemplo, un estudiante que administra una tienda puede obtener valiosos conocimientos y habilidades en las operaciones de negocio, relaciones con los clientes y la comercialización de una manera auténtica, que no se podría lograr mediante la lectura de un libro de texto y al escribir un documento.

Según Gibson[21], las tecnologías virtuales proveen ambientes alternativos de aprendizaje, porque disponen o pueden ser creados por una variedad casi infinita de contextos virtuales, lo que les da a los usuarios una sensación de "estar inmerso en la situación" y, por lo tanto, la capacidad de aplicar el aprendizaje en un contexto real.

Claudia van den Heuvel[22] afirma que la alta fidelidad y los ejercicios inmersos en simulación (haciendo referencia a la simulación de vida) sin duda son la forma más apropiada de formación para ejecutivos de nivel estratégico en la gestión de crisis. Esto se debe a que proporciona a los ejecutivos la oportunidad de practicar sus respuestas a crisis en condiciones semejantes de estrés, incertidumbre, dinamicidad de riesgo y rendición de cuentas, como la experimentada en incidentes de bienes. Según Van den Heuvel, la exposición a incidentes simulados dentro de un ambiente de aprendizaje seguro permite la

19. SCHANK, Roger. *Virtual Learning. A Revolutionary Approach to Building a Highly Skilled Workforce*. Nueva York: McGraw-Hill. 1997.
20. DAWLEY, Lisa; DEDE, Chris. Situated learning in virtual worlds and immersive simulations. 2013. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic1116077.files/Virtual%20Worlds_Dawley_Dede.pdf
21. GIBSON, D. *Living virtually: Researching new worlds*. En: International Journal of Gaming and Computer-Mediated Simulation. nros. 59-61. 2010.
22. HEUVEL, op. cit.

adquisición y el desarrollo de habilidades críticas y transferibles que son cruciales para la gestión de crisis eficaz dentro de cualquier dominio u organización.

3.8. ¿Cómo organizar los ejercicios de simulación para la gestión de crisis?

Luis Adawi[23] sostiene que todo ejercicio de simulación debe contar con diferentes grupos o equipos organizados: por un lado, aquel que diseñe, conduzca, controle y evalúe el ejercicio (grupo de dirección y control de la simulación), y, por otro lado, aquel compuesto por los participantes que serán los que se entrenen en la gestión exitosa de la crisis (grupo de participantes o jugadores). Según Adawi, el grupo de dirección del juego debe estar conformado por un gerente de mando superior (de ser posible, el gerente general o algún miembro del directorio de la empresa), conjuntamente con un grupo de gerentes o ejecutivos que cuenten con las especialidades necesarias para determinar y diseñar el escenario ideal para los objetivos que se persigan en el juego. El grupo de conducción y evaluación del juego será responsable de la ejecución, la conducción del juego, la implementación de las entradas laterales y la personificación de los roles, como medios de prensa u otras organizaciones que no estén siendo representadas por el grupo de participantes que formen parte del entrenamiento. Para la función de evaluación es deseable que se cuente con expertos en los procesos y áreas que se están afectando con la crisis. Este último grupo deberá designar como mínimo un facilitador por cada grupo de participantes del entrenamiento, cuya función es de apoyo y guía para el entrenamiento del escenario y entradas laterales, incluyendo apoyo a la materialización de las entradas laterales, así como la función del desempeño de cada uno de los participantes y del grupo en sí. El grupo de participantes los constituyen los ejecutivos que se están entrenando, es decir, los jugadores. El grupo de prensa tiene un importante rol dentro del juego, debido a que permite entrenar a los líderes en las declaraciones ante la opinión pública. Este último grupo también provee de una ambiente de mayor realismo en el juego. Gibson[24] afirma que para crear un mundo virtual se deben generar estímulos sensoriales como gráficos, sonidos, percepciones visuales de movimiento a través del medio ambiente, con la capacidad de tocar objetos y mapas que proporcionen la ubicación geográfica. Esto crea la sensación de inmersión del ser humano dentro de un ambiente simulado. La idea en estos mundos virtuales es enseñar a los aprendices una serie de actividades en forma interactiva y

23. ADAWI, op. cit.
24. GIBSON, op. cit.

basada en experiencia que les permita tomar decisiones y obtener diferentes resultados según las acciones tomadas.

De la revisión de la lectura, se puede entender también que muchos de los autores mencionados anteriormente están de acuerdo en que el aprendizaje a través de experiencias es un método que permite crear, compartir y utilizar el conocimiento. Asimismo, se ha podido explicar que actualmente existen herramientas que incrementan la posibilidad de experimentar y, por ende, realizar una buena gestión del conocimiento. Por otro lado, el modelo TAM —para ser más específicos, en su última versión TAM III— muestra ser un modelo ideal para cumplir con la evaluación de la percepción de utilidad y fácil uso de la simulación tipo seminario en los usuarios que se entrenen en gestión de crisis.

4. Presentación y análisis de datos

Tiene como fin mostrar inicialmente el nivel de concepción que tienen las entidades bancarias en relación con crisis, riesgos, entrenamiento, simulación tipo seminario, entre otros aspectos. De igual forma, muestra los resultados de los cuestionarios aplicados al término de los experimentos, que miden la percepción de los participantes según la utilidad, el fácil uso, entre otros constructos que el modelo TAM III proporciona. Es así que se obtiene la aceptación del modelo o tecnología que se evalúa.

4.1. Análisis

Con el fin de iniciar el trabajo de campo de esta investigación, en la primera fase se elaboró un conjunto de 12 preguntas relacionadas con conceptos como crisis, riesgo, planeamiento, simulación, gestión de conocimiento y entrenamiento. Se invitó a 14 de las 16 entidades bancarias situadas en la ciudad de Lima para que designaran a por lo menos a un miembro del comité de crisis para ser entrevistado. Sin embargo, solo dos estuvieron dispuestos a colaborar con la investigación. Las entrevistas fueron grabadas y se llevaron a cabo dentro de las instalaciones de ambas entidades bancarias. Al término de cada una de ellas se procedió a realizar la transcripción dentro del software ATLAS.ti, con el fin de codificar los constructos basados en las citas de interés para esta investigación y tener la posibilidad de relacionarlos. Para la implementación del juego de simulación, fue necesario elaborar un escenario ficticio de una entidad bancaria que muestra cómo esta opera según el servicio que brinda y cómo está constituida organizacional y geográficamente. Luego se realizaron las inducciones previas al ejercicio para cada entidad bancaria. Así, se buscó

explicar a los participantes cómo se lleva a cabo el juego de simulación y se absolvió cualquier duda en relación con el escenario de simulación. La primera inducción, que correspondía al banco 1, se realizó en la primera semana de junio de 2015. La segunda inducción, que correspondía al banco 2, se realizó en la última semana de setiembre de 2015. En agosto de 2015 se llevó a cabo el entrenamiento en gestión de crisis utilizando el juego de simulación en el banco 1 y la segunda semana de diciembre 2015 se realizó el entrenamiento en el banco 2. En cumplimiento de la segunda fase de esta investigación, se desarrolló un cuestionario de 43 preguntas utilizando una variante de Likert, compuesto por un formulario en formato .PDF y que se envió al correo electrónico de cada uno de los participantes del juego de simulación de cada entidad bancaria, con el fin de conocer la percepción que tienen con respecto a la utilidad, el fácil uso y la intención de usar la tecnología propuesta.

4.2. Presentación de resultados

El experimento se llevó a cabo en dos entidades bancarias denominadas "banco 1" y "banco 2". Los resultados obtenidos de las entrevistas iniciales con la codificación realizada en el software ATLAS.ti permiten conocer cómo relacionan los bancos en cada uno de los constructos. La red semántica muestra la relación entre los códigos, las citas que presenta cada código y si tienen citas en común, tal y como se muestra en la figura 1.

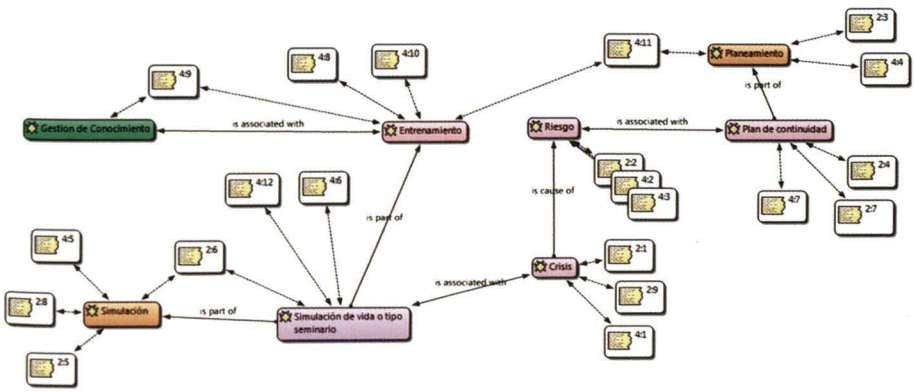


Figura 1: Red semántica.

De la red semántica se interpreta que para los entrevistados en ambos bancos la simulación de vida o tipo seminario es parte de la simulación, así como parte del entrenamiento. También coinciden en que el entrenamiento está asociado a la gestión del conocimiento. Por otro lado, se entiende que el plan de continuidad es parte del planeamiento y que está directamente asociado con los riesgos, que pueden causar una crisis. Asimismo, perciben que la simulación tipo seminario está asociada a la crisis, pero no han tenido la oportunidad de poner el modelo a prueba. La simulación tipo seminario es parte de la simulación (como concepto general) y que a su vez es parte del entrenamiento. De igual modo, el entrenamiento está vinculado con la gestión del conocimiento. Por otro lado, un plan de continuidad es parte del planeamiento que realiza un banco y guarda una asociación directa con los riesgos, los cuales pueden ser la causa de crisis en una organización. Por último, la simulación tipo seminario está asociada a la crisis, en el sentido de que permite entrenarse para evitarla o tomar las mejores decisiones ante la presencia de una. La segunda etapa de este estudio corresponde a la ejecución del escenario de simulación y al análisis del cuestionario de preguntas basadas en una variante de la escala Likert según la exigencia del modelo TAM III, y que están relacionadas con la percepción de utilidad, fácil uso y otros constructos que se efectuaron al termino del experimento. En el caso del banco 1, el cuestionario se aplicó a cinco miembros del comité de crisis, y en el caso del banco 2 fue aplicado a nueve miembros del comité de crisis. El cuestionario estuvo compuesto de 43 preguntas orientadas a cada uno de los constructos relacionados con este estudio y con siete opciones de respuesta. Los valores de las respuestas por cada participante fueron ingresados al software SPSS, en donde se crearon variables para obtener la media para cada uno de los constructos. Asimismo, para dar una representación cualitativa a la media se utilizó un criterio de percepción con seis valores extremos que indican qué tan positivo es cada constructo para los cuestionados. Por ejemplo, algunos criterios tienen las formas: 1) totalmente desfavorable, muy desfavorable, desfavorable, favorable, muy favorable, totalmente favorable; 2) totalmente útil, muy útil, útil, inútil, muy inútil, totalmente inútil; 3)totalmente satisfecho, muy satisfecho, satisfecho, insatisfecho, muy insatisfecho, totalmente insatisfecho. Estos criterios se toman como referencia para ver la aprobación porcentual de cada constructo en la gráfica de TAM tal y como se muestra en la figura 2, en donde se observa la relación que debe existir entre los constructos. Es decir, se puede interpretar que si los encuestados responden favorablemente al constructo de calidad de información, eso incrementa la utilidad percibida. De igual manera, si responden favorablemente a las preguntas directas de

utilidad percibida, eso permite concluir que tienen una mayor probabilidad de intensión de uso. A través de este modelo se puede contar con la capacidad de concluir si la tecnología es aceptada por los usuarios.

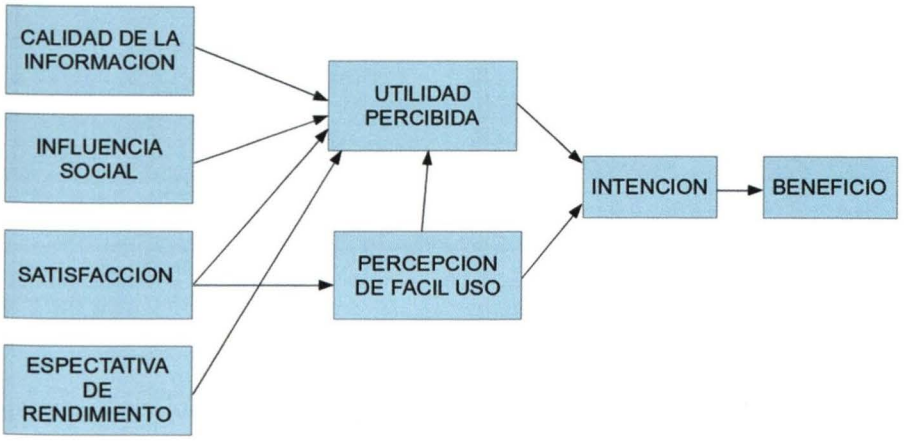


Figura 2: TAM III.

4.3. Resultados del cuestionario en el banco 1

En respuesta al cuestionario aplicado después del juego de simulación al comité de crisis del banco 1, que fue ingresado al software SPSS, este banco aceptó seis de los siete constructos propuestos. El constructo rechazado fue el de intensión de uso, debido a que la mayoría de los participantes conceptualizaron su respuesta en que no usarían la simulación en lo que restaba del año. Con el fin de tener una idea más clara de cómo se obtiene la aceptación o rechazo de un constructo, las figuras 3 y 4 muestran dos gráficas obtenidas del banco 1 relacionadas con los constructos de: 1) percepción de utilidad, en donde se puede observar que el 80% de los participantes considera la simulación tipo seminario como muy útil para desarrollar sus labores, mientras que un 20% la considera totalmente útil; y de 2) intención de uso, en donde ser observa que un 20% de los participantes considera muy desfavorable su intención de usar simulación próximamente, un 40% lo considera desfavorable y un 40% considera favorable su intención de uso.

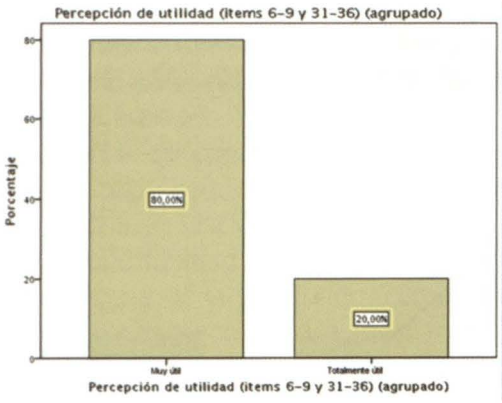


Figura 3: Utilidad percibida.

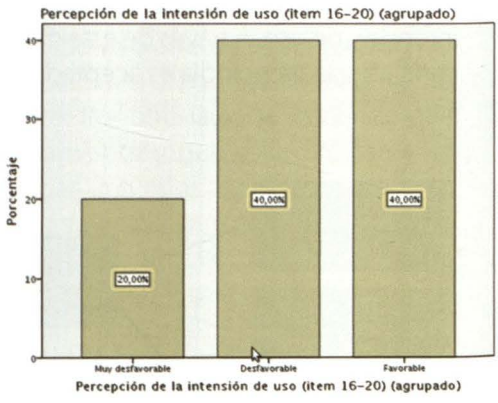


Figura 4: Intención de uso.

4.4. Resultados del cuestionario en el banco 2

En respuesta al cuestionario aplicado después del juego de simulación al comité de crisis del banco 2, este banco aceptó todos los constructos propuestos. Al igual que en el caso anterior, las figuras 5 y 6 muestran dos gráficas obtenidas del banco 2 sobre los constructos de: 1) percepción de utilidad, en donde se puede observar que el 77,78% de los participantes percibe a la simulación tipo seminario muy útil para desarrollar sus labores, mientras que un 22,22% la percibe totalmente útil; y de 2) intención de uso, en donde ser observa que un 66,67% de los participantes considera favorable su intención de usar simulación próximamente, y un 33,33% considera muy favorable su intención de uso.

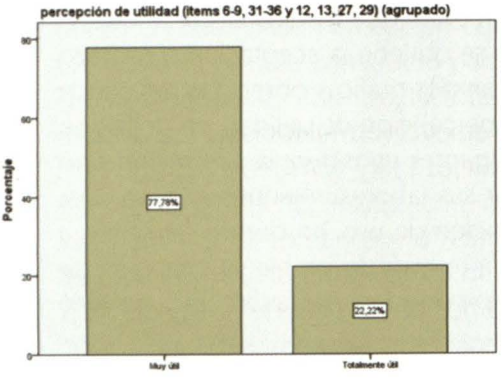


Figura 5: Utilidad percibida.

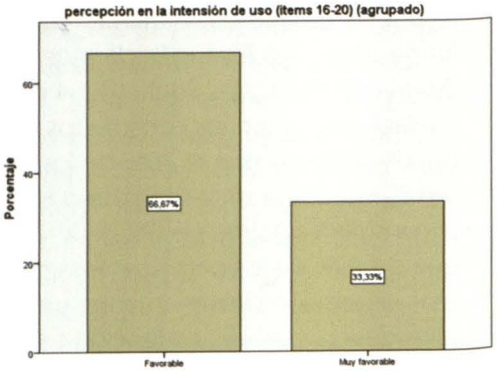


Figura 6: Intención de uso.

5. Conclusiones y recomendaciones

Responderemos a la primera pregunta de investigación: ¿por qué no se está utilizando simulación de vida en la gestión de crisis (continuidad de negocio) en las organizaciones de nuestro país, a pesar de que es una herramienta muy importante para este tipo de gestión en otras parte del mundo? Las entrevistas y la red semántica reflejan que tienen un conocimiento claro de la importancia del entrenamiento en la gestión de crisis y que de hecho se entrenan con modelos similares. También perciben que la simulación está vinculada al entrenamiento. Sin embargo, no contaban con experiencia en este tipo de tecnología, ni tenían conocimiento de que otros países alrededor del mundo la usan no solo en el ámbito financiero. La segunda y última pregunta de investigación es: ¿qué tan aceptable es esa tecnología en nuestro país? En el caso del banco 1, los resultados del cuestionario aplicado a los cinco miembros del comité de crisis arrojaron que seis de los siete constructos fueron aceptados. El único constructor que fue rechazado es aquel relacionado con la intención de usar simulación en los próximos meses, debido a que la mayoría de los entrevistados considera que no lo haría así. Siguiendo la relación de constructos que proporciona el modelo TAM III, y sobre la base de los resultados antes expuestos para el banco 1, se puede concluir que la simulación tipo seminario es aceptada como método de entrenamiento en la gestión de crisis en esa entidad bancaria.

Para el caso del banco 2, los resultados del cuestionario aplicado a los nueve miembros del comité de crisis que conformaron el grupo de jugadores arrojó la aceptación de los siete constructos. A diferencia del caso del banco 1, los resultados arrojados por el banco 2 en cuanto al constructo de rendimiento reflejan que es aceptado, debido a que la totalidad de sus participantes consideran favorable la posibilidad de usar simulación para el entrenamiento en gestión de crisis en los próximos meses. Por lo tanto, siguiendo la relación de constructos del modelo TAM III, y sobre la base de los resultados antes expuestos para el banco 2, se puede concluir que la simulación tipo seminario es aceptada como método de entrenamiento en la gestión de crisis en esa entidad bancaria. Adicionalmente, se puede concluir que debido a que ambas entidades bancarias consideran a la simulación tipo seminario como una herramienta útil y fácil de usa para entrenarse en la gestión de crisis, entonces esta tecnología es aceptada para cumplir con la mencionada labor.

Remontando al inicio de la investigación en donde se proponía corroborar o demostrar la relación existente entre simulación, gestión de crisis y gestión del conocimiento, y en base tanto en los resultado de las entrevistas como en los

cuestionarios, se puede concluir también que las dos entidades tienen claro que la simulación tipo seminario es una herramienta directamente relacionada con la gestión de crisis, e influye en la acción de crear y compartir conocimiento a través de un juego o escenario de simulación.

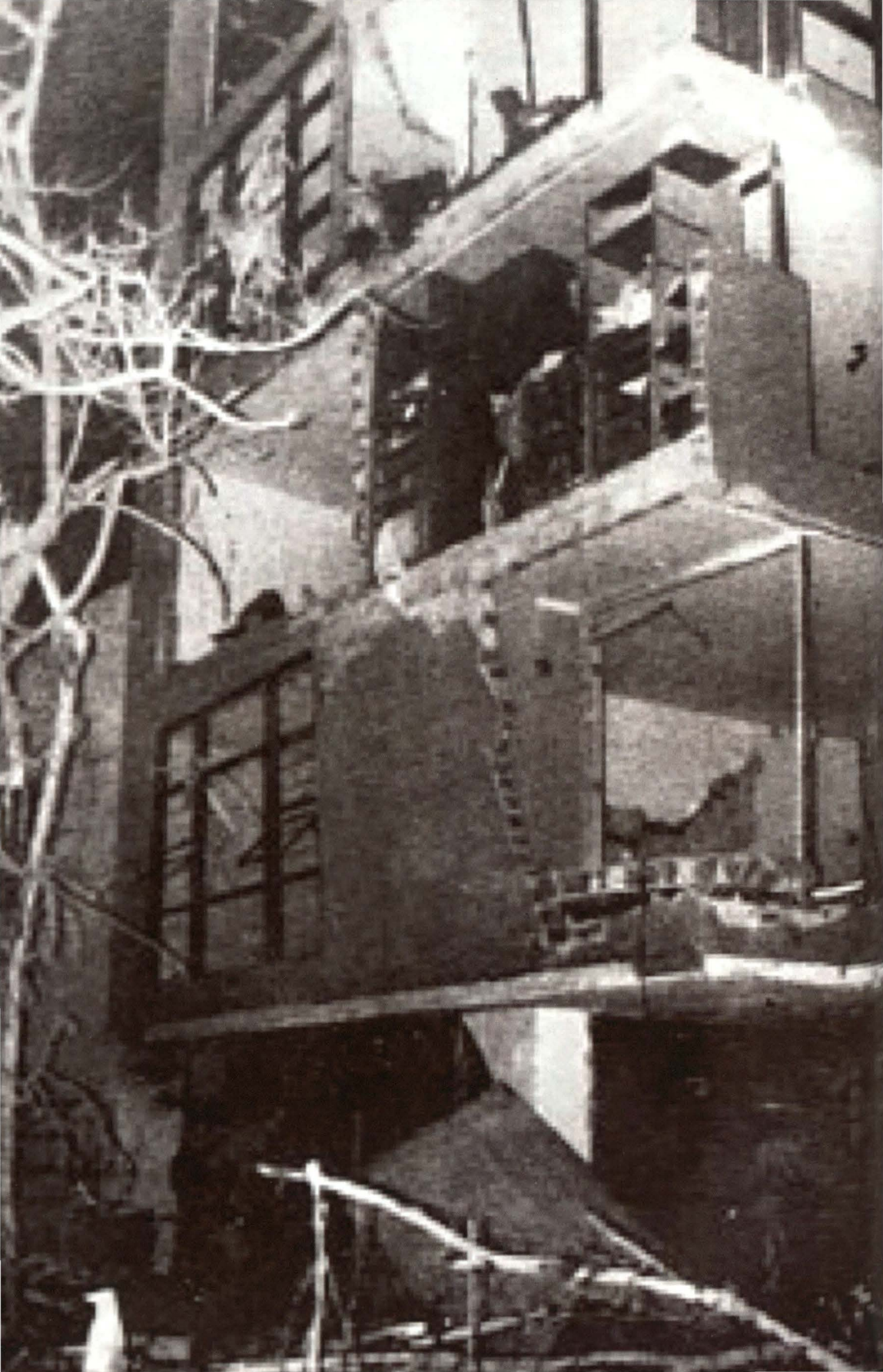
Asimismo, se reafirma entonces —sobre la base de la experiencia vivida en esta investigación— que las afirmaciones expuestas, por ejemplo, por Carl Rogers sobre la forma de mayor provecho para el aprendizaje es la basada en la experiencia, y aquella que hace Claudia van den Heuvel acerca de la alta fidelidad y los ejercicios inmersos en simulación sin duda son la forma más apropiada de formación para ejecutivos de nivel estratégico en la gestión de crisis. Con la experiencia obtenida se puede decir que para realizar un trabajo de investigación en entidades bancarias, y que además esté relacionado directamente con el alto mando, se recomienda realizar cartas de solicitud visadas por la institución que apoye el caso y que se tomen tiempo para buscar contactos que puedan apoyarlos para que esas cartas sean atendidas a la brevedad y les presten la atención necesaria. En cuanto a las entrevistas, insistan y persuadan al entrevistado para que invierta el mayor tiempo posible en ellas, de preferencia más de una hora, pues eso favorece mucho a la investigación.

Bibliografía

- ADAWI, Luis. Simulación para el entrenamiento en gestión de crisis. En: *Revista de Marina*, nros. 35-45, diciembre de 2010.
- ALCAT, Enrique. ¿Crisis? Sí, gracias. La comunicación minimiza el impacto de una crisis. 21 de noviembre de 2008. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://pdfs.wke.es/2/9/1/3/pd0000022913.pdf
- ÁLVAREZ LEIVA, Carlos; MACÍAS SEDA, Juana. *Manual de procedimientos en manual de crisis*. Madrid: Aran Ediciones. 2007.
- ATKIN, Julia. Thinking: critical for learning'. En: EDWARDS, John (Ed.). *Thinking: International Interdisciplinary Perspectives*. Melbourne: Hawker Brownlow Education. 1994.
- DAVIS, Fred. A technology acceptance model for empirically testing new end-user information systems: theory and results. Tesis de doctorado. MIT Sloan School of Management, Cambridge. 1985.
- DAVIS, Fred. Perceived usefulness, perceived ease to use, and user acceptance of information technology. En: *MIS Quaterly*, setiembre de 1989. Vol. 13, nro. 3, pp. 319-340.
- DAWLEY, Lisa; DEDE, Chris. Situated learning in virtual worlds and immersive simulations. 2013. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic1116077.files/Virtual%20Worlds_Dawley_Dede.pdf

- GIBSON, D. Living virtually: Researching new worlds. En: *International Journal of Gaming and Computer-Mediated Simulation*. nros. 59-61. 2010.
- HEUVEL, Claudia van den. High fidelity simulation exercises for training strategic crisis management. Mayo de 2012. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.continuitycentral.com/firstplacepaper.pdf
- MAHAR, Sandra; HARFORD, Maddy. Research on Human Learning. Victoria: Department of Education and Training. 2005.
- ROGERS, Carl. *Freedom to Learn. A View of What Education Might Become.* Columbs: Merrill Publishing Company. 1969.
- SCHANK, Roger. *Virtual Learning. A Revolutionary Approach to Building a Highly Skilled Workforce.* Nueva York: McGraw-Hill. 1997.
- SHANNAK, Rifat O.; MASA'DEH, Ra'ed M.; AKOUR, Mohammad Ali. Knowledge management strategy building: literature review. Julio de 2012. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/257922672_Knowledge_Management_Strategy_Building_Literature_Review
- WIGODSKI, Teodoro. Gestión de crisis: nuevas capacidades para un mundo complejo. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dii.uchile.cl/~ceges/publicaciones/93%20ceges%20TW.pdf
- YOUNGHWA, Lee; KOZAR, Kenneth A.; LARSEN, Kai R. T. The technology acceptance model: past, present, and future. En: *Communications of the Association for Information Systems*. Vol. 12, artículo 50. 2003.





1986

Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos
Egresado de la Escuela Naval del Perú en 1992. Ha sido Segundo Comandante del BAP Callao, Jefe de la Oficina de Información del Comando Conjunto de las FFAA, Segundo Comandante del BAP Mollendo, Comandante del BAP Eten, jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, comandante de la Base Naval de Chimbote y director de la Escuela Conjunta de las FFAA. Actualmente, es subdirector de Información de la Marina. Es calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y egresado del Programa de Maestría en Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica del Perú y del Programa de Maestría en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo en la Universidad San Martín de Porres. Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval, y Escuela Conjunta de las FFAA. Ha publicado artículos en diversos diarios y publicaciones del país.



RESUMEN
1986 es un artículo que rememora las difíciles circunstancias que tuvo que afrontar ese año la sociedad peruana y de manera particular, la Marina de Guerra del Perú, en su lucha contra la agresión desmedida y sin el menor aprecio por la vida humana, que protagonizaron los grupos terroristas. En esta lucha se perdieron las vidas de distinguidos miembros de la Institución, y pese al atentado la Marina de Guerra se comportó a la altura de las circunstancias, convirtiéndose en pieza clave de la derrota de grupos terroristas. En estas líneas se les rinden un modesto homenaje a la memoria de los marinos caídos por la pacificación nacional.

PALABRAS CLAVE:
Memoria, Terrorismo, Sociedad peruana.

ABSTRACT
1986 is an article that recalls the difficult circumstances faced by Peruvian society and, in particular, the Peruvian Navy, in its struggle against excessive aggression and without the slightest appreciation for human life, which were the protagonists of the Terrorist groups. In this struggle the lives of distinguished members of the Institution were lost, and despite the attack, the Navy behaved to the height of the circumstances, becoming a key part of the defeat of terrorist groups. In these lines they are paid a modest tribute to the memory of the sailors fallen by the national pacification.

KEYWORDS
Memory, Terrorism, Peruvian Society.

Como todos los que pasamos de 40, recuerdo bien la crítica situación de seguridad nacional que vivimos en el Perú durante la década de 1980, cuando dos bandas criminales nos atacaban sin tregua y con insania. La sociedad peruana no estuvo preparada para enfrentar una agresión sin precedentes como la que le tocó sufrir esos años, como no lo hubiese estado cualquier otra en circunstancias similares. El ataque se produjo mediante estrategias maoístas y guevaristas de guerra de guerrillas, las cuales ya habían logrado hacerse del poder político en algunos países del gran continente americano.

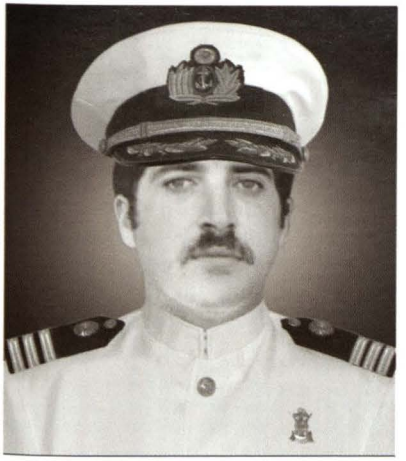
• Artículo recibido el 10 de diciembre de 2016, aprobado para su publicación el 16 de diciembre de 2016

Enfrentar al terrorismo significa una de las mayores pruebas a la que una sociedad democrática puede ser sometida. No es una tarea fácil; sino, observemos lo que ha venido sucediendo en el corazón de la Eurozona, donde varios ataques terroristas han tenido considerable éxito y han generado desasosiego allí donde, apenas horas antes, miles de ciudadanos de todas partes acudían despreocupadamente a visitar algunos de los monumentos históricos más importantes del planeta.

La Marina de Guerra, desde que recibió la orden presidencial de intervenir en la lucha que se dio en el departamento de Ayacucho, se comprometió en ella sin escatimar esfuerzos humanos o logísticos. De ahí que el más peligroso movimiento terrorista Sendero Luminoso afinó la puntería contra ella.

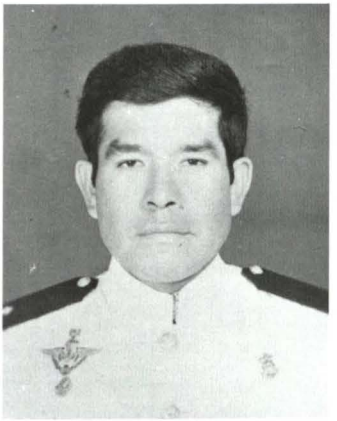
Mediante el asesinato selectivo basado en el ataque a traición, Sendero intentó minar la moral institucional y, con ello, su voluntad de lucha. Los hechos le demostrarían la magnitud de su error.

En medio de este contexto, 1986 fue un año particularmente duro para la institución naval, porque hubo de sufrir la muerte de muchos de sus integrantes por acción del enemigo terrorista, al ser blanco de una vorágine de ataques que en algunos casos cumplieron su cometido, mientras que otros llegaron a ser neutralizados a tiempo. De los primeros, el 14 de marzo de ese año el capitán de corbeta Jorge Alzamora Bustamante, joven oficial que había combatido al terrorismo en Ayacucho el año anterior, fue asesinado frente a su familia. El 5 de mayo es atacado, a unas cuadras de su domicilio, el contralmirante Carlos Ponce Canessa, distinguido oficial de 47 años, de reconocida trayectoria profesional, que cumplía funciones en el Estado Mayor General de la Marina. Carlos Ponce no solo fue baleado por una falsa pareja que se le acercó con engaños, sino que ambos asesinos volaron el auto que conducía. Pese a que el almirante alcanzó a disparar su arma, no pudo sobrevivir al ataque a traición. Semanas después, el 18 de junio, un grupo de terroristas encarcelados se amotinaron en varias prisiones de Lima, entre ellas la que funcionaba en la isla del Frontón. El gobierno dispuso la intervención de la Marina en esta última. Allí se daría un combate entre los terroristas y marinos, en el que perdieron la vida el técnico segundo Marino Palacios David, el oficial de mar primero Edilberto Jiménez Guardia, el oficial de mar segundo Juan Lomas Poetiza y el alumno Marco Antonio Ramírez Gómez. También hubo varios heridos; entre ellos, un capitán de corbeta infante de marina, que fue rescatado del fuego enemigo con una bala en el abdomen. En efecto, un joven y valeroso teniente, esquivando balas, lo

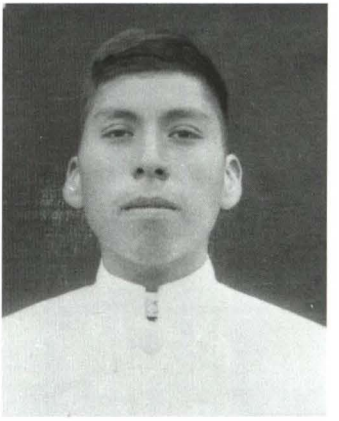


Capitán de fragata
Jorge Alzamora Bustamante

sacó de la zona de muerte, y permitió así que los galenos le salvasen la vida en el quirófano del Hospital Naval. Las represalias del enemigo no se hicieron esperar. El 14 de octubre Gerónimo Cafferata Marazzi, vicealmirante en retiro, fue acribillado mientras se dirigía a su oficina en el Banco Industrial, donde se desempeñaba como presidente del Directorio. Su selección como blanco no fue al azar. Este prestigioso almirante había sido comandante general de la Marina el año anterior y, como tal, tomó decisiones importantes en el nivel militar a favor de la lucha contra la delincuencia demencial de senderistas y emerretistas. Gerónimo Cafferata sobrevivió al atentado solo para fallecer días después ante el dolor y la impotencia de su esposa y de sus hijos, quienes, como todas las familias cuyos seres queridos murieron a manos de aquellos criminales, siguen sintiendo el vacío que su muerte dejó en sus vidas. Días terribles y confusos. A muchos jóvenes lo dicho les sonará a película de acción en cartelera, pero fue real y pasó aquí. No debemos olvidarlo nunca, para que no vuelva a ocurrir algo parecido jamás.



Técnico segundo Ima
Marino Palacios David



Alumno Ima.
Marco Antonio Ramírez Gómez

En el servicio naval hubieron de tomarse medidas extremas para garantizar la vida del personal. Todos estaban en posibilidad de ser atacados, tuviesen la posición que tuviesen en la organización, ya que la estrategia consistía en intentar desmoralizar en los diferentes niveles jerárquicos. Las amenazas anónimas se convirtieron en parte de la rutina.

Han transcurrido 30 años de aquel aciago 1986, que puso a prueba a la Marina de Guerra y a los marinos en su lucha por la conservación de la patria, de nuestros valores y sentimientos heredados, a los que los terroristas pretendían eliminar y reemplazar por un nuevo orden totalitario y criminal como tantos otros que han existido en la historia. Se cumplió con el deber y no hubo lugar a amedrentamiento por los ataques aleves de aquellos criminales a quienes se enfrentó con valor, junto con las otras instituciones armadas, la Policía Nacional y la sociedad toda, que supo reponerse y encarar al terror hasta vencerlo.



Cortejo fúnebre del Vicealmirante Carlos Ponce Canessa.



Almirante Gerónimo Cafferata Marazzi.



Vicealmirante Carlos Ponce Canessa.





Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. Candidato al doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible por la Universidad Alas Peruanas. Docente en la Escuela Superior de Guerra Naval. Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



RESUMEN
Este ensayo desarrolla en tres etapas un ejercicio académico de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico aplicado a la realidad nacional con visión geopolítica integrada de país sustentable, que culmina con una propuesta geopolítica de aplicación a la realidad nacional, en contraste con experiencias y expectativas, que permiten plantear al Estado nuevos lineamientos de acción contemporáneos para diseñar una estructura espacial eficiente empeñada en cristalizar una política marítima integrada y global.

PALABRAS CLAVE: Razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico, realidad nacional, país sustentable, estructura espacial eficiente, política marítima integrada y global.

ABSTRACT
This essay develops in three stages an academic exercise of intuitive, dialectic and systemic reasoning applied to the national reality with integrated geopolitical vision of a sustainable country, the same that ends up with a geopolitical proposal of application to the national reality contrasting experiences and expectations, that enable to propose to the State new contemporary guidelines of action in order to design an efficient spatial structure intended to crystalize an integrated maritime and global policy.

KEYWORDS: Intuitive reasoning, dialectical and systemic, national reality, sustainable country, efficient spatial structure, integrated and global maritime policy.

"Geopolítica [es] [...] el estudio de las manifestaciones espaciales real o potencial de dominio que emanan de la cultura de un pueblo"[1].

Introducción

El objeto de este artículo es abordar la capacidad portuaria del país con un enfoque integrado de visión geopolítica y estratégica proyectada al desarrollo sustentable y la seguridad nacional, que trasciende al ámbito subregional.

Asimismo, su principal propósito es contribuir a formar el criterio geopolítico y estratégico mediante el pensamiento dialéctico aplicado a la realidad nacional,

1. CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica*. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval. 1973.

• Artículo recibido el 23 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 28 de noviembre de 2016

remarcando la importancia del espacio en los intereses nacionales, para el diseño y la construcción de una política marítima de Estado integrada.

Los principales productos esperados del proceso estratégico y geopolítico aplicado a la realidad nacional en este ensayo son: una visión de futuro sustentable, una estructura espacial eficiente y un proceso efectivo de integración nacional por cohesión intercultural.

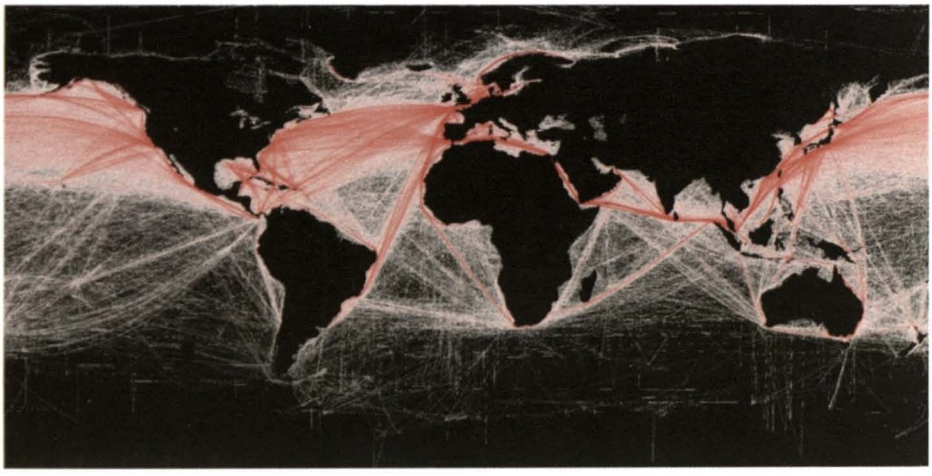
La visión de país sustentable con un enfoque integrado y global corresponde a una seguridad estable y un desarrollo sostenible. La misión que asumimos en este ensayo es proteger los intereses nacionales, a fin de contribuir al bien común. Esta misión es deducida de las normas constitucionales, contenidas en los artículos 38, 44 y 70 de la Constitución Política del Perú.

Para afirmar las bases teóricas del presente ensayo, resumiremos al inicio los conceptos relevantes y sus relaciones, a fin de facilitar su comprensión en contenidos y alcances.

El registro de fuentes documentales empleadas en el presente artículo son un aporte al proceso de investigación comparado para el estudio geopolítico de la realidad marítima nacional e internacional.

El epígrafe citado al comienzo del artículo sugiere por su contenido el pensamiento que lo ha inspirado, privilegiando la importancia de la cultura en las relaciones espaciales de poder.

Figura 1.- Tráfico marítimo mundial: rutas marítimas y terminales multimodales



Fuente: Bill Gates 2013.

1. Relaciones conceptuales: realidad marítima y política marítima

La realidad expresada por hechos se vincula con la política expresada en intereses y con la estrategia expresada en acciones. La realidad es todo cuanto existe en el espacio en el que nos situamos, medio físico que se caracteriza como homogéneo, continuo y multidimensional limitado por su propia naturaleza, marítima, terrestre y aérea, e ilimitado por la naturaleza humana del conflicto, conocimiento y cultura.

El ámbito nacional comprende el ámbito marítimo, delimitado por la vida de relación con el mar y sus afluentes, oceánicos, fluviales, lacustres y canales internacionales de interés nacional, e ilimitado en el pensamiento, el conocimiento y la cultura marítima. La realidad marítima comprende la realidad portuaria, porque ambas corresponden a la misma naturaleza de servicios del ámbito marítimo, a través del transporte y los puertos.

La política en general responde a intereses. El interés es la relación de tensión creada para satisfacer una necesidad mediante un beneficio por alcanzar. El interés es un proceso constante y continuo motivado por el requerimiento de desarrollar carencias y defender abundancias apreciadas en la realidad, frente a la adversidad y oportunidades de la vida de relación[2].

a. Historia y geopolítica

El estudio de la realidad nacional obliga revisar los principios de geopolítica, que corresponden a diez postulados inferidos del comportamiento de las sociedades humanas, a través de diez constantes históricas que vinculan el desarrollo y la seguridad de tales sociedades, en relación con la geografía que las sostienen y sustentan[3].

Aplicando el criterio geopolítico a la realidad portuaria, identificamos para cada postulado los elementos primordiales de la situación problemática, que para el caso aplicativo analiza la crisis de integración que vivimos, por su trascendencia para el país respecto del desarrollo y la seguridad con un enfoque integrado de sustentabilidad, nacional y subregional.

La formación del criterio estratégico compromete la práctica constante de una doble lectura de la realidad y su entorno. El pensamiento dialéctico se forma en

2. DOIG CAMINO, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. Separata IEHMP. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Separata-IEHMP-2016.pdf
3. CASTAÑÓN, op. cit., p. 22.

la relación de elementos básicos entre máximos y mínimos de fuerzas propias, contrastados con fuerzas en oposición, para en síntesis diseñar y construir criterios estratégicos de posibilidades y retos.

Aplicar el criterio estratégico a la realidad y su entorno posibilita contrastar tensiones en oposición. El caso práctico que se expone compara fortalezas y debilidades portuarias del país con oportunidades y amenazas del entorno subregional, definiendo prioridades trabajadas en equipo y expresadas en tensiones máximas y mínimas, respectivamente.

En suma, el pensamiento dialéctico se forma por la contrastación de elementos básicos en oposición, analizados para facilitar el diseño y la construcción de criterios estratégicos expresados en posibilidades y retos, consistentes en estructuras de eficiencia y en procesos eficaces de realización.

b. Realidad marítima y portuaria: rutas y terminales

Centramos nuestra percepción intuitiva e intelectual en dos aspectos relevantes de la realidad marítima: rutas y terminales, remarcando la tendencia de los operadores navieros y portuarios a buscar la fusión en operadores marítimos, y convertirse en grandes empresas transnacionales que también operan terminales con capacidades logísticas, en soporte tanto para el mercado como para el sistema país[4].

Percibimos que en la realidad nacional se configuran dos estructuras espaciales respecto de las actividades marítimas y portuarias, conducidas por la AMN y la APN, respectivamente, ubicadas en sectores y niveles de relación que tienden al compartimentaje de sus órganos y a la fragmentación de sus disposiciones, lo que hace imperioso potenciar las líneas de coordinación entre tales organismos para alcanzar estructuras espaciales más eficientes, que mejoren la efectividad gubernamental en el ámbito marítimo nacional[5,6,7].

Gracias a las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC), podemos apreciar de la realidad global la expresión gráfica del tráfico marítimo mundial, que facilita visualizar las principales y secundarias rutas marítimas en el planeta, así como su estrecha relación con los terminales portuarios, como parte de un todo multimodal del transporte mundial[8].

4. DOIG CAMINO, Jean Jesu. Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades. En: *Revista de Marina*, 2015. Año 108, nro. 2, pp. 149-165.
5. AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dicapi.mil.pe
6. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015-I/be0771c7e56b36a17b40cded3418c57c.pdf
7. CEPLAN. *El Perú en los indicadores mundiales*. Lima: Ceplan. 2016.
8. UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2015_en.pdf

Figura 2.- Postulados de estrategia aplicados la realidad marítima y portuaria



Fuente: Propia 2016

El tráfico marítimo internacional se clasifica en rutas marítimas troncales y alimentadoras. Las primeras se desplazan de este-oeste-este y conectan puntos estratégicos de acceso a los principales mercados marítimos. En las rutas troncales se configuran tres mercados principales: el de la cuenca del Pacífico (14 millones de TEU), el de la cuenca del Atlántico (4 millones de TEU) y el de la cuenca del Índico (8 millones de TEU). Cabe remarcar la ruta troncal alterna de interés subregional entre las rutas Asia-Pacífico con pivote en México, con ida de Chile (Valparaíso) y regreso de México (Manzanillo)[9,10].

Las rutas alimentadoras corren de norte-sur-norte y se caracterizan por configurar puertos concentradores de carga que contribuyen al movimiento del transporte marítimo internacional en rutas troncales. El desarrollo del transporte marítimo interno o cabotaje tiene directa relación con las rutas alimentadoras.

En un segundo orden de importancia, tenemos patrones de rutas alimentadoras en la dorsal del Pacífico, conocidas como «Milk-Run» por el número de puntos de recalada. Las rutas están cubiertas por empresas como MSC (Unión

9. PÉREZ FIAÑO, José Enrique. Infraestructura portuaria y logística del transporte interoceánico regional. Foro Iniciativa Cuenca del Pacífico. Cali, Colombia. 29 de enero de 2007.
10. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Estadísticas sobre el comercio mundial. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf

Europea), Evergreen (Taiwán) y APL (Singapur)[11].

En la subregión del Pacífico sur, y en razón de la tendencia del tráfico internacional por rutas troncales para configurar puertos concentradores, se plantea la existencia de dos sistemas portuarios subregionales. Se trata de dos subsistemas con ejes en los puertos del Callao y de Valparaíso, entre dos rutas troncales alternas desde Manzanillo y hacia el oriente desde Valparaíso.

La importancia de los servicios del transporte marítimo en la economía del país se aprecia en más del 90% del transporte de carga del comercio exterior por vía marítima. Este hecho económico constituye un reto para el desarrollo sustentable y la seguridad nacional, que se refleja en la balanza comercial del país[12].

La distribución de la carga portuaria por terminales en el país, concentrada en el Callao, predetermina un eje portuario central predominante y dos ejes norte y sur secundarios. Por estudios de la realidad marítima se determina la necesidad de sistematizar el desarrollo gradual portuario del país en tres ejes de integración nacional y subregional, norte, centro y sur. Se configuran así cinco macrorregiones en el territorio nacional, que contribuyen a la tendencia de

Figura 3.- Tendencias a la concentración de puertos por rutas troncales alternas a Asia



Sistemas portuarios (2)
1. Callao: Buenaventura, Guayaquil e Iquique
2. Valparaiso: Iquique, San Antonio y San Vicente

11. PÉREZ FIAÑO, op. cit.
12. BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. Reporte de inflación del BCR. Enero de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2015/enero

crecimiento en la subregión en armonía con los ejes IIRSA, sustentada en el transporte multimodal[13].

"El puerto del Callao mueve el 90% del movimiento de carga vía marítima. En segundo lugar se encuentra Paita, en tercer lugar se ubica el terminal portuario de Matarani, en Arequipa, y le sigue el terminal portuario General San Martín, en Ica"[14].

El tráfico interior de naves en el ámbito marítimo nacional refleja en mayor intensidad relativa el movimiento fluvial respecto del marítimo propiamente como tal, situación que persiste en señalar la importancia de potenciar los servicios de transporte acuático en hidrovías y ríos navegables de la cuenca Amazónica[15,16].

Figura 4.- Capacidad Portuaria Sub Regional: Competitividad Portuaria 2014

Puerto	Amarraderos	TON (M)	TEU (MILES)
Callao (6/7/9/6/6)	18	31,831	↑ 1.992,473 (7%)
Guayaquil (7/8/11/8/9)	4	16,298	↑ 1.621,381 (7%)
San Antonio (10/12/14/9/12)	8	16,176	↑ 1.196,844 (11.9%)
Valparaíso (12/11/15/14/16)	8	11,080	↓ 1.093,625 (9%)
Buenaventura (17/24/16/17/18)	11	15,246	↑ 855,404 (1%)
San Vicente (25/26/24/25/30)	4	5,776	↑475,164 (5%)
Iquique (37/35/35/38/42)	4	---	↓ 240,823 (2%)
Arica (42)	5 (1 PE)	---	↑ 216,392 (6%)

Fuente: CEPAL 2016.

13. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iirsa.org
14. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/262bd24e95b01d1ae87203652967bdc8.pdf
15. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
16. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS. Estadísticas portuarias. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1461007958

Mediante Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, publicada en el diario oficial El Peruano, el 1 de marzo de 2003, la Empresa Nacional de Puertos S.A. es el administrador que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo 098 (Ley de ENAPU del 29 de mayo de 1981)[17].

El contexto industrial de empresas que producen servicios portuarios en la subregión presenta la siguiente situación por competitividad de terminales marítimos en movimiento de contenedores: (1) Callao, (2) Guayaquil, (3) San Antonio, (4) Valparaíso, (5) Buenaventura, (6) San Vicente y (7) Iquique. Caben remarcar los factores ubicación (posición) y laboral (rendimiento) del puerto del Callao en el contexto sudamericano, que explican el grado de competitividad alcanzado y sostenido[18,19].

La realidad portuaria del país, concentrada en las capacidades del puerto del Callao, presenta un incremento en sus rendimientos operativos proyectados, hasta casi alcanzar en el movimiento de contenedores los dos millones de TEU (7%), y en carga, los 39 millones de TM (9%)[20,21].

El compartimentaje entre sectores y órganos de gobierno, así como la fragmentación de disposiciones en normas y planes diversos, plantea la necesidad de fortalecer las relaciones de coordinación en los procesos de seguridad y desarrollo de los intereses marítimos nacionales, mediante una estructura espacial eficiente y una planificación estratégica eficaz.

Una estructura eficiente que articule la gestión política y administrativa del Estado requiere fortalecer dos ejes de coordinación. En lo político, mediante una Comisión Ordinaria del Congreso sobre Asuntos Marítimos, Andinos, Amazónicos, Aeroespaciales y Antárticos, vinculada a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y la actividad logístico-portuaria en armonía con los intereses nacionales. Asimismo, se debe contar en lo administrativo con una Comisión Multisectorial de Asuntos Marítimos adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros.

Para una planificación estratégica eficaz se requiere contar con normas legales que respalden la labor del Ceplan con visión de país marítimo, toda vez que

17. Ibíd.
18. CEPAL. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39867/S1500739_mu.pdf?sequence=1
19. DOING BUSINESS. Comercio transfronterizo. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders
20. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
21. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS, op. cit.

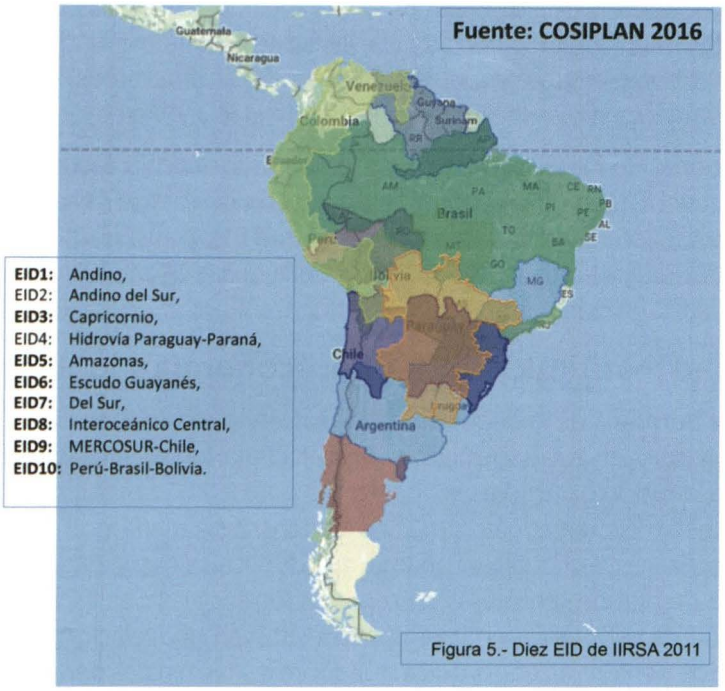


Figura 5.- Diez EID de IIRSA 2011

desde su creación hasta la fecha el proceso de planeamiento estratégico aplicado carece del enfoque del ámbito marítimo nacional, en función del desarrollo sustentable y la seguridad nacional[22,23,24].

En el ámbito portuario del país tenemos: 81 instalaciones portuarias a nivel nacional, que implican una eficiente coordinación y comunicación interinstitucional; 26 instalaciones portuarias de uso público, que implican articular una estructura espacial eficiente, para garantizar la conectividad intermodal del transporte en el país y la subregión; 55 terminales portuarios de uso privado, que implican un compromiso de identificación e integración de la actividad pública y privada por los intereses nacionales. Asimismo, siete concesiones portuarias, seis en el litoral y una en la Amazonía, que reflejan el compromiso público-privado de la identidad e integración por una estructura espacial eficiente en el ámbito nacional, con proyección subregional[25].

22. CEPLAN, op. cit.
23. MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. PENX 2003-2013 y acuerdos comerciales del Perú. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/otros/penx/index.htm
24. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit.
25. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

Por análisis comparativo, la distribución geográfica de instalaciones portuarias chilenas reflejan un esfuerzo por articular el espacio marítimo nacional en armonía con el espacio subregional, con proyección al proceso de integración de la infraestructura suramericana y privilegiando el EID 9 Mercosur-Chile[26,27].

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario determina cinco líneas estratégicas de actividad del Estado en el Sistema Portuario Nacional: 1) su fortalecimiento institucional, 2) potenciamiento de infraestructura y conectividad, 3) fomento de competitividad, 4) integración logístico-portuaria, y 5) relación sostenible puerto ciudad[28].

c. Realidad marítima y portuaria: economía y logística

La industria portuaria de la economía mundial, oferente de terminales marítimos que constituyen eslabones claves de la cadena logística global, sigue la tendencia a la fusión de empresas operadoras portuarias con empresas navieras que dominan el mercado de servicios de transporte marítimo[29]. La influencia de la ampliación del canal de Panamá, que duplica su capacidad de tránsito marítimo, la de grandes empresas de servicios logísticos globales, así como la relocalización de economías en la región, constituyen una relación de tensión importante de periferia a centro, que actúa sobre los terminales portuarios, presionando para obtener de los puertos del Pacífico mayor productividad por estructuras espaciales de eficiencia[30].

A las cuatro principales empresas navieras mundiales que dominan el 50% del mercado mundial del transporte: Maersk (1), MSC (2), CMA MCG (3) y Cosco (4), les siguen Evergreen y Hanjin, en un proceso de fusión con empresas portuarias que en conjunto dominan más del 40% del mercado global portuario[31, 32].

Ubicados en un proceso de globalización, cabe analizar el comportamiento del comercio mundial expresado en un valor económico en alza (2,5%), y con un intercambio de bienes (80%) y servicios (20%). Esta distribución refleja la ten-

26. COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA. *Logística y puertos: una plataforma estratégica de desarrollo para Chile*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://portalportuario.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOG%C3%8DSTICA-1.pdf
27. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
28. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
29. LATINPORTS. ¿Se apoderarán las navieras de la industria portuaria? 1 de diciembre de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://latinports.org/se-apoderaran-las-navieras-industria-portuaria
30. CEPAL. Perfil marítimo. Ranking de puertos de América Latina y el Caribe. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.cl/perfil
31. CEPAL, op. cit.
32. WIKIPEDIA. Shipping companies. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Shipping_companies

dencia al crecimiento del comercio mundial de servicios, entre los que se encuentra el comercio de servicios navieros y portuarios. El servicio de transporte es un medio del comercio y un medio logístico de soporte del sistema global[33].

En el nuevo orden económico mundial se mantiene la distribución del comercio de servicios de transporte en alza (4%) con un valor económico del 20,5% del total del comercio mundial. Dentro de tales servicios, el transporte marítimo cubre el 43%; el aéreo, el 33%; y otros, el 24%. El volumen del transporte mundial de carga es equivalente al total de 9,84 billones de TM, que corresponden al 80% por transporte marítimo y al 20% a otras modalidades. El rol logístico del transporte marítimo mundial se refleja en la carga que traslada, equivalente al 70% del valor económico global, que sostiene el normal funcionamiento del sistema mundial[34].

El comportamiento del mercado marítimo en el comercio transfronterizo de contenedores responde a la oferta y demanda de costos de exportación e importación por unidades TEU/día. El cuadro comparativo que se presenta ofrece la ventaja competitiva del Callao por costos promedios relativos más bajos, factor económico comercial que contribuye a su ubicación en el ranking de puertos en la subregión[35].

El indicador global de desempeño logístico (Logistics Performance Index, LPI) se mantiene estancado desde 2007: ningún país latinoamericano supera el puesto 40 en el ranking mundial, y el valor mediano de las posiciones de toda la región ha ido descendiendo levemente[36,37].

Los costos promedios de logística en la región (expresados como proporción del PIB) son altos, "aproximadamente un 50% por arriba de los de los países desarrollados"[38].

Por investigación comparada, tenemos que el Centro Europeo de Análisis Estratégico (ECSA) realiza estudios e investigaciones sobre la realidad marítima global, y en un esfuerzo de apreciación continua correlaciona rutas y terminales marítimos mundiales. En tal percepción de la realidad, aprecia la relación entre terminales portuarios sudamericanos (6) y norteamericanos (2), en una posición relativa intermedia frente al tráfico, y puertos de Asia y Europa, un enfoque

33. CEPAL, op. cit.
34. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, op. cit.
35. DOING BUSINESS, op. cit.
36. BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. 2013. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.caf.com/_custom/static/ideal_2013/assets/book_1.pdf
37. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
38. BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, op. cit.

que plantea la oportunidad de potenciar los servicios de transporte marítimo en el subcontinente americano en la forma de opción de cabotaje ampliado.

Asimismo, por análisis comparativo, tenemos que el aporte de puertos al PBI de Panamá es del 5% por peaje del canal, y más del 80% por servicios logísticos que se proyectan al comercio exterior en más de 100 empresas multinacionales. En la estructura del Estado, se cuenta con el Gabinete Logístico adscrito a la Presidencia de la República, así como con la Autoridad Autónoma del Canal de Panamá (ACP), enfoque que sugiere una opción alternativa a seguir en nuestro país[39].

2. Concepción geopolítica portuaria nacional: zonas subregionales de influencia

En la subregión suramericana se aprecian los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) de la IIRSA y los procesos de integración CAN y Unasur , que en forma persistente y sostenible pretenden cohesionar la subregión integrando rutas marítimas, terminales portuarios e infraestructura de interconexión multimodal[41,42,43].

El sistema logístico subregional se sustenta en la conectividad del transporte multimodal respecto de la infraestructura para la integración suramericana de diez zonas geoeconómicas, predeterminadas por el valor económico de sus recursos naturales, capital humano y producción total. Las bases técnicas que configuran las zonas geoeconómicas de la subregión son el cimiento macizo de la iniciativa de integración suramericana que la hace sostenible en el tiempo, y el proceso de planificación en marcha es la garantía de su consecución organizada con visión de futuro[44].

El sistema logístico nacional se interrelaciona con el subregional, a través de tres ejes de interconexión intermodal, configurando tres concentraciones portuarias en nuestro litoral en estrecha vinculación con el transporte marítimo de rutas alimentadoras. De este modo se potencia el sistema de cabotaje subregional y se interconecta cinco EID (1, 4, 5, 8, 10) IIRSA.

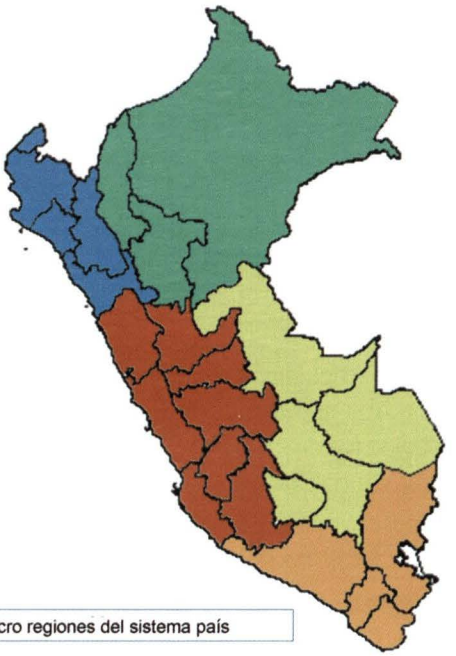
---

39. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE PANAMÁ. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mef.gob.pa/es/Paginas/home
40. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
41. PAREDES MORATO, Yolima. La logística portuaria. Bogotá, julio de 2010. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf
42. CEPAL. Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Brasil. 2012. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Brasil.pdf
43. COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA, op. cit.
44. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.

MR NORTE. Agrupa cinco regiones, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, y Cajamarca, reúne el 15.4% del PBI, el 22.3 % de la población nacional, y el 8.8% del territorio.

MR CENTRO. Agrupa ocho regiones, Ancash, Lima, Ica, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica, y Ayacucho, reúne el 63.4% del PBI, el 51.3 % de la población nacional, y el 20.5% del territorio.

MR SUR. Agrupa cuatro regiones, Arequipa, Moquegua, Tacna, y Puno, reúne el 10.6% del PBI, el 10.7 % de la población nacional, y el 13% del territorio.



MR NORDESTE. Agrupa tres regiones, Amazonas, San Martín, y Loreto, reúne el 4% del PBI, el 7.6 % de la población nacional, y el 35.7% del territorio.

MR CENTRO-ESTE. Agrupa cuatro regiones, Ucayali, Cuzco, Apurímac, y Madre de Dios, reúne el 6.7% del PBI, el 7.9 % de la población nacional, y el 21.8% del territorio.

Figura 6.- Cinco macro regiones del sistema país

Fuente: Propia 2016

a. Concentración portuaria Norte: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Paita**. APP por iniciativa estatal, es un proyecto portuario autosostenible. Fue concesionado a la empresa Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) en 2009. Registra a 2015 un movimiento de 200.000 TEU, con un rendimiento en productividad de 25 TEU/hora. Este puerto se proyecta en nodo intermodal por conectividad con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas, así como en proyección de rutas marítimas hacia el Asia[45].

Por otro lado, Bayóvar es el terminal del oleoducto troncal de Loreto al Pacífico. Se sitúa a unos 100 kilómetros al sur de la ciudad de Piura y embarca toda la producción petrolífera de la selva norte del Perú, así como de los fosfatos extraídos del desierto de Sechura. Este puerto es complemento del puerto de Paita, que configuran la concentración portuaria norte del país, en estrecha relación con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas.

45. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

• **Terminal Portuario de Yurimaguas**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario cofinanciado. Esta obra consolidará el enlace comercial con Brasil y será el centro logístico de la Macrorregión Noreste del país. De este modo, favorecerá el EID 5 Amazonas, que comprende desde el puerto de Paita hasta Yurimaguas[46].

• **Terminal Portuario de Salaverry**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario autosostenible, consistente en la ampliación, adecuación y modernización de los muelles 1 y 2 del puerto de Salaverry para todo tipo de carga. Concesión por 30 años. La proyección geoestratégica de este puerto se orienta hacia los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas[47].

• **EID 1 Andino**. Nodos de articulación de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, incorpora a los dos grandes corredores viales norte-sur que vinculan las principales ciudades de los cinco países. Este EID representa un mercado de cerca de 103,5 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 2,6 millones de kilómetros cuadrados, con un PBI de US$ 361.824,2 millones, concentrados en un 91,7% entre Colombia, Perú y Venezuela[48].

• **EID 5 Amazonas**. Sistema multimodal de transportes, que vincula los puertos de Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en el Perú, con los puertos brasileños de Manaos, Belém y Macapá. Este eje representa un mercado de más de 61,5 millones de habitantes, en un área de influencia de aproximadamente 5,7 millones de kilómetros cuadrados, con un PIB de aproximadamente US$ 150.534,9 millones, concentrados en un 67,9%, considerando el aporte sumado de las áreas de influencia del Perú y Brasil[49].

b. Concentración portuaria Centro: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Chimbote**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible por 30 años. La proyección geoestratégica de este puerto se orienta a contribuir con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas[50].

• **Terminal Portuario Multipropósito de Chancay**. Derecho de uso de área acuática y uso público. Se ubica a 80 kilómetros al norte de Lima. Proyecto: "Terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante". En abril de 2016 se dio

46. Ibidem.
47. Ibidem.
48. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
49. Ibidem.
50. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

inicio a las obras. La proyección geoestratégica de este terminal se complementa con la posición del puerto del Callao, orientada a contribuir en mayor medida la integración central del país y de los EID 8 Interoceánico Central y EID 10 Perú-Brasil-Bolivia (APN 2016).

• **Terminal Norte Multipropósito del Callao**. Capacidad de TEU 800.000, 12,0 millones de TM de carga general. Eslora máxima de 390 m. Profundidad canal de acceso de 16 m. Este terminal se complementa con los terminales del puerto del Callao. Se proyecta en puerto *hub* de la subregión por su ubicación central y occidental de la costa del Pacífico sur[51].

• **Terminal Sur de Contenedores del Callao**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. La principal actividad de este terminal es el embarque y la descarga de contenedores, incluyendo la movilización de carga de transbordo. Muelle de 650 metros. Calado de 16 metros en amarradero. Capacidad para almacenar 850.000 TEU anuales. Este terminal es complementario del puerto del Callao como puerto subregional *hub*, para el transporte contenedorizado, que potencia el transbordo en la subregión y el cabotaje en el país. Su área de influencia se proyecta al EID 10 Perú-Brasil-Bolivia[52].

• **Terminal de Embarque de Concentrados Minerales del Callao**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. Se inauguró en 2014. Contrato por 20 años. Este terminal de minerales complementa la capacidad del puerto del Callao como puerto subregional *hub* multipropósito[53].

La posición geoestratégica del puerto del Callao posibilita por su influencia en el EID 1 Andino y EID 5 Amazonas, contribuyente a la configuración de las Macrorregiones Norte y Noreste y Centro del país. Sin embargo, su proyección es potencial hacia las Macrorregiones Centro-Este y Sur del país, en relación con los EID 8 Interoceánico Central y EID 10 Perú-Brasil-Bolivia, con influencia indirecta al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná hacia la cuenca del Plata. La Macrorregión Centro-Este tiene estrecha vinculación con la Macrorregión Noreste del país, por el factor geovial de ríos e hidrovías.

• **Terminal Portuario General San Martín-Pisco**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario autosostenible. Se ubica en Paracas, localidad de Punta Pejerrey, a 280 kilómetros al sur del puerto del Callao. Muelle tipo marginal con 700 metros de longitud de cuatro puestos de atraque. Edificación de 1969,

51. Ibidem.
52. Ibidem.
53. Ibidem.

cuenta con abrigo natural y buen clima. Contrato por 30 años. Terminal complementario a la capacidad portuaria central del país, cuya proyección geoestratégica se orienta a potenciar las Macrorregiones Sur y Centro-Este, con influencia hacia el EID 8 Interoceánico Central en forma directa, y al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná indirectamente[54].

• **Terminal Portuario de Pucallpa**. APP por promoción del Estado. Proyecto declarado viable en 2015. Por su ubicación geoestratégica se proyecta en nodo intermodal de transporte de la Macrorregión Centro-Este con influencia en el EID 10 Perú-Brasil-Bolivia y con el EID 5 Amazonas, sobre la Macrorregión Noreste del país[55].

c. Concentración portuaria Sur: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Matarani (Tisur)**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. Terminal multipropósito con un muelle longitudinal de 583 metros de largo, calado de 32 pies, para recibir naves de 235 metros de eslora, en tres amarraderos para contenedores y carga general. Un muelle adicional para el embarque de mineral con 280 metros de largo y 59 pies de calado. Capacidad para recibir naves tipo Handysize y Handymax. Este terminal se proyecta a atender la demanda de minerales nacionales de Cerro Verde y Tintaya-Antapacay en conexión directa al EID 10 Perú-Brasil-Bolivia y al EID 8 Interoceánico Central para transporte de minerales de Bolivia[56].

• **Proyecto del Megapuerto Corío**. Ubicado en Punta de Bombón, a 32 kilómetros de Mollendo, en Arequipa, responde a las iniciativas de inversión privada en la región sur del país, en la búsqueda de la mejor ubicación geoestratégica de un terminal multipropósito que dinamice la infraestructura de integración subregional en conexión con el EID 8 Interoceánico Central[57].

• **Terminal Portuario de Ilo**. Es uno de los principales puertos del sur del Perú y se ubica en la región Moquegua. Atiende naves nacionales y extranjeras. Tiene un muelle multipropósito de 302 metros de largo y 27 metros de ancho, profundidades entre 16 y 36 pies en cuatro amarraderos, y una rampa de desembarco, que permite el adecuado embarque y desembarque de mercaderías y productos. Es un terminal estatal (Enapu) de uso público, complementario al terminal de Matarani, privado de uso público, que en conjunto configuran la base de la principal concentración portuaria de la Macrorregión Sur del país,

54. Ibídem.
55. Ibídem.
56. Ibídem.
57. Ibídem.

en proyección geoestratégica de interconexión intermodal con el EID 8 Interoceánico Central en forma directa, y con el EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná indirectamente[58].

• **Proyecto del Megapuerto Gentilar**. Se encuentra a tres kilómetros al sur de Ilo, en Moquegua, responde a las iniciativas de inversión privada en la Macrorregión Sur del país, en la búsqueda de la mejor ubicación geoestratégica para un terminal multipropósito que dinamice la infraestructura de integración subregional en conexión con el EID 8 Interoceánico Central[59].

• **Proyecto del Megapuerto Grau**. En el proceso de búsqueda de la mejor opción del mercado portuario para la Macrorregión Sur del país, se presenta la alternativa del proyecto del puerto Grau. La primera parte del estudio de prefactibilidad del megapuerto fue entregada a la Autoridad Portuaria Nacional

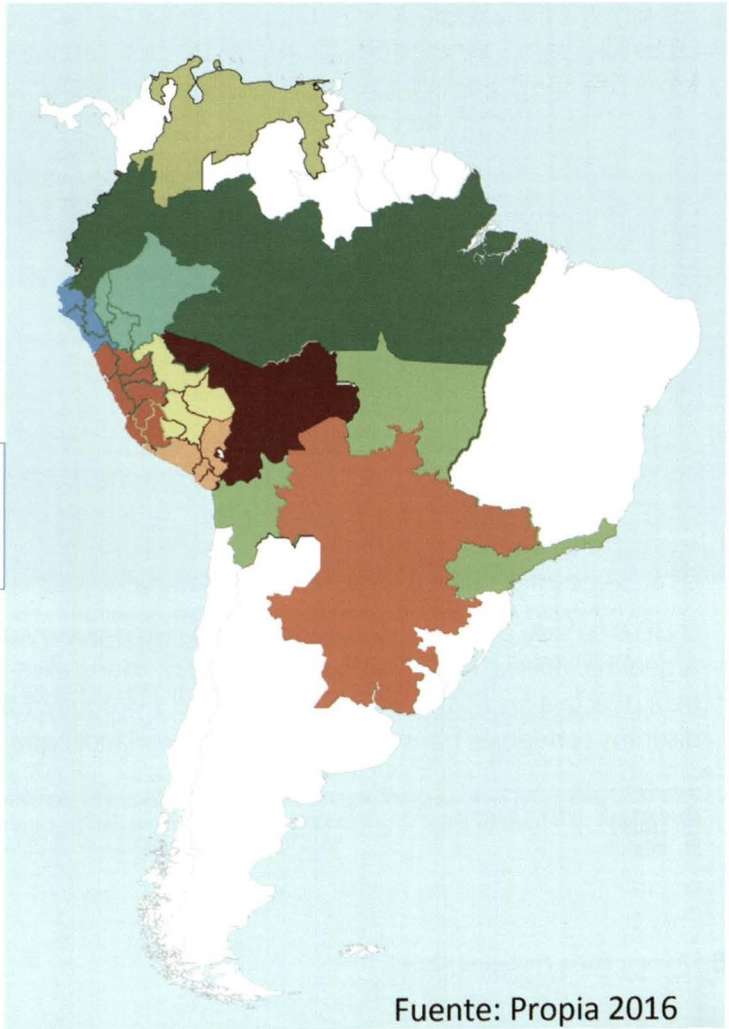


Figura 7.-Cinco macro regiones del sistema país y cinco EID IIRSA del sistema subregión

Fuente: Propia 2016

58. Ibídem.
59. Ibídem.

en 2016. El estudio completo comprende cuatro etapas y está a cargo de las empresas China Railway Tunnel Group Ltd. y China Railway Eryuan Engineering Group. Estudios preliminares aseguran la factibilidad de construir el puerto. Se estima su construcción en US$ 2.000 millones y estaría ubicado en 1.200 hectáreas del Morro Sama en Tacna. El expediente de prefactibilidad, con un costo de S/ 3,4 millones, es financiado por Southern Perú[60].

Por Ley 28865 del 5 de agosto de 2006, se declaró de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción del puerto Grau, que posibilita la construcción del megapuerto Almirante Miguel Grau y el ferrocarril de Tacna[61].

La naturaleza portuaria del país se precisa en cuatro variables, profundidades apropiadas para terminales portuarios de calados ideales al tráfico marítimo internacional, extensión del litoral nacional con más de 3.000 kilómetros de longitud para el cabotaje ampliado en la subregión, recursos naturales que posibilitan la carga de insumos para la industria y la agricultura (fosfatos) de países desarrollados, y la ubicación central y occidental del país en conexión con las principales zonas geoeconómicas de la subregión, primordialmente con el EID 8 Interoceánico Central y su proyección con el EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná y el EID 9 Mercosur-Chile.

El mayor beneficio de las concentraciones portuarias centro y sur del país se proyectan a favorecer a las zonas geoeconómicas más importantes en la subregión, que corresponden al EID 8 Interoceánico Central en forma directa e indirectamente al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná.

• **EID 8 Interoceánico Central**. Nodos en Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y el Perú. Este eje representa un mercado de más de 92,6 millones de habitantes, en un área de influencia extendida de 3,5 millones de kilómetros cuadrados, con un valor agregado de aproximadamente US$ 485.842,1 millones, concentrados en un 94,6% en el aporte de Brasil. 10,2 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 1,1 millones de kilómetros cuadrados, con un valor agregado de aproximadamente US$ 20.448,3 millones, donde el aporte desde las áreas de influencia de los países es el más equilibrado entre EID IIRSA.

El EID 8 ha sido definido por un área de influencia que incorpora territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, todos ellos vinculados de manera directa a los ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay. Está intersectado por distintos corredores transversales (viales y ferroviarios) que lo vinculan con los

60. Ibidem.
61. Ibidem.

EID 3 Capricornio y EID 9 Mercosur-Chile, que representan el nodo de intermodalidad más importante por el factor geovial en la proyección geoestratégica de la subregión.

d. Configuración de Macrorregiones del país: zonas regionales de influencia

Por proyección del ámbito marítimo nacional sobre el territorio continental del país, se configuran cinco macrorregiones, en directa relación con cinco EID (1, 4, 5, 8, 10) IIRSA, privilegiando el transporte multimodal, considerando las delimitaciones territoriales de cada región por razones históricas y geográficas, y potenciando el sistema logístico del país por la seguridad y el desarrollo[62].



Figura 8. La influencia de la ampliación del canal de Panamá, que duplica su capacidad de tránsito marítimo, constituye relación de tensión importante de periferia a centro, que actúa sobre los terminales portuarios del Pacífico Sur, presionando para obtener de los puertos mayores productividad por estructuras espaciales de eficiencia.

62. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Producto bruto interno, según departamento: 2014. Valores a precios corrientes. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/pbi-dep-2014.pdf

• **Macrorregión Norte.** Agrupa cinco regiones, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad y Cajamarca. Reúne el 15,4% del PBI, el 22,3% de la población nacional y el 8,8% del territorio.

• **Macrorregión Noreste**. Agrupa tres regiones, Amazonas, San Martín y Loreto. Reúne el 4% del PBI, el 7,6% de la población nacional y el 35,7% del territorio.

• **Macrorregión Centro**. Agrupa ocho regiones, Áncash, Lima, Ica, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica y Ayacucho. Reúne el 63,4% del PBI, el 51,3% de la población nacional y el 20,5% del territorio.

• **Macrorregión Centro-Este**. Agrupa cuatro regiones, Ucayali, Cusco, Apurímac y Madre de Dios. Reúne el 6,7% del PBI, el 7,9% de la población nacional y el 21,8% del territorio.

• **Macrorregión Sur**. Agrupa cuatro regiones, Arequipa, Moquegua, Tacna y Puno. Reúne el 10,6% del PBI, el 10,7% de la población nacional y el 13% del territorio.

3. Conclusiones: retos y posibilidades

El tráfico marítimo nacional (cabotaje) e internacional posibilita configurar el litoral nacional con visión estratégica y geopolítica, en tres grandes concentraciones portuarias: Norte, Paita y Bayóvar; Centro, Callao y San Martín; y Sur, Ilo y Matarani, mediante terminales intermodales que proyectan cinco macrorregiones del país, a fin de dinamizar el mercado interno y contribuir al mercado intracomunitario subregional, por conectividad, a cinco EID IIRSA, promoviendo el soporte logístico al sistema país y subregión.

Es un reto institucional, público y privado, contribuir al incremento de los niveles de inversión en infraestructura de transporte y portuaria del país, a fin de consolidar la capacidad logística alcanzada a nivel nacional con el perfil actual de producción, proyectada hacia producciones con mayor valor agregado y a la competividad global de los servicios logísticos del país.

Existe la posibilidad de consolidar una logística portuaria eficaz a nivel nacional impulsando una política marítima integrada de articulación público-privada, que potencie la coordinación interinstitucional mediante regulación y planificación, a fin de mitigar la inefectividad gubernamental en el ámbito marítimo y portuario nacional, por el compartimentaje entre sectores y órganos de gobierno, así como por la fragmentación de normas y planes vigentes.

Existe la posibilidad institucional de contribuir a la creación y el funcionamiento de una Comisión Multisectorial de Asuntos Marítimos adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros, que apoye la coordinación de funciones de los ministerios relacionados con los intereses marítimos nacionales, para evitar el compartimentaje y la fragmentación en el ámbito marítimo.

El uso sustentable del ámbito marítimo plantea el reto nacional de contar con una Comisión Ordinaria del Congreso de la República de Asuntos Marítimos, Andinos, Amazónicos, Aeroespaciales y Antárticos, vinculada a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y la actividad logístico-portuaria, en armonía con los intereses nacionales.

Es una posibilidad para el Estado promover a futuro un convenio subregional vinculado a una política marítima integrada, que privilegie el cabotaje y el acceso a servicios logístico-portuarios nacionales, a fin de contribuir a promover y proteger el mercado intracomunitario y la integración sudamericana.



Bibliografía

- AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dicapi.mil.pe
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/262bd24e95b01d1ae87203652967bdc8.pdf
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015-I/be0771c7e56b36a17b40cded3418c57c.pdf
- BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. Reporte de inflación del BCR. Enero de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2015/enero
- BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. 2013. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.caf.com/_custom/static/ideal_2013/assets/book_1.pdf
- CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica*. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval. 1973.
- CEPAL. *Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Brasil.* 2012. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Brasil.pdf
- CEPAL. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe.* 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39867/S1500739_mu.pdf?sequence=1
- CEPAL. *Perfil marítimo. Ranking de puertos de América Latina y el Caribe.* 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.cl/perfil
- CEPLAN. *El Perú en los indicadores mundiales.* Lima: Ceplan. 2016.
- COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA. *Logística y puertos: una plataforma estratégica de desarrollo para Chile.* 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://portalportuario.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOG%C3%8DSTICA-1.pdf
- CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iirsa.org
- DOIG CAMINO, Jean Jesu. Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades. En: *Revista de Marina*, 2015. Año 108, nro. 2, pp. 149-165.
- DOIG CAMINO, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. Separata IEHMP. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Separata-IEHMP-2016.pdf
- DOING BUSINESS. Comercio transfronterizo. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders

- EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS. Estadísticas portuarias. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1461007958
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Producto bruto interno, según departamento: 2014. Valores a precios corrientes. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/pbi-dep-2014.pdf
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Síntesis estadística 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1292/libro.pdf
- LATINPORTS. ¿Se apoderarán las navieras de la industria portuaria? 1 de diciembre de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://latinports.org/se-apoderaran-las-navieras-industria-portuaria
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. PENX 2003-2013 y acuerdos comerciales del Perú. 2016a. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/otros/penx/index.htm
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. Acuerdos comerciales del Perú. 2016b. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE PANAMÁ. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mef.gob.pa/es/Paginas/home
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Estadísticas sobre el comercio mundial. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf
- PAREDES MORATO, Yolima. *La logística portuaria*. Bogotá, julio de 2010. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf
- PÉREZ FIAÑO, José Enrique. Infraestructura portuaria y logística del transporte interoceánico regional. Foro Iniciativa Cuenca del Pacífico. Cali, Colombia. 29 de enero de 2007.
- UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2015_en.pdf
- WIKIPEDIA. Shipping companies. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Shipping_companies





Teniente de fragata,don Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón. (Óleo familiar perteneciente a Fernando de Trazegnies Granda)

Desde Cervantes Saavedra hasta los Vásquez de Velasco. Conexiones y relaciones de parentesco en la Armada Peruana, siglos XVI-XXI

"En puridad de verdad, la memoria significa para el individuo lo que la herencia para la especie y la tradición para el Estado [...] el absurdo desdén de lo pasado, en personas e instituciones, constituye la negación suicida [...] El que no recuerda, se degrada de la condición humana, porque no aprecia, ni comprende, ni siente, ni prevé".
José de la Riva-Agüero y Osma, 1943.

Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann
Licenciado en Ciencias Marítimas y Navales, Escuela Naval del Perú (2006). 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-London (2016). Miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégicos Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (2016). 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 estudio de las conexiones de grupo y relaciones de parentesco de los miembros de la Armada peruana evidencian amplias y longevas conexiones que dieron forma a la Institución naval, así como los cambios que estas pueden estar experimentando en la actualidad. De hecho, los enlaces entre descendientes de los incas con la élite social virreinal originaron aquella "síntesis viviente" también dentro de institución naval. En esta oportunidad, la conexión empieza con Andrea de Cervantes Saavedra.

PALABRAS CLAVE
Fernando de Castro Bolaños, Vásquez de Velasco, de Lavalle Zugasti, Tudela, genealogía.

ABSTRACT
The study of the group connections and family ties of the members of the peruvian Navy show wide and long-standing bonds that gave shape to the Naval Institution, as well as the changes that these can be experiencing nowadays. In fact, the ties among descendants of the Incas with the social elite of the viceroyalty also originated that "living synthesis" inside the naval institution. In this opportunity, the connection starts with Andrea de Cervantes Saavedra.

KEYWORDS
Fernando de Castro Bolaños, Vásquez de Velasco, de Lavalle Zugasti, Tudela, genealogy.

• Artículo recibido el 26 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 29 de noviembre de 2016

Introducción

Paul Rizo-Patrón Boylan sostuvo que la genealogía se encarga de "establecer el parentesco entre familias y el origen, descendencia y alianzas de las mismas"[1]. En el caso peruano y, específicamente, el de la Marina de Guerra del Perú, se presentó una realidad humana que transitó desde un entorno jurídico y administrativo virreinal hacia una visión republicana de la vida en comunidad que mantuvo muchos aspectos del antiguo régimen y ocasionó, sin lugar a dudas, fricciones y hasta contradicciones sociales propias de empresas humanas. El caso de Juana del Valle y de la Riestra, hija del malagueño Antonio María del Valle y Seijas, realista digno de la orden de San Hermenegildo, pero esposa del vicealmirante Martín Jorge Guise, debió ser uno de ellos[2].

Muchos de los miembros de la élite virreinal (españoles y criollos) que se quedaron en el Perú republicano mantuvieron sus privilegios y aspiraciones de grupo que se remontaban a generaciones atrás. El capitán de fragata e historiador Fernando Romero Pintado sostuvo que estos se encontraron dentro de la organización naval durante el siglo XIX:

> Mas puede afirmarse que en la Marina no había oficiales cuyos hogares hubieran pertenecido a la clase trabajadora y que, en cambio, a partir de Vivanco y siguiendo con Castilla, Echenique, San Román, Prado, Balta y Pardo y Lavalle, presidentes todos del Perú, cuando no hubo un oficial que fuera su hijo, no faltó un hermano, o un sobrino; y que se dieron los casos de dos y hasta tres miembros de las familias de hombres que pertenecían al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político: Alayza, Aljovín, Alzamora, Aramburú, Astete, Balta, Benavides, Castañeda, Coronel Zegarra, Castilla, Canevaro, Corpancho, del Portal, de la Fuente, de la Guerra, de la Quintana, Elcorrobarrutia, Ferreyros, Freyre, García y García, Iturregui, Lavalle, Mariátegui, Ortiz de Zevallos, Oyague, Paz Soldán, Palacios, Pardo Lavalle, Pardo de Zela, Porras, Pedemonte, Riva Agüero, Raygada, Salaverry, San Román, Sanz, Távara, Terry, Tizón, Torre Ugarte, Tristán, Tudela, Torrico, Ulloa, Valle Riestra, Vásquez de Velasco, Vidal, Zavala[3].

1. RIZO-PATRÓN BOYLAN, Paul. De la genealogía a la prosopografía: de los estudios de Riva-Agüero a nuestros días. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 1996, p. 354.
2. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El Testamento del Vicealmirante Martin Jorge Guise. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 2014, p. 281.
3. ROMERO PINTADO, Fernando. *La República. 1850 a 1870*. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984, p. 125.



Álvaro de Mendaña.



Miguel de Cervantes Saavedra.

En el presente artículo se tiene la intención de presentar una relación de parentesco, no exclusivamente sanguínea, que se inicia con Miguel de Cervantes Saavedra y que se conecta en la actualidad con la Armada peruana a través de la familia Vásquez de Velasco.

Si bien para algunos podría parecer forzada esta conexión, lo cierto es que existe, y que, más que la sangre, lo que une y separa son las ideas que generan la cosmovisión propia de cada individuo o institución. Por ello, cada persona, si bien es considerada como única, tiene un poco de todos los que lo antecedieron (familia, grupo social) y de sus contemporáneos.

Siendo la Marina de Guerra una institución de orígenes virreinales (1580, aproximadamente, cuando se establece la Armada de la Mar del Sur, antecesora de la Real Armada, base orgánica de la republicana y actual), qué mejor objeto de estudio sobre el efecto de estas consideraciones que confirmarían en parte lo mencionado por Romero Pintado.

Andrea de Cervantes Saavedra

Más allá del hecho de que Miguel de Cervantes Saavedra haya pertenecido al Tercio de la Armada al mando de Lope de Figueroa[4], de su relación con Juan de Avendaño[5], Juan Dávalos de Ribera, Sancho de Ribera y Bravo de Lagunas[6], de las similitudes entre las cartas de Vaca de Castro con las de Sancho Panza, fue su hermana Andrea la que creó este vínculo de parentesco.

> Viuda en primeras nupcias de Nicolás de Ovando y en segundas del italiano Santos Ambrosi, contrajo tercer matrimonio hacia 1590 con el general D. Álvaro de Mendaña, de estirpe gallega, homónimo y pariente próximo del célebre navegante, sobrino del gobernador del Perú D. Lope García de Castro. Nuestro adelantado Mendaña, el descubridor de las islas de Salomón y de las Marquesas, el cercano deudo del marido de doña Andrea, fue casado con la heroica doña Isabel Barreto, la cual, a su vez, viuda del adelantado, fue la primera mujer del general del Callao y de la Mar del Sur D. Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, que era de la casa y sangre del último y más eficaz protector de Miguel de Cervantes, del magnate cuyo nombre patrocinó la segunda parte del *Quijote*, las *Novelas ejemplares*, las *Comedias* y el *Persiles*[7].

En la genealogía de los Ovando que escribe Luis Astrana Marín en su libro *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra* (1948-1958), Nicolás de Ovando, "amante de doña Andrea de Cervantes", fue sobrino bisnieto de Nicolás de Ovando, gobernador de la isla Española, muerto sin sucesión, uno de cuyos hermanos fue Francisco de Ovando, el Viejo, quien tuvo un sobrino de su hermano Diego, llamado Francisco, quien a su vez tuvo entre sus hijos a su homónimo, oriundo de Cáceres, "antiguo y noble solar de los Ovando". En este lugar nació Francisco José de Ovando y Solís, marqués de Ovando, comandante de la flota española del Pacífico y habitante de Lima durante el terremoto y tsunami de 1746[8].

---

4. FEAL VÁSQUEZ, Juan. Miguel de Cervantes, Infante de Marina. En el 400 aniversario de su muerte. En: *Boletín Informativo para Personal de la Armada-BIP*. Madrid. Servicio de Publicaciones de la Armada, 2016. Pp. 38-41. Agradezco al capitán de navío Kurt Bottger Garfias por esta información.
5. PORRAS BARRENECHEA, Raúl. Cervantes y el Perú. 1945. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/porras.htm
6. RIVA-AGÜERO, José de la. Cervantes. 1963. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/riva.htm
7. RIVA-AGÜERO, op. cit.
8. WALKER, Charles. *Colonialismo en ruinas. Lima frente al terremoto y tsunami de 1746*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012, p. 22.

Sobre "nuestro" Mendaña, lideró dos expediciones al oeste del Pacífico en 1567-1569 y 1595-1596, en las cuales descubrió las islas mencionadas por José de la Riva-Agüero. Estas fueron de las primeras expediciones que zarparon desde el Callao buscando continuar con la obra de los conquistadores y exploradores como el mismo Francisco Pizarro y Vasco Núñez de Balboa.

José de la Riva-Agüero sostuvo que Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, hijo de "Alvar González de Rivadeneyra, Señor del Castillo de Torres, y de doña Beatriz de Castro Bolaños Pimentel y Pardo de Haro [...], tras el asesinato del gobernador D. Gomes Paes por los chinos insurrectos, su hijo y sucesor Luis das Mariñas lo envió como embajador a Cantón y a Chincheo para obtener la entrega de los culpables y la restitución del estandarte real y el botín. Como cabo de la nave San Felipe llegó a Méjico. El virrey de Nueva España, D. Luis de Velasco, lo nombró general de la carrera entre Acapulco y Manila, alto empleo que ejerció entre 1590 y 1600"[9].

Antonio de Morga, gobernador de Filipinas, nombró a Castro Bolaños para que atendiese a los sobrevivientes de la expedición de Álvaro de Mendaña, lo que originó el matrimonio con la viuda de este, Isabel Barreto.

Al enviudar en España, retornó al Perú en los tiempos del marqués de Guadalcázar (Diego Fernández de Córdova y Melgarejo, 1622-1629) "ejerciendo la gobernación militar del Callao y la anexa generalía [sic] de la Mar del Sur, que era el segundo puesto del Virreinato", donde casó con Sancha de Ribera y Verdugo, hija del "poeta muy elogiado por Cervantes", Sancho de Ribera y Bravo de Lagunas, hijo, a su vez, de Nicolás de Ribera, el Mozo.

Peter Bradley lo ubica como el segundo del conde de Chinchón, como su teniente de capitán general de mar y tierra con autoridad sobre la caballería y tropas de la guarnición del Callao[10].

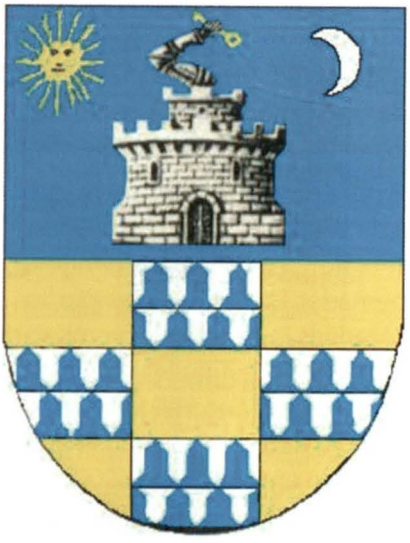
Tuvo como bisnieto a Sancho de Castro Isásaga[11], casado con María Ambrosia Jiménez de Lobatón Sánchez de Azaña Palacios y Llano Valdez, quien en segundas nupcias lo hizo con Nicolás Felipe de Ontañón y Lastra, caballero de la orden de Santiago y primer conde de Las Lagunas, natural de San Francisco de Quito. De esta rama vienen los oficiales de marina Pablo Pedro, Pedro Vicente (¿?) y Antonio Vásquez de Velasco y Ontañón, quienes a su vez son ascendientes de Nicolás Vásquez de Velasco y Morales, oficial de marina y cónsul en Quito en 1871.

9. "El segundogénito se llamó en recuerdo de la preclara estirpe materna, y siguiendo los usos del tiempo, don Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra". RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de. Don Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, gobernador del Callao y general de la Mar del Sur a principios del siglo XVII, y su descendencia en el Perú. *Primer Congreso de Genealogía y Heráldica* (tomo II). Madrid: Compañía Ibero-Americana de Publicaciones. 1930, p. 274.
10. BRADLEY, Peter T. *Spain and the Defence of Peru, 1579-1700. Royal Reluctance and Colonial Self-Reliance*. Lulu.com. 2009, p. 77.
11. Cuarto abuelo materno de José de la Riva Agüero y Osma.

Los Vásquez de Velasco y Ontañón y su descendencia

El general José Joaquín Francisco Ventura Vásquez de Velasco y Tello nació en Lima el 3 de julio de 1698 y fue bautizado el 23 del mismo mes. Fue caballero de Calatrava y corregidor de Tarma. Se casó con Gabriela Bernaldo de Quirós y Azaña Valdés.

Tuvo nueve hijos, entre quienes se encontraron Pablo Felipe Joseph Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós, Andrés quien nació en Lima el 22 de agosto de 1732, y Pedro Pascual, nacido en Lima el 22 de octubre de 1729. Este último fue el primer conde de San Antonio de Vista Alegre, en 1771[12].



Armas de la Casa de Vásquez de Velasco (gentilmente proporcionado por el Dr. Fernando de Trazegnies Granda).

12. Pedro Pascual Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós "casó con Josefa Zugasti y Ortiz de Foronda. El título de conde de San Antonio de Vista Alegre pasó al sobrino de doña Josefa: el general don Juan Bautista de Lavalle y Zugasti" (TRAZEGNIES, Ferdinand de. Los Vásquez de Velasco. Historia genealógica de una noble e ilustre familia española del Perú. En: *Revista Histórica*, Lima, 1943. Tomo XVI, p. 13). Juan Bautista fue el quinto hijo de José Antonio de Lavalle y Cortés, conde de Premio Real (hijo de Simón de Lavalle y de la Bodega) y de doña Mariana Zugasti, hermana de Josefa. Fueron parientes del contralmirante Eugenio Cortés y Azúa, quien fuera admitido a la Real Compañía de Guardiamarinas el 7 de setiembre, "siendo registrada su incorporación a la Real Armada el 20 de marzo de 1794" (ORTIZ SOTELO, Jorge. *Lazos de sangre. La familia Cortés en Perú y Chile (siglos XVII al XX)*. Lima: Instituto Peruano de Economía y Política, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Universidad Bernardo O'Higgins. 2013, p. 103). Juan Bautista nació en Lima el 30 de junio de 1779. Fue caballero de las órdenes de Alcántara y de San Hermenegildo. Casó con María Narcisa Arias de Saavedra y Bravo de Lagunas, teniendo como hijo a José Antonio de Lavalle y Arias de Saavedra, casado con Mariana Pardo y Lavalle, hermana de Manuel (presidente de la República) y de Felipe del Carmen (oficial de Marina, segundo comandante de la corbeta *Unión* bajo el mando de Miguel Grau Seminario), hijos de Felipe Pardo y Aliaga, casado con Petronila de Lavalle Cabero, hija de Simón de Lavalle y de Isabel Cabero Salazar. José Antonio tuvo entre sus hijos a Hernando de Lavalle y Pardo (MENDIBURU, Manuel de. *Diccionario histórico-biográfico del Perú* (tomo VI). Lima: Imprenta Gil. 1933-1934, pp. 415 y 421.) (MILLA BATRES, Carlos (Ed.). *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX* (tomo VI). Lima: Editorial Carlos Milla Batres. 1994, p. 74) y a Mercedes de Lavalle y Pardo, esta última casada con Darío Tudela de la Flor Roa, quienes tuvieron entre sus hijos al capitán de navío Hernando Tudela de Lavalle (nacido el 18 de abril de 1891). Este, a su vez, tuvo entre sus hijos al capitán de corbeta Carlos H. Tudela de la Torre (nacido el 13 de setiembre de 1924). Hernando Tudela de Lavalle fue primo hermano de Francisco Tudela y Varela (casado con Josefina Barreda y Bolívar, hermana del genealogista Felipe Barreda y Bolívar, ambos sobrinos nietos maternos de Felipe Pardo y Aliaga, hermano de María del Rosario Pardo y Aliaga, su abuela), quien fuera padrino de bautizo del vicealmirante Francisco Tudela Salmón (nacido el 20 de noviembre de 1906) (debo esta cordial información al doctor Francisco Tudela van Breugel-Douglas).
La cuñada de Miguel Grau, Mercedes Cabero Núñez, se casó con Manuel Soyer de Lavalle, hijo de Salvador Soyer Boyer y de Mercedes de Lavalle Cabero; por ende, nieto materno de Simón de Lavalle y Zugasti, primogénito del conde de Premio Real y casado con Isabel Cavero y Salazar (Mendiburu , op. cit., p. 416). Esta conexión relaciona a los Grau con los Lavalle, los Cortés, los Pardo e incluso con los Vásquez de Velasco.
Esto en adición al parentesco sanguíneo con los Tagle Isásaga a raíz del matrimonio de Ignacio Cabero Vásquez de

El maestre de campo **Pablo Felipe Joseph Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós** fue poseedor del mayorazgo de Tello, actualmente Cerro de Pasco.

Casó en Lima el 26 de mayo de 1757 con **Nicolasa de Ontañón y Valverde**, tercera condesa de Las Lagunas. Nicolasa fue hija única de Simón de Ontañón y Jiménez de Lobatón, segundo conde de Las Lagunas, y de **Josefa Valverde Ampuero y Costilla**. Fue nieta de **Nicolás Felipe de Ontañón y Lastra**, "caballero de la Orden de Santiago, primer Conde de Las Lagunas [...] y de **María Ambrosia Jiménez de Lobatón y Azaña Palacios** [...] viuda de don **Sancho de Castro Isásaga y Tello de Sotomayor**, señor de Valero"[13].



Nicolasa de Ontañon y Velarde. (gentilmente proporcionado por el Dr. Fernando de Trazegnies Granda)

Lo peculiar de esta rama es que entronca con la realeza incaica, confirmando la "síntesis viviente" postulada por Víctor Andrés Belaunde, la cual abarcó todas las ramificaciones sociales y profesionales tanto de la sociedad virreinal como de la posterior republicana. De hecho, **Josefa Valverde Ampuero y Costilla** fue hija de Francisco Tomás de Valverde y Ampuero, casado con Constanza Costilla y Mioño. Francisco Tomás fue bisnieto materno de Vicente de Ampuero y Ampuero, casado con Jerónima de Dávalos de Ribera. Vicente fue tataranieto paterno de Quispe Sisa Inés Huaylas Yupanqui, hija del inca Huayna Cápac, y casada con Francisco de Ampuero y Cocas, quienes tuvieron como hijo a Martín de Ampuero y Yupanqui Inga.

Del matrimonio de **Pablo Felipe Joseph Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós** con **Nicolasa de Ontañón y Valverde** tuvieron 12 hijos, entre los que

---

Acuña (nacido el 6 de agosto de 1742), hijo de Gregorio Laureano Cabero y Céspedes y de María Rosa Vásquez de Acuña, hija de Matías Vásquez de Acuña y Zorrilla, conde de la Vega del Ren con Micaela de Tagle e Isásaga, (hija del II marqués de Torre Tagle, Tadeo Tagle y Bracho, y de María Josefa de Isásaga y Vásquez de Acuña), quienes tuvieron entre sus hijos a Ignacio Cabero Tagle (nacido el 16 de diciembre de 1778), doctor en jurisprudencia civil y canónica por la Universidad de San Marcos (LOHMANN VILLENA, Guillermo. *Los americanos en las órdenes nobiliarias* (tomo II). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 1993, p. 172), casado con Nicolasa de Valdivieso Orueta, padres de Pedro Cabero Valdivieso, casado con Luisa Núñez Navarro, padres de Dolores Cabero Núñez, esposa de Miguel Grau Seminario (Grau Umlauff s/f: 25).

13. Trazegnies, op. cit., p. 15.

se encuentran: José Juan, Domingo, **Simón Jacobo (nacido en Lima el 28 de noviembre de 1773)**, Thomas Juan de Dios (nacido en Lima el 6 de febrero de 1775), **Pablo Pedro (nacido en Lima el 28 de junio de 1779), Antonio Severino (nacido en Lima el 21 de febrero de 1781)** y Joseph María (nacido el 11 de mayo de 1784)[14].

Pablo Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón entró a la Real Armada el 18 de febrero de 1789 como "guardiamarina. Pasó después a teniente de fragata y oficial de órdenes del Apostadero del Callao y Lima. Casó con doña [...] [María] Bermúdez"[15].

Gracias al catálogo de pruebas de caballeros aspirantes a la Real Compañía de Guardias Marinas[16] y Colegio Naval que se conserva en la Biblioteca Central de Marina, puede observarse que Pablo Pedro no fue el único de la familia que ingresó a la Armada.

Al realizar el contraste entre los datos consignados, aparece lo siguiente: con el número 2.479 "Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón, Lima, 1773 [...] se le formó asiento el 19 de febrero de 1789"[17], tal cual se consigna en su retrato.

Con el número 2.674 "Pedro Pablo Vásquez de Velasco y Ontañón, Los Reyes, 1779 [...] Declaraciones testificales en Los Reyes acreditan ser hermano del aspirante don Pedro Vicente Vásquez de Velasco, caballero guardiamarina. Incoa esta información la condesa de Las Lagunas, al manifestar que a sus citados hijos "ha conseguido entregarlos al servicio del rey en cualidad de Aventurero[18] en las fragatas de Su Magestad [sic] nombradas *Santa Gertrudis*, que hoy se halla en el puerto del Callao". Se le formó asiento el 11 de diciembre de 1794, previa dispensa de edad. Don Pedro Vicente es el número 2.479 de este catálogo"[19].

Se puede estar seguro de que Pedro Pablo se embarcó en el Callao entre agosto de 1793 y marzo de 1794, y que estuvo bajo las órdenes del ilustre marino Alejandro Malaspina, caballero de San Juan. En agosto de 1793, la *Santa Gertrudis* arribó de su viaje a San Blas, donde estuvo por un tiempo bajo las órdenes

14. Trazegnies, op. cit., pp. 18-19
15. Ibíd., p. 35.
16. Creado en 1717 a iniciativa del jefe de Escuadra Andrés del Pes, caballero de Santiago y Gobernador del Consejo de Indias, en el entonces castillo de la Villa, luego denominado de Guardiamarinas (CERVERA PERY, José. La formación de un educador: el marqués de la Victoria y la Real Compañías de Guardiamarinas. En: *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1996. Nro. 28, p. 52).
17. VÁLGOMA, Dalmiro de la; EL BARÓN DE FINESTRAT. *Real Compañías de Guardia Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes* (tomo III). Madrid: Instituto Histórico de Marina. 1945, p. 249.
18. "[...] en la Compañía se podía ingresar como aventurero, jóvenes a los que el rey les concedía la gracia del aspirantado como premio a sus aptitudes brillantes para la carrera" (CERVERA PERY, José. La formación de un educador: el marqués de la Victoria y la Real Compañías de Guardiamarinas. En: *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1996. Nro. 28, p. 55).
19. VÁLGOMA, EL BARÓN DE FINESTRAT, op. cit., p. 343.

del capitán de navío Francisco de la Bodega y Quadra, encargado de solucionar con Gran Bretaña el impasse producido en Nutka. "A principios de marzo de 1794 la *Santa Gertrudis* zarpó llevando a bordo tres millones de pesos en plata y un millón en oro, y escoltando a los mercantes [...] llegaron al Río de la Plata en mayo, reuniéndose en dicho puerto con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Al mando del capitán de navío [Alejandro] Malaspina, a fines de junio las referidas naves [...] zarparon en demanda de Cádiz, a donde arribaron sin mayores contratiempos el 21 de setiembre de 1794[20].

Con el número 2.712 "Antonio Vásquez de Velasco y Ontañón, Los Reyes, 1781 [...] Declaraciones testificales en Los Reyes acreditan ser hermano del aspirante don Pedro Vicente Vásquez de Velasco, caballero guardiamarina. En la partida bautismal de don Antonio aparece como padrino suyo su tío el señor don Pedro Básquez [sic] de Velasco, conde de San Antonio de Vista Alegre, caballero de Alcántara [...] Se le formó asiento el 5 de noviembre de 1795"[21].

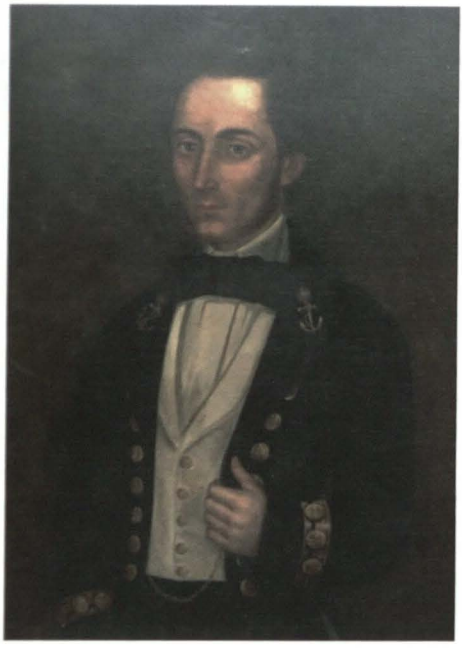
En otras palabras, serían tres los hijos de la familia Vásquez de Velasco y Ontañón quienes optaron por la carrera naval. Sin embargo, se aprecia una confusión entre los datos consignados al nacido el 28 de noviembre de 1773. Para Ferdinand de Trazegnies y Maeck, fue Simón Jacobo, mientras que para el catálogo de pruebas fue Pedro Vicente. No existe este nombre (Pedro Vicente) entre los hijos conformados por la familia Vásquez de Velasco y Ontañón mencionados en la revista Histórica, tomo XVI, de 1943.

Pedro Vicente (nacido en 1773) aparece en el catálogo como que asentó plaza de guardiamarina el 19 de febrero de 1789, el mismo año y un día de diferencia que Trazegnies consigna a Pablo Pedro (nacido en 1779). El Pedro Vicente del catálogo tendría 16 años de edad a su ingreso, mientras que Pablo Pedro, 10 años de edad.

El catálogo menciona como padre de los tres a Pablo Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós, conde consorte de Las Lagunas, nacido en Los Reyes en 1723. Sin embargo, llama la atención en lo que respecta a los datos de la madre:

Pedro [Vicente] Vásquez de Velasco y Ontañón figura ser hijo de María Ontañón, condesa de Las Lagunas, nacida en Cusco en 1740, hija de "Simón de Ontañón y Lastra, conde de Las Lagunas [...] y Josefa Francisca de Valverde [...], [como segundos abuelos] M. de Ontañón y María Ximénez de Lobatón y Azaña [...][22]. Lo cierto en este caso es que María Ontañón fue hija de Simón de Ontañón y Jimé-

20. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2015, pp. 176-177.
21. Ibíd., p. 363.
22. VÁLGOMA, EL BARÓN DE FINESTRAT, op. cit., p. 250.



Retrato atribuido al capitán de fragata Pedro Vicente Vásquez de Velasco y Bermúdez (Óleo familiar perteneciente a Fernando de Trazegnies Granda).

nez de Lobatón, hijo a su vez de Nicolás Felipe de Ontañón y Lastra, I conde de Las Lagunas, casado con María Jiménez de Lobatón y Azaña Palacios, viuda de Sancho de Castro Izázaga[23]. El error aparece en el segundo apellido de Simón, en el catálogo.

Pedro Pablo tiene como madre a "María Ontañón y Valverde, condesa de Las Lagunas"[24], y Antonio a: "María de Ontañón Jiménez Lobatón, condesa de la Laguna" [sic][25], lo que podría indicar para el caso de la madre de Antonio que se refiere al nombre de alguna tía abuela, que no se ha comprobado que exista. Pueda ser que, como usanza de la época, se escribiera el apellido completo del padre de Nicolasa y figurar el de Ontañón Jiménez de Lobatón, lo cual coincide con el título de III condesa de Las Lagunas, que heredó de su padre, el II conde de las Lagunas, al ser su única hija.

Sobre el nombre Nicolasa, algunas fuentes lo consignan como María Nicolasa, posiblemente en memoria de sus abuelos paternos, Nicolás de Ontañón y Lastra y María Jiménez de Lobatón y Azaña Palacios, los segundos abuelos maternos de los Vásquez de Velasco de Ontañón[26].

En 1815 se menciona al teniente de navío en situación de retiro Pedro Vásquez de Velasco como uno de los colaboradores en el apostadero del Callao, quien a su vez tuvo un incidente informado por José Pascual de Vivero[27].

Pablo Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón, casado con María Bermúdez, tuvo como hijo a "Pedro Vicente Vásquez de Velasco y Bermúdez, capitán de fraga-

23. MENDIBURU, op. cit. (tomo VIII), p. 242.
24. VALGOMA, EL BARÓN DE FINESTRAT, op. cit., p. 343.
25. Ibid., p. 363.
26. GENEATET. Simón de Ontañón Jimenez Lobatón. S. f. [Consulta: 20 de octubre de 2016]. Disponible en: http://gw.geneanet.org/antonioalvistur?lang=it&p=simon+de&n=ontanon+jimenez+lobaton
27. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. La independencia. 1790 a 1826. En: Historia Marítima del Perú (tomo V, vol. 1.) Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981, pp. 217 y 219.

ta de la Armada Nacional, quien casó con doña Francisca Tomasa de Morales Rivas[28], hija de don Tomás José de Morales y Ugalde"[29]. Francisca Tomasa tuvo entre sus tíos a José Morales Ugalde, "empleado de la secretaría del virrey Abascal [...] y en la República fue, en 1827, ministro de Hacienda y antes enviado extraordinario en Méjico"[30,31]. En tiempos del bailío Frey Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín, fue oficial mayor 5.° de la Contaduría General de Tributos[32].

Entre sus siete hijos estuvieron: **Nicolás Tiburcio Vásquez de Velasco y Morales** (nacido en Lima el 14 de abril de 1832), Pedro Gerónimo (nacido el 20 de setiembre de 1840) y Arístides (nacido en Lima el 27 de enero de 1848). Este último se casó con María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes, hija de Gaspar Vásquez de Velasco y de la Puente, quinto conde de Las Lagunas, y de Jacinta Fernández de Paredes[33].

Del matrimonio de Arístides con su prima María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes nació, entre otros, María Rosa Vásquez de Velasco y Vásquez de Velasco, casada con el doctor Carlos Granda y San Bartolomé, quienes tuvieron entre sus hijos a María Rosa Granda Vásquez de Velasco quien casó el 18 de febrero de 1934 con Ferdinand de Trazegnies, natural de Bruselas. Entre los hijos de este matrimonio se encuentra Ferdinand Carlos Leopold de Trazegnies Granda, nacido en Lima el 3 de setiembre de 1935, actual IV marqués de Torrebermeja y V conde de Las Lagunas. Fue ministro de Relaciones Exteriores del Perú y logró firmar la paz definitiva con Ecuador.

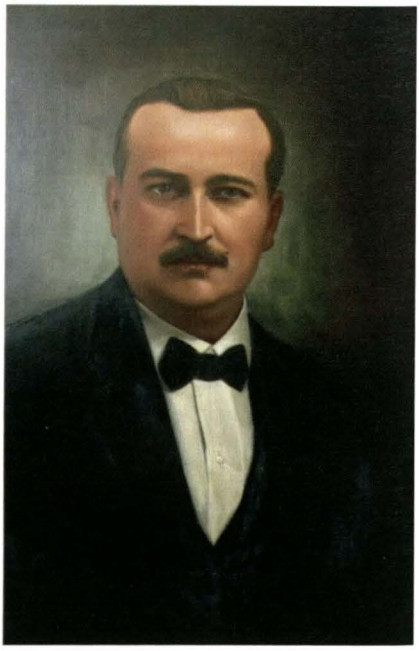
El 24 de abril de 1862 Ramón Castilla firmó la cédula de licencia indefinida del alférez de fragata Nicolás Tiburcio Vásquez de Velasco. Había ingresado como guardiamarina el 18 de marzo de 1852 y obtuvo la clase efectiva de alférez de fragata el 27 de abril de 1854[34,35].

Se lo encuentra como cónsul del Perú en Quito y secretario de la Legación (1872), luego como encargado de la Legación (1877-1878) y cónsul del Perú en Quito[36].

28. En conversación con el doctor Fernando de Trazegnies Granda, IV marqués de Torrebermeja y V conde de Las Lagunas, menciona que el apellido materno de Francisca Tomasa es García de la Plata. Por otro lado, no se ha podido ubicar en los escalafones del Archivo Histórico de Marina el nombre ni el legajo de Pedro Vicente Vásquez de Velasco y Bermúdez.
29. TRAZEGNIES, op. cit., p. 35.
30. Ibíd., p. 36.
31. PIÉROLA, Nicolás de. *Calendario y guía de forasteros de Lima para el año bisiesto de 1828*. Lima: Imprenta de la Instrucción Primaria. 1827, p. 57.
32. UNANUE, Hipólito. *Guía política, eclesiástica y militar del Virreinato del Perú para el año de 1795*. Lima: Imprenta Real de los Niños Huérfanos. 1795, p. 17.
33. TRAZEGNIES, op. cit., p. 37.
34. ROMERO PINTADO, Fernando. La República. 1850 a 1870. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984, p. 170.
35. Escalafón General de la Armada, 1891.
36. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. Relación de Representantes del Perú en Ecuador.



María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes casada con su primo Arístides Vásquez de Velasco y Morales (hermano de Nicolás Tiburcio). (óleo familiar perteneciente a la señora Rosalía Vásquez de Velasco y Ganoza de Grau).



Jorge Teodoro Vásquez de Velasco y Vásquez de Velasco (hijo de María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes). (óleo familiar perteneciente a la señora Rosalía Vásquez de Velasco y Ganoza de Grau).

Entre los pocos papeles que se encuentran en su legajo como oficial de la Armada peruana, se encuentra un testimonio de supervivencia firmado en Quito el 19 de marzo de 1898 por el ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, Rafael Gómez de la Torre, en el cual sostenía que vivía en Quito "desde hace varios años"[37].

El mismo día, Nicolás envió una solicitud al ministro de Guerra y Marina del Perú para permanecer dos años más en Quito, con el fin de "reparar mi salud quebrantada como para gestionar sobre derechos de familia". Dejó a su hermano menor Arístides los poderes para cobrar "las pensiones devengadas como para las que en adelante devengare"[38].

[Consulta: 25 de octubre de 2016]. Disponible en: http://www.rree.gob.pe/servicioalciudadano/Documents/Archivos_Representantes_Ecuador.pdf

37. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Expediente alférez de fragata Nicolás Vásquez de Velasco. Fol. 4.
38. Op. cit., fol. 5.

Al 28 de abril del mismo año, Nicolás Vásquez de Velasco no figuraba en el Escalafón de la Marina. Esto fue dado a conocer por su hermano al director de Marina, al solicitarle "se mande inscribir en los respectivos cuadernos de pago y en el Escalafón de la Armada con la clase que legítimamente le corresponde"[39].

El capitán de fragata Honorato Tizón de la Mayoría de Órdenes creyó que tal hecho se debió a "haber estado ausente, desde hace algunos años, en el extranjero [sic], sin la autorización debida"[40].

Ante este hecho, el 7 de julio, Arístides elevó la solicitud de reinscripción en el Escalafón de la Armada y reconoció que su hermano "no ha tenido permiso del Supremo Gobierno ó, á, lo menos no lo ha presentado, ha perdido su derecho a la pensión que gozaba"[41]. La respuesta fue negativa.

Siglo XX

Revisando la lista de ingresos a la Armada durante el siglo pasado, puede apreciarse que hubo algunos Vásquez de Velasco, especialmente por la línea materna[42]. Es así que sumariamente tenemos a:

- Juan F. Navarro Vásquez de Velasco ingresó en 1935 a la Escuela Naval del Perú.
- Carlos Seminario Vásquez de Velasco ingresó en 1944 al servicio militar como marinero.
- Luis Adolfo Bardales Vásquez de Velasco ingresó en 1954 a la Escuela Naval del Perú.
- Óscar Bardales Vásquez de Velasco ingresó en 1955 a la Escuela Naval del Perú.
- Ricardo Menéndez Vásquez de Velasco ingresó en 1955 a la Escuela Naval del Perú.
- Ricardo Escobar Vásquez de Velasco ingresó en 1990 a la Escuela Naval del Perú.

Como dato complementario de la relación de parentesco de esta familia con la institución naval, el contralmirante de la Armada peruana en situación de

39. Op. cit., fol. 6.
40. Idem.
41. Op. cit., fol. 7.
42. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1982.

retiro Fernando Guillermo Grau Umlauff (nacido en 1941), bisnieto del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, es casado con Rosalía Vásquez de Velasco Ganoza, hija del ingeniero Germán Vásquez de Velasco y Plücker y de Fortunata Ganoza y de la Puente, nieta paterna de Jorge Teodoro Vásquez de Velasco y Vásquez de Velasco (hermano de María Rosa), casado con Rosalía Plücker y de la Puente, bisnieta paterna de María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes, casada con su primo Arístides Vásquez de Velasco y Morales (hermano de Nicolás Tiburcio)[43,44].

De este matrimonio nacieron Rosalía Marina Elvira Grau Vásquez de Velasco (31 de octubre de 1966), Patricia (27 de febrero de 1968), Giselle (19 de enero 1970) y Fernando (23 de junio de 1972).

Conclusiones

La Marina de Guerra del Perú es una institución que guarda en su historia humana una intrincada y amplia red genealógica que se extiende principalmente desde finales del siglo XVI hasta la actualidad, y cuyo estudio permite conocer conexiones familiares y su vigencia a través del tiempo, que incluye transversalmente al autor del *Quijote*.

De este modo, se confirma la antigua e íntima relación social-cultural entre España y el Perú a través de su Armada, producto natural de la "síntesis viviente" generada durante el Virreinato y que abarcó a las diversas organizaciones y profesiones donde los criollos se desenvolvieron.

El caso de la familia Vásquez de Velasco y su relación con la Armada sirve de "bisagra" y de evidencia de que esta última estuvo conformada por oficiales que pertenecieron a la élite social y económica virreinal, tal cual lo mencionó Fernando Romero Pintado, y que tuvieron actuación en diversos acontecimientos resaltantes de la historia diplomática, naval y marítima conectada al Perú. De hecho, los apellidos Cervantes Saavedra, Mendaña, Castro Bolaños, Cabero, Grau, Tudela, Lavalle, Vásquez de Velasco, Cortés, Pardo, entre otros, se entrelazan a través de familias y diversos grados de parentesco que tuvieron como denominador esporádico, pero común, el uniforme naval de la Armada de la Mar del Sur, la Real Armada y la Armada Peruana, tres organizaciones que representan la continuidad humana que provee de perspectiva y riqueza histórica a sus herederos.

43. Agradezco al señor contralmirante Fernando Grau Umlauff por facilitarme esta información genealógica de su señora esposa.
44. TRAZEGNIES, op. cit., p. 39.

Todavía falta ampliar los estudios sociales de los hombres que lideraron a la institución naval durante los años del Virreinato y la República. El conocer "quién fue quién" ayudará a comprender posturas y acciones ideológicas-prácticas relacionadas con la evolución y el perfil institucional.

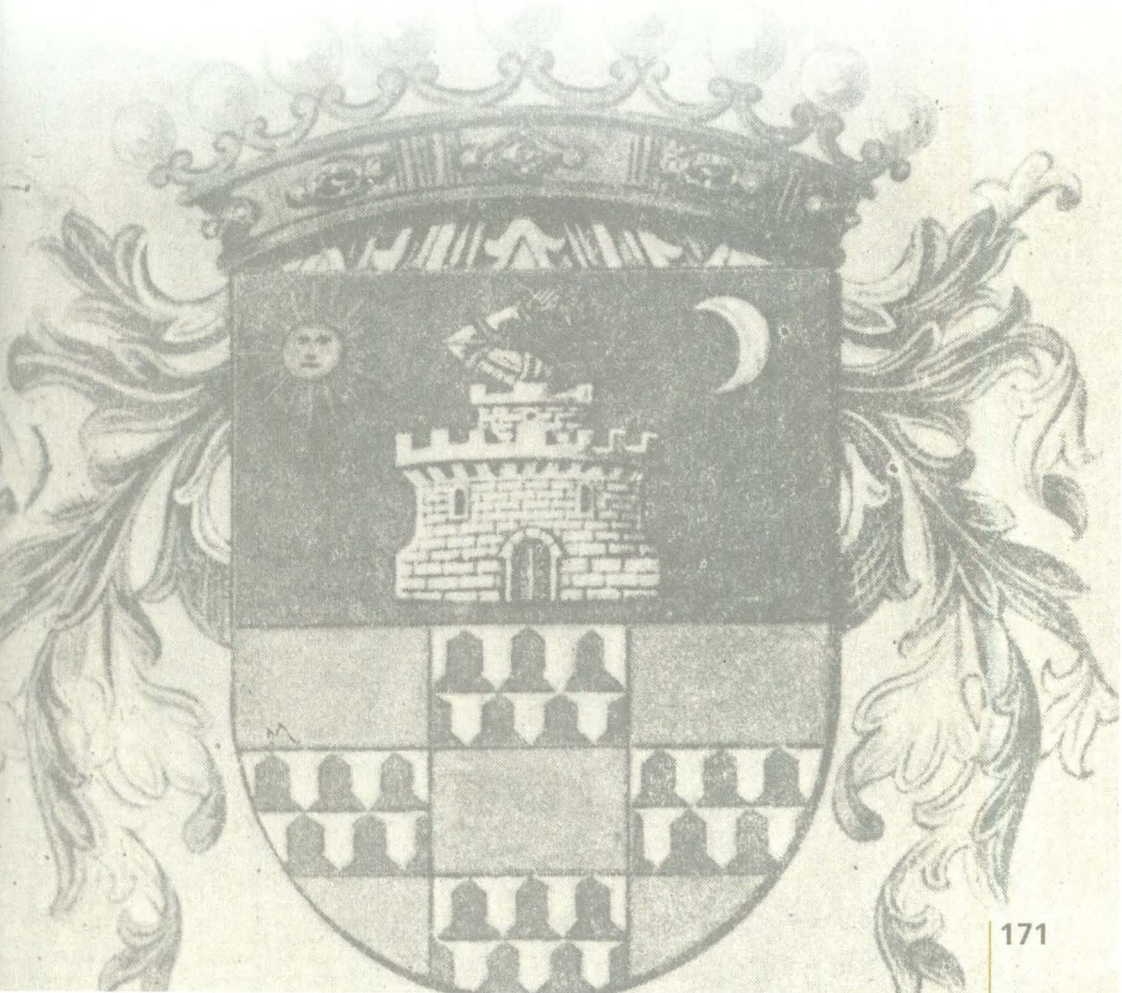


Teniente primero Hernando Tudela y Lavalle (Archivo Histórico de Marina).

Bibliografía

- ASTRANA MARÍN, Luis. *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra*. Madrid: Instituto Editorial Reus.1948-1958.
- BRADLEY, Peter T. *Spain and the Defence of Peru, 1579-1700. Royal Reluctance and Colonial Self-Reliance*. Lulu. com. 2009.
- CERVERA PERY, José. La formación de un educador: El marqués de la Victoria y la Real Compañías de Guardiamarinas. En: *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1996. Nro. 28, pp. 51-58.
- FEAL VÁSQUEZ, Juan. Miguel de Cervantes, Infante de Marina. En el 400 aniversario de su muerte. En: *Boletín Informativo para personal de la Armada-BIP*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Armada, 2016. pp. 38-41.
- GRAU UMLAUFF, Fernando. *Entorno familiar de Miguel Grau Seminario*. (Discurso de incorporación como Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú). Lima, 20 de febrero de 2014.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El testamento del vicealmirante Martin Jorge Guise. En: *Boletín del Instituto Riva-Aguero,* 2014, pp. 277-296.
- LOHMANN VILLENA, Guillermo. *Los americanos en las órdenes nobiliarias* (tomo II). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 1993.
- MENDIBURU, Manuel de. *Diccionario histórico-biográfico del Perú*.(Tomo VI y VIII). Lima: Imprenta Gil. 1933-1934.
- MILLA BATRES, Carlos (Ed.) *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú.- Siglos XIX-XX*. (Tomo VI). Lima: Editorial Carlos Milla Batres. 1994.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1982.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Lazos de sangre. La familia Cortés en Perú y Chile (siglos XVII al XX)*. Lima: Instituto Peruano de Economía y Política, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Universidad Bernardo O'Higgins. 2013.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México: D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2015.
- PIÉROLA, Nicolás de. *Calendario y guía de forasteros de Lima para el año bisiesto de 1828*. Lima: Imprenta de la Instrucción Primaria. 1827.
- PORRAS BARRENECHEA, Raúl. *Cervantes y el Perú*. 1945. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/porras.htm.
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia.- 1790 a 1826*. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo V, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.
- RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de. "Don Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, Gobernador del Callao y General de la Mar del Sur a principios del siglo XVII, y su descendencia en el Perú". *Primer Congreso de Genealogía y Heráldica (tomo II)*. Madrid: Compañía Ibero-Americana de Publicaciones. 1930.
- RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de la. 1963. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/riva.htm.
- RIZO-PATRÓN BOYLAN, Paul. De la genealogía a la prosopografía: de los estudios de Riva-Agüero a nuestros días. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 1996. pp. 353-363.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *La República-1850 a 1870*. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.

- TRAZEGNIES, Ferdinand de. Los Vásquez de Velasco. Historia genealógica de una noble e ilustre familia española del Perú. En: *Revista Histórica*. Lima, 1943. Tomo XVI, pp. 7-41.
- UNANUE, Hipólito. *Guía política, eclesiástica y militar del Virreynato del Perú para el año de 1795*. Lima: Imprenta Real de los Niños Huérfanos. 1795.
- VÁLGOMA, Dalmiro de la; EL BARÓN DE FINESTRAT. *Real Compañías de Guardia Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes* (tomo III). Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1945, p. 249, 250, 343, 363.
- WALKER, Charles. *Colonialismo en ruinas. Lima frente al terremoto y tsunami de 1746*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012.



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.



oticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no

Ejercicio Multinacional Unitas LVII-2016 a bordo del BAP *Quiñones*



La Escuela Naval del Perú fue escenario de la despedida de 62 cadetes de cuarto año, que realizarán su viaje de instrucción al extranjero durante la realización del Ejercicio Multinacional Unitas LVII-2016, a bordo de la fragata misilera BAP *Quiñones*.

Cabe destacar que los viajes de instrucción son parte de las actividades formativas del programa de Ciencias Marítimas Navales de la Escuela Naval. En ellos, los cadetes realizan sus prácticas preprofesionales, donde convergen todos los ámbitos y las áreas de formación que recibe un cadete naval para convertirse en un oficial de Marina.

Durante la travesía, los cadetes recibieron charlas y academias de los diversos sistemas y equipos con los que cuenta una fragata misilera en el área de Formación Académica. En el área de Formación Física, los cadetes desarrollaron habilidades que les permiten mantenerse psicofísicamente aptos en los espacios compilados existentes en una unidad de combate. En el área de Formación Náutica, tuvieron una rutina de una unidad de combate por más de 30 días. En el área de Formación Naval, los cadetes participaron en el Ejercicio Multinacional Naval más antiguo en el mundo, Unitas LVII-2016: a bordo del BAP *Quiñones*, cruzaron la línea ecuatorial y transitaron por el canal de Panamá, dos sitios importantes para todo marino.

En esta oportunidad, la fragata misilera peruana, conocida como *El Cazador del Mar*, una vez más demostró el profesionalismo de los marinos. El óptimo estado de alistamiento de las unidades navales de la Marina de Guerra del Perú se puso de manifiesto tras la excelente intervención del BAP *Quiñones* en la versión LVII del Ejercicio Multinacional Unitas, que culminó con éxito el 26 de setiembre.

El importante operativo se desarrolló en dos fases. La primera fue "Work Up", con ejercicios de maniobras tácticas, operaciones aéreas, operaciones de búsqueda y rescate, y operaciones de interdicción marítima. En la segunda fase,

"Escenario", se simuló una situación de conflicto asimétrico, en la cual participó una fuerza multinacional liderada por Panamá y conformada por los países invitados que debieron interoperar unidades de superficie aéreas de diferentes nacionalidades.



El Ejercicio Multinacional Unitas LVII-2016 reunió a unidades navales y aéreas de Colombia, Chile, Estados Unidos, El Salvador, Honduras, Panamá, México y el Perú, además de otros cinco países observadores: Guatemala, Costa Rica, Reino Unido, Belice y República Dominicana.

Durante el desarrollo del ejercicio, el comandante de la Cuarta Flota de la Marina Americana, almirante Radm Sean Buck, acompañado del comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Alberto Alcalá Luna, visitaron el BAP *Quiñones*, donde compartieron con toda la tripulación.

Cabe referir que el próximo año el Perú será anfitrión del ejercicio Unitas 2017, cuya posta la tomó el comandante de la Fuerza de Superficie, en la ceremonia de clausura.

Condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al jefe de Operaciones Navales de la Armada de la República de Corea

En el Club Naval de Seúl, se condecoró al jefe de Operaciones Navales de la Armada de la República de Corea (Chief of Naval Operations, Republic of Korea Navy), almirante Jung Ho-sub, con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, en el grado de Gran Cruz, Distintivo Blanco, por su contribución al engrandecimiento de la Marina de Guerra del Perú.



La ceremonia fue presidida por el

embajador Jaime Pomareda Montenegro, quien estuvo acompañado por el agregado naval del Perú, capitán de navío César Morales Huerta-Mercado. Asimismo, estuvieron presentes oficiales de dicho país, el agregado militar y de la Fuerza Aérea y cuerpo diplomático de la Embajada del Perú acreditado en la República de Corea.



Cabe destacar que el almirante Jung Ho-sub, a través de su gestión, cumplió a cabalidad el Memorándum de Entendimiento (MOU) suscrito entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea, que 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.

Asimismo, viabilizó la transferencia del ROKS *Gyeongju* (PCC-758) a la Marina de Guerra del Perú, buque que se encontraba en buenas condiciones de operatividad y hasta hace poco tiempo maniobrado óptimamente en aguas coreanas. Dado al compromiso de amistad y cooperación militar que la Armada coreana tiene con la MGP, designó a la corbeta misilera de mejor *performance* para ser confiada a la institución. En paralelo, dispuso que se iniciara el mantenimiento de la unidad, a cargo del Arsenal Naval de la Base Naval de Jinhane, donde se efectuaron trabajos de recorrido y reparación de equipos y sistemas de ingeniería, armas, electrónica y cubierta, para que el buque tuviera una navegación segura durante su travesía hacia el Perú y que pudiera operar en el Mar de Grau con el máximo grado de alistamiento.

III Simposio Internacional de Seguridad y Defensa

Con gran expectativa se realizó el III Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, denominado "Reexaminando el concepto de seguridad multidimensional y el compromiso del poder naval en la seguridad y desarrollo de las naciones", que, del 12 al 15 de setiembre, congregó la participación de expo-

sitores y panelistas de prestigio internacional, en las instalaciones del Hotel Los Delfines en Lima.



En la inauguración del encuentro internacional, asistió la presidenta del Congreso, Luz Salgado Rubianes; el ministro de Defensa, Mariano González Fernández, oficiales de diversas nacionalidades, funcionarios y representantes de otras Escuelas Superiores de Guerra y universidades del país, entre otros, quienes durante cuatro días pudieron conocer e intercambiar puntos de vista sobre los diferentes temas tratados.

El comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, en su discurso inaugural indicó que: "Es de importancia para todas las naciones la realización de este tipo de eventos que contribuyen a la seguridad y defensa de las regiones".

La primera sesión, "Cultura y gestión de defensa", se inició con el tema "La cultura de defensa entre las nuevas dimensiones de seguridad", a cargo del Ph.D. Isidro Sepúlveda Muñoz, profesor de Historia Contemporánea de la Universidad Nacional de Educación a Distancia de Madrid (España). Continuó el tema "Tendencias recientes en la violencia política a nivel mundial", a cargo del doctor Farid Kahhat Kahatt, del Departamento de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Importante y enriquecedora fue también la disertación del director general del Instituto Español de Estudios Estratégicos, general de brigada ET Miguel Ballesteros Marín, con el tema "Diseño de estrategias para la gestión de defensa". El director de la Maestría en Economía de la Universidad del Pacífico del Perú, Ph.D. Juan Mendoza Pérez, abordó el tema "Economía para la defensa nacional".

Durante la segunda sesión, "Fuerza de submarinos: poder vigente proyectado al futuro" se amplió el tema "Operaciones submarinas: submarinos convencionales" a cargo del comandante del Primer Escuadrón de Submarinos de la Marina de la República Federal de Alemania, capitán de fragata Lars Johst; seguido por el comandante de la Fuerza de Submarinos de la Marina de

Brasil, contralmirante Oscar Moreira da Silva Filho, quien disertó acerca de "Estrategia nacional de defensa de Brasil y las operaciones submarinas".



Los asistentes enriquecieron sus conocimientos acerca de seguridad y defensa, con los valiosos aportes del segundo comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico de Estados Unidos, contralmirante USN Andrew Lennon, quien disertó el tema "La importancia de los submarinos: nuevas amenazas, nuevos roles", y del doctor William F. Bundy, Ph.D. de la Naval Warfare Research Group U.S. Naval War College, que culminó la segunda sesión con el tema "El futuro de la guerra submarina: del *Nautilus* hacia submarinos híbridos".

En la tercera sesión, "Seguridad y defensa: una visión empresarial", se trataron los temas "La contribución del emprendimiento social y las alianzas público-privadas a la seguridad humana y a la creación de valor compartido", por el eministro de la Producción y exministro de Transportes y Comunicaciones del Perú, contralmirante (r) José Nicanor Gonzales Quijano.

Se continuó con "El SEMAN y su relación con la defensa y el desarrollo", a cargo del director del Proyecto KT-1P del Servicio de Mantenimiento de la Fuerza Aérea del Perú, coronel FAP Lizardo Orchard Forno. Luego se abordaron los temas "El SIMA y su relación con la defensa y el desarrollo", por el director ejecutivo del Servicio Industrial de la Marina SIMA Perú, contralmirante Silvio Alva Villamón, y "El *offset* y la Marina de Guerra del Perú", por el jefe de la Oficina de Compensaciones Industriales y Sociales Offset de la Dirección General del Material de la Marina de Guerra del Perú, capitán de navío Jorge Zegarra Rivas.

Culminaron las sesiones el presidente del Dolin International Trade and Capital (Estados Unidos), doctor Dov Hyman, con el tema "*Offset*: cómo las naciones pueden maximizar sus propuestas de participación industrial para que sean sostenibles y eficientes", y el especialista Enrique Navarro Gil, de MQglobalnet (España), quien desarrolló el tema "Del *offset* a la estrategia empresarial de la defensa".

El III Simposio Internacional de Seguridad y Defensa es desarrollado por la Marina de Guerra del Perú a través de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP).

Niños integrantes del Programa Tinkuy 2016 realizaron jornada cultural en recintos de la Marina de Guerra del Perú



La Marina de Guerra del Perú recibió la visita de niños y niñas que participaron del V Encuentro Nacional de Pueblos Originarios, Afroperuanos y otras Tradiciones Culturales, denominado Tinkuy 2016, encuentro promovido por el Ministerio de Educación del Perú, para convivir, intercambiar experiencias y costumbres propias de sus culturas.

Los entusiastas estudiantes de sexto grado de primaria, provenientes de 15 pueblos indígenas y tres comunidades afroperuanas, tuvieron la oportunidad de ampliar sus conocimientos en torno a la fascinante historia naval y de los héroes que dieron su vida en defensa de los intereses nacionales.

La jornada cultural incluyó la visita al Museo Naval del Perú en el Callao, el Museo de Sitio Submarino Abtao y la unidad emblemática de la Marina de Guerra, el crucero misilero BAP *Almirante Grau*, donde fueron recibidos por guías de turismo y profesionales capacitados para orientar y responder de manera didáctica sus preguntas. El capitán de corbeta Luis del Álamo Carazas les dio la más cordial bienvenida a nombre de la institución y fue el anfitrión de la jornada.

Cabe indicar que *tinkuy* es un término quechua que significa "encuentro". Por ello, se realiza anualmente desde hace cinco años y en su quinta edición se denomina "Recuperemos y valoremos los juegos y juguetes de nuestros pueblos originarios, afroperuanos y otros pueblos del Perú". Esta temática central dio oportunidad para que los estudiantes investiguen sobre sus juegos ancestrales y actuales.

Construcción del buque multipropósito para la Marina de Guerra del Perú

El 14 de setiembre de 2013, con la puesta de quilla se inició uno de los proyectos más importantes de los Servicio Industrial de la Marina (SIMA-Callao): la construcción del primer buque multipropósito tipo LPD (Landing Platform Dock) de la Clase Makassar, que llevará el nombre de BAP *Pisco*.



Los buques multipropósitos son de diseño coreano y fabricados originariamente para la Armada de Indonesia, donde actualmente se operan cuatro buques de similares características. Esta unidad de asalto anfibio del tipo LPD (Landing Platform Dock), cuya parte posterior se sumerge en el mar para facilitar la salida de lanchas y vehículos anfibios, significará el remplazo de los buques actuales del tipo LST (Landing Ship Tank). Estas unidades tendrán la capacidad de ejercer el poder naval en custodia de los intereses del Estado, así como brindar ayuda humanitaria ante posibles emergencias ante la ocurrencia de desastres naturales, al ejecutar las tareas de evacuación de damnificados, atenciones médicas y sostener los servicios públicos esenciales. Asimismo, salvaguardará la vida humana en el mar realizando tareas de búsqueda y rescate a embarcaciones colapsadas, y manteniendo el control y la protección del tráfico marino. Además, efectuará labores de Interdicción Marítima con la finalidad de suprimir los ilícitos en el mar, como el tráfico ilícito de drogas y de armas, la pesca ilegal, la trata de personas, el contrabando y la piratería. Para ello, empleará los medios aéreos y marítimos con que cuenta a bordo.

Este buque tendrá 122 metros de eslora por 22 metros de manga y 4,5 metros de calado, y un desplazamiento de 7.300 toneladas. Superará las 11.000 toneladas a plena carga. Podrá transportar hasta 450 infantes de Marina, adicionales a los 205 tripulantes de la dotación de la misma nave. Dispondrá de un sistema RO-RO (Roll On-Roll Off) y contará con dos compuertas laterales para embarcar material (de acuerdo con la configuración de la misión), vehí-

culos militares o civiles, en una cubierta de vehículos y una cubierta de tanques que están conectadas interiormente por un ascensor de carga. Asimismo, contará con un dique inundable, el cual permite el ingreso o salida de dos lanchas de desembarco LCU (Landing Craft Utility) de 23 metros cada una, mediante las cuales se puede desembarcar carga, vehículos o personal a playa.



Además, tendrá cubierta de vuelo y hangar, que permitirá la operación con helicópteros, un área médica que comprende una sala de operaciones, una sala de rayos X, una sala de triaje, una sala de odontología, una farmacia, un laboratorio y tres salas de recuperación con capacidad hasta para 17 personas.

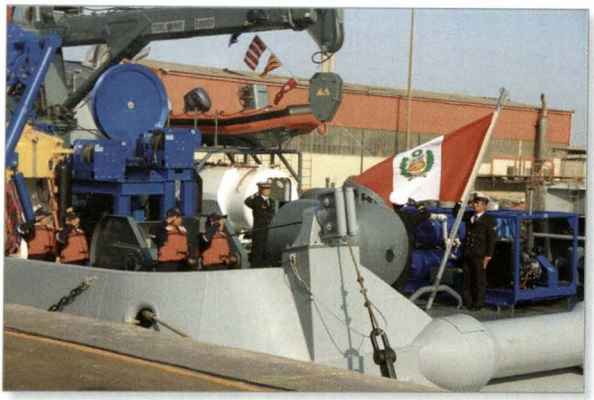
Cabe resaltar que los buques multipropósito mejorarán las capacidades de la Armada en misiones de apoyo y sustento a la población civil, nacional e internacional, por su gran capacidad de transporte de carga y medios necesarios en comparación con los medios terrestres y aéreos. Adicionalmente, incrementará las áreas de control y custodia en beneficio de los intereses nacionales. Podrá brindar apoyo humanitario a los países que lo requieran, debido a la capacidad expedicionaria con que cuenta la unidad.

Afirmado del Pabellón Nacional del remolcador auxiliar de salvamento BAP *Morales*

Para controlar, vigilar y defender el dominio marítimo en el ámbito fluvial y lacustre, los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Perú) concluyeron la construcción, implementación e incorporación del remolcador auxiliar de salvamento BAP *Morales*, que



fue presentado el 3 de noviembre en el muelle antedique de la Base Naval del Callao.



Esta significativa ceremonia fue presidida por el ministro de Defensa, Mariano Gonzáles Fernández, quien estuvo acompañado por el comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo.

Durante el acto, la máxima autoridad naval resaltó que: "Para nuestra institución ha sido de relevante importancia contar con un remolcador auxiliar de salvamento, como unidad de respuesta rápida y eficaz ante cualquier requerimiento de las unidades y dependencias navales, y como apoyo a la ciudadanía mediante operaciones de buceo, salvamento, búsqueda y rescate en nuestro litoral. Por ello, se han optimizado los esfuerzos institucionales en el proceso de construcción, supervisión e implementación de esta unidad, y se ha reforzado la capacitación y entrenamiento de su dotación, tarea que fue asignada en 2014 a los Servicios Industriales de la Marina, que han efectuado el diseño y construcción con tecnología y mano de obra netamente nacional, lo que demuestra el gran profesionalismo y alto nivel tecnológico de nuestro personal que integra los Servicios Industriales de la Marina".

Es importante referir que la unidad está diseñada para las operaciones de buceo y salvamento y será un elemento de respuesta inmediata ante cualquier requerimiento de las unidades navales, así como para la defensa y seguridad nacional.

Tiene 32 metros de eslora, 12 metros de manga y puntal de 4,5 metros. Puede desplazar 500 toneladas métricas. Cuenta con un sistema de propulsión convencional de dos ejes, dos máquinas con motorización principal, tres grupos electrógenos, capacidad para almacenar hasta 50.000 galones de combustible y 17.000 galones de agua. Posee sistema de lucha contra incendios, de fondeo de precisión con cuatro anclas, planta de aire de alta y baja presión, LARS para lanzamiento y recuperación de buzos, cámara hiperbárica para dos personas, estación de control de buceo, cordones umbilicales de 300 pies, entre otros implementos.

Condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval a personal de la Armada de España



El comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, condecoró con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Caballero, Distintivo Blanco, al teniente de navío Esp. Cándido Couselo Sánchez y al sargento 1.º Esp. Alfonso López Canesa. de la Armada de España, por haber contribuido al engrandecimiento de la institución.

El 10 de noviembre, en el salón Grau de la Comandancia General de la Marina, la máxima autoridad naval en representación del Canciller de la Orden dio lectura a la fórmula de imposición de la condecoración, distinción que fue otorgada por haber contribuido eficientemente en la capacitación y asesoramiento a la dotación del buque escuela a vela BAP *Unión*.

Cabe destacar que el personal distinguido cumplió con sus labores con profesionalismo y dedicación, trasmitiendo conocimientos a la dotación de la unidad peruana, con lo cual se permitió garantizar la correcta operación en el uso del velamen y aparejos en este tipo de naves.

Tras la lectura de la resolución y la fórmula de imposición, el comandante general de la Marina impuso las condecoraciones a cada uno de los oficiales. La reunión finalizó con el saludo de las autoridades y familiares asistentes a los condecorados.

Primera dotación que cumplirá servicio a bordo del BAP *Carrasco* viajó a España

El director de Hidrografía y Navegación, contralmirante Rodolfo Sablich Luna Victoria, deseó "buen viento y buena mar" al personal superior y subalterno que

viajó a España para formar parte de la primera dotación del buque oceanográfico polar BAP *Carrasco*.



La dotación que viajó, a cargo del capitán de corbeta Paulo Sisniegas Ángeles, será entrenada en las diferentes capacidades que ofrece esta unidad, la cual cuenta con sistemas y equipos de tecnología de vanguardia destinados a realizar investigaciones en las áreas de oceanografía, física, química, geología y geofísica marina, levantamientos hidrográficos y meteorología.

El personal de la Dirección de Hidrografía y Navegación tendrá la alta responsabilidad de traer a nuestro país el nuevo buque oceanográfico con capacidad polar, que permitirá contribuir a mejorar los servicios de investigación oceanográfica de la Marina de Guerra del Perú en el dominio marítimo y la Antártida.

Esta unidad tiene 95,3 metros de eslora, 18,0 metros de manga y un puntal de 9,2 metros. Poseedor de una desplazamiento de 5.000 toneladas y un calado máximo de 5,95 metros. Tienen autonomía de 51 días, velocidad máxima de 16 nudos y velocidad crucero de 12 nudos. Contará con una dotación de 50 tripulantes y 60 científicos.

Marina de Guerra del Perú cumplió deseo de niños de la Asociación Make A Wish Perú

Make A Wish Perú es una asociación civil sin fines de lucro creada en 2003, con el fin de hacer realidad los deseos de niños y adolescentes entre los 3 y 18 años de edad que padecen alguna enfermedad amenazante. La Marina de Guerra del Perú y esta organización hicieron posible el anhelo de dos adolescentes, que vivieron experiencias diferentes y enriquecedoras llenos de esperanza, fuerza y alegría.

Enzo Vera Palomino padece de insuficiencia renal crónica terminal y recibe

diálisis interdiaria desde hace seis años. Jassuri Malqui recibe tratamiento contra su leucemia linfática aguda, esperando aún el trasplante de médula compatible a su organismo. Ambos con 17 años, desearon vivir la experiencia de navegar en aguas peruanas.



Aún con el deseo a flote, fue en una mañana calurosa que visitaron la Base Naval del Callao y conocieron al comandante del BAP *Montero*, capitán de navío César Zelada Levy, y su segundo comandante, el capitán de fragata Hugo Harold Valles Iglesias, quienes les dieron la bienvenida a bordo del buque y pusieron a la dotación a su servicio.

A su llegada, se les brindó un overol de faena para cada uno, con el fin de integrarlos a la dotación como miembros de la nave. Asimismo, desayunaron y recibieron una charla, donde les explicaron sobre las unidades con las que cuenta la Marina de Guerra.

Durante su estadía en el BAP *Montero*, fueron parte del ejercicio de puesto de maniobra al zarpar de la Base Naval del Callao. De igual modo, visitaron el puente de comando, donde recibieron una explicación sobre la función del Centro de Operaciones de Combate y la Central de Propulsión. Posteriormente, llegaron hasta la cubierta de vuelo y apreciaron las operaciones con helicóptero. Además, conocieron a sus pilotos y a los operaciones especiales que se encontraban a bordo.

Al finalizar el recorrido, los comandantes del BAP *Montero* agradecieron a los visitantes por la confianza puesta en la Marina de Guerra y les entregaron unos recuerdos a los adolescentes y a las voluntarias de la Asociación Make A Wish Perú, quienes se sintieron muy agradecidas por cumplir el deseo de los jóvenes, un día de navegación por la costa limeña a bordo del BAP *Montero*.

SIMA-Perú participó en Feria Internacional EXPONAVAL 2016



En el marco de la estrategia de la empresa SIMA-Perú para alcanzar objetivos comerciales claramente definidos entre sus posibles clientes de Sudamérica y Centroamérica, participó en la X Exhibición y Congreso Internacional Naval y Marítimo para Latinoamérica "Exponaval 2016", del 29 de noviembre hasta el 2 de diciembre en la Base Aeronaval Concón, en la Región de Valparaíso, en Chile.

Junto a más de 140 empresas expositores y 31 delegaciones diplomáticas, SIMA está dando a conocer los resultados de sus últimos proyectos, como el buque escuela a vela BAP *Unión*, el primer buque multipropósito tipo LPD, Clase Makassar, y el Remolcador Auxiliar de Salvamento (RAS) BAP *Morales*, así como la construcción de dos patrulleras marítimas, las cuales ya operan al norte del Perú.

Es preciso señalar que una de las primeras visitas al *stand* del SIMA fue la del presidente del Senado de Chile, Ignacio Walker Prieto, quien apreció el gran nivel y desarrollo de la industria naval para llevar adelante proyectos de construcción de embarcaciones de alto bordo. Asimismo, contó con la visita de distintas delegaciones, como la de Angola, interesada en conocer los procesos econstructivos tecnológicos que utiliza la empresa.

Oficial de la Marina de Guerra ocupó primer puesto en el Curso Internacional de Oficiales de Guerra de Superficie en Newport (Estados Unidos)

En las instalaciones de la Escuela de Oficiales de Superficie (SWOS) en la Estación Naval de Newport (Rhode Island, Estados Unidos), se celebró la graduación del Curso Internacional de Oficiales de Guerra de Superficie. La Marina

de Guerra del Perú fue representada por el alférez de fragata José Ricardo Navach Cortes, quien se graduó con honores por ocupar el primer puesto entre 17 oficiales de diversas armadas del mundo.



La ceremonia fue presidida por el Segundo Comandante de la Escuela de Oficiales de Superficie, capitán de fragata Kevin P. Meyers, y contó con la presencia del director del Grupo de Estudio Estratégico de Operaciones Navales, vicealmirante (r) James P. Wisecup.

El mencionado curso se inició el 8 de agosto y duró cuatro meses, en los cuales los oficiales alumnos siguieron un programa de estudios intensivo en las distintas áreas de la Guerra Naval, Guerra Antisubmarina, Guerra Antiaérea, Guerra de Superficie, Guerra Electrónica, Guerra de Minas, así como también en la profundización en lo relacionado con Operaciones de Seguridad Marítima, Operaciones Antipiratería, entre otras. Esto permitió a los alumnos adquirir conocimientos que fueron posteriormente puestos a prueba en los modernos simuladores de realidad virtual con los que cuenta dicha escuela.

En curso de Estado Mayor en la Marina de Brasil oficial peruano tuvo resaltante participación

En Río de Janeiro se realizó la ceremonia de graduación del Programa de Maestría y Curso de Estado Mayor para Oficiales Superiores, realizada en la Escuela de Guerra Naval de la Marina de Brasil, que fue presidida por el comandante general de dicha institución, almirante de escuadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira.

El curso contó con la presencia de 121 oficiales superiores de las Marinas de Brasil, Estados Unidos, Francia, Argentina, Venezuela, Bolivia, Namibia y el Perú, entre los cuales se graduó el capitán de corbeta Ernesto Quijandría Casanova,

quien tuvo una destacada participación entre sus similares, al obtener el reconocimiento por el más alto rendimiento académico entre los oficiales alumnos extranjeros participantes.



Asimismo, el grado académico obtenido por el oficial superior en mención al culminar el año académico fue de máster en Ciencias Navales por la Marina de Brasil, además de diplomado en Gestión Empresarial y Gestión de Proyectos, otorgado por la Universidad Federal de Río de Janeiro.

En la ceremonia estuvieron presentes el cónsul general del Perú en Río de Janeiro, Rolando Ruiz Rosas Cateriano, así como el agregado de defensa adjunto y naval a la Embajada del Perú en la República Federativa del Brasil, capitán de navío Mario Cacho Pella.

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.



ias internacionales noticias internacionales noticias internacional
as internacionales noticias internacionales
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
noticias internacionales noticias internacionales noti
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
cias internacionales noticias internacional
rnacionales noticias internacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacionales noti
ales noticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noti
nacionales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional
as internacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional

AUSTRIA

Adquisición de nuevos submarinos

El 26 de abril el Gobierno australiano anunció que la empresa estatal francesa DCNS había sido seleccionada para el programa de reemplazo de los seis submarinos de la clase Collins en servicio con la Armada Real Australiana. El programa está valorizado en US$ 38.500 millones y contempla la construcción de 12 unidades en los astilleros de ASC en la ciudad de Adelaida, capital del estado de Australia Meridional[1]. Esta elección abrió un periodo de negociaciones que culminó con la firma el 20 de diciembre de un acuerdo Intergubernamental por parte del primer ministro australiano, Malcolm Turnbull, y del ministro de Defensa francés, Jean-Yves Le Drian. Junto con la firma de un acuerdo para compartir información clasificada firmado el 13 de diciembre, se completa el marco legal necesario para la ejecución de un programa de esta envergadura[2].



El submarino *HMAS Sheean* (SSG 77), de la clase Collins, ingresando a la base naval de Pearl Harbor durante los ejercicios Rimpac 2014. Fuente: US Navy

La firma del acuerdo intergubernamental parece sellar finalmente el destino de un proceso que ha experimentado varias idas y venidas a lo largo de los años. El programa de reemplazo de los Collins, conocido como Future Submarine Programme o SEA 1000, se inició en 2007, con el fin de encontrar un diseño que se adecúe a los particulares requerimientos australianos. La Armada Real opera a grandes distancias de sus costas y, por ello, necesita submarinos de gran alcance y autonomía. Suele operar en concierto con la Armada de Estados Unidos, por lo que cualquier diseño elegido debe incorporar un sistema de combate y armas de fabricación norteamericana[3]. Tales requerimientos

1. PITTAWAY, Nigel. Australia Chooses French Design for Future Submarine. 26 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense-news/2016/04/26/australia-chooses-french-design-future-submarine/83532778
2. GADY, Franz-Stefan. Australia, France Sign Deal to Build 12 Submarines. 21 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible e n: http://thediplomat.com/2016/12/australia-france-sign-deal-to-build-12-submarines.
3. VAVASSEUR, Xavier. Strengths & Weaknesses of the Contenders for Australia's Submarine Replacement Programme. 2 de junio de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/focus-analysis/naval-technology/2777-strengths-a-weaknesses-of-the-contenders-for-australias-submarine-replacement-programme.html

podrían ser satisfechos adquiriendo submarinos nucleares que alcanzan velocidades muy superiores a los de sus contrapartes convencionales y tienen un alcance prácticamente ilimitado. Sin embargo, tal opción fue descartada, pues Australia no cuenta con plantas de energía nuclear y, por tanto, carece de la infraestructura y la experiencia necesarias para mantener tales submarinos. Ello implicaría que los submarinos y su mantenimiento deberían ser realizados en el extranjero, con el consiguiente perjuicio para la industria naval nacional[4].



El submarino *JS Hakuryu* (SS 503), de la clase Sōryū, ingresando a la base naval de Pearl Harbor en 2015. Fuente: US Navy.

Los diseños de submarinos para exportación existentes en el mercado no cumplen con los requisitos del programa SEA 1000 arriba descritos, pues la mayoría han sido diseñados para patrullar aguas costeras y sus inmediaciones. Para febrero de 2015 las opciones en competencia se habían reducido a tres: la clase Sōryū, fabricada en Japón por Mitsubishi Heavy Industries (MHI) y Kawasaki Shipbuilding Corporation (KSC); el Tipo 216, una versión agrandada del Tipo 214, propuesta por ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS); y el Shortfin Barracuda, una versión de propulsión convencional de los submarinos nucleares de ataque Barracuda, presentada por la empresa francesa DCNS.

El primero de los submarinos de la clase Sōryū fue incorporado por las Fuerzas de Autodefensa Marítima de Japón en 2009. Desde entonces ha entrado en servicio una unidad nueva cada año, lo que hace un total de siete para 2016 y diez para 2019, cuando se estima que entrará en servicio el último de la serie[5]. Tienen una eslora de 84 metros, una manga de 9,1 y un calado de 8,5 para un desplazamiento de 2.900 toneladas en superficie y 4.200 en inmersión. Son impulsados por un sistema diésel-eléctrico con dos motores Kawasaki 12V 25/25 para una velocidad en superficie de 13 nudos y 20 en inmersión. Adicionalmente, cuentan con un sistema de propulsión independiente del aire (AIP,

4. STEWART, Camero. Questions asked of Australia's rejection of nuclear submarines. 22 de enero de 2016. [Consulta: 22 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/news/inquirer/questions-asked-of-australias-rejection-of-nuclear-submarines/news-story/60d1d6c7030ecbf91c053cbda47d4dfa
5. NAVY RECOGNITION. Soryu Class 16SS SSK Submarine - Japan Maritime Self-Defense Force. 10 de abril de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2592

por sus siglas en inglés) basado en motores Stirling desarrollado por la empresa sueca Kockums, gracias a los cuales puede recorrer 6.100 millas náuticas a una velocidad de 6,5 nudos. Cuenta con sonares de proa, de flanco y de arrastre, que proveen información para un sistema de armas de seis tubos lanzatorpedos de 533 mm, que además de torpedos pueden lanzar minas y misiles antibuque Sub-Harpoon. La tripulación total consta de nueve oficiales y 56 marineros[6]. Para el concurso australiano el Sōryū contaba con la ventaja de ser el único de los contendores en servicio activo. Sin embargo, a pesar de su gran tamaño, quedaba corto en uno de los principales requerimientos: el alcance. Por ello, la propuesta japonesa incluía una extensión del casco y el rediseño de los tanques de combustible[7].



El submarino surcoreano *Son Won-il* (SS 072), de la clase 214, durante los ejercicios Key Resolve en las costas de Corea en 2008. Fuente: US Navy.

El segundo de los contendientes, el Tipo 216, contaba con la ventaja de la vasta experiencia y éxito de TKMS en el diseño de submarinos convencionales para el mercado nacional y la exportación, pero, a la vez, tenía la desventaja de nunca haber construido submarinos de grandes dimensiones como las requeridas por los australianos[8]. El diseño propuesto tiene 89 metros de eslora y un desplazamiento en inmersión de 4.345 toneladas. Tal como los Sōryū,

6. GLOBALSECURITY.ORG. SS-501 Soryu / 16SS / SS 2,900 ton Class. S. f. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.globalsecurity.org/military/world/japan/2900ton-specs.htm
7. KERR, Julian. Japan provides details of Soryu-class submarine offered to Australia. 13 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/59487/japan-provides-details-of-soryu-class-submarine-offered-to-australia
8. VAVASSEUR, Xavier. Strengths & Weaknesses of the Contenders for Australia's Submarine Replacement Programme. 2 de junio de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/focus-analysis/naval-technology/2777-strengths-a-weaknesses-of-the-contenders-for-australias-submarine-replacement-programme.html

combina un sistema de propulsión diésel-eléctrico con uno AIP, solo que, en vez de motores Stirling, emplea metanol y baterías de ion de litio para un alcance de 2.600 millas náuticas a cuatro nudos sin necesidad de emerger, que aumentan en 10.400 gracias al uso del *snorkel*. La tripulación es de 33 personas, que manejan seis tubos lanzatorpedos con 18 armas, entre misiles, minas y torpedos[9].



Impresión de artista de un submarino Shortfin Barracuda Block 1A. Fuente: DCNS.

Para la propuesta francesa, la empresa DCNS optó por seguir un camino diferente al de sus competidores. En vez de tomar su modelo de exportación, el Scorpene, y aumentar su tamaño hasta alcanzar las dimensiones requeridas, escogió como base el diseño del Barracuda, que ya tenía las dimensiones adecuadas, y cambiar su sistema de propulsión. El diseño resultante fue bautizado como Shortfin Barracuda Block 1A, tiene 97 metros de eslora y desplaza 4.500 toneladas en superficie y unas 5.000 en inmersión. Estará equipado con un sistema de propulsión diésel-eléctrico, pero sin AIP, como los propuestos para los diseños alemán y japonés. En lugar de una hélice convencional, tendrá un *hidrojet*, al igual que los Barracuda, lo que reduce el ruido generado. Se estima que tendrán cuatro tubos lanzatorpedos para un total de alrededor de 30 armas entre torpedos y misiles. Tal como se señaló anteriormente, la Armada australiana requería que cualquiera fuese el diseño que se elegido, porte torpedos de fabricación estadounidense Mk.48 y un sistema de combate del mismo origen, una versión actualizada del AN/BGY-1 que equipa a la clase Collins[10].

Tras la elección del Shortfin Barracuda en abril, el contrato estuvo en peligro cuando el diario *The Australian* publicó el 24 de agosto extractos de 22.400 páginas de documentos conteniendo información confidencial sobre los submarinos de la clase Scorpene diseñados por DCNS y en construcción bajo li-

9. KERR, Julian. Australia's New Submarines: Run Silent, Run German? 7 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/australias-new-submarines-run-silent-run-german-13791.
10. COATES, Peter. Specifications Table - Shortfin Barracuda Block 1A. Submarine Matters. 28 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://gentleseas.blogspot.pe/2016/04/specifications-for-shortfin-barracuda.html

cencia en la India. Los documentos fueron filtrados a este diario por uno de los asesores del senador Nick Xenophon, quien arguyó que actuaba en defensa de los intereses nacionales tras habérselos mostrado al contraalmirante Greg Sammut, director del proyecto SEA 1000, y a la Defence Intelligence Organisation, el servicio de inteligencia del sector defensa, en 2013, sin obtener respuesta. El escándalo puso en duda la capacidad de DCNS para mantener información secreta que, en este caso, parece haber sido robada por un exoficial naval francés que era subcontratista para DCNS y luego la llevó a Malasia, donde fue contratado como instructor, pues este país también opera submarinos Scorpene. Posteriormente, fue despedido sin poder acceder a su computadora de trabajo en la que se encontraban los documentos que la empresa para la que trabajaba envió luego al asesor de Xenophon, pensando que era información de rutina sobre el programa de entrenamiento. La firma del acuerdo intergubernamental ha confirmado que el proceso de adquisición sigue en marcha luego de revisiones intensas de los procedimientos de seguridad para el manejo de la información tanto en Australia como en Francia[11].

BANGLADESH

Recepción de los primeros submarinos de la Armada

El pasado 14 de noviembre el comandante en jefe de la Armada de Bangladesh recibió en los astilleros de la ciudad de Dalian, China, dos submarinos del Tipo 035G (clase Ming según la nomenclatura OTAN), los primeros submarinos en entrar en servicio en su país. Fueron adquiridos de segunda mano a la Armada del Ejército Popular de Liberación Chino en diciembre de 2013, a un costo estimado de US$ 203 millones y se espera que tras un periodo de entre-



La fragata *Bangabandhu* (F25), la unidad más importante en servicio con la Armada de Bangladesh. Fuente: US Navy.

11. STEWART, Cameron. Navigating the submarine leaks scandal: the story behind a scoop. 12 de diciembre de 2016. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/national-affairs/defence/navigating-the-submarine-leaks-scandal-the-story-behind-a-scoop/news-story/e3e4a27912649b4200831fcb349d4188

namiento con tripulaciones bangladesíes partan a inicios de 2017 a su nuevo hogar en el golfo de Bengala, bajo los nombres *Nabajatra y Joyjatra*[12].

Las características principales de estos navíos son una eslora de 76 metros, una manga de 7,6 y un calado de 5,1 para un desplazamiento de 1.584 toneladas en superficie y 2.113 en inmersión. Cuentan con un sistema de propulsión diésel-eléctrico con dos motores diésel de 5.200 caballos de fuerza y dos hélices que les permiten alcanzar una velocidad de 15 nudos en superficie y 18 en inmersión. La tripulación de 57 hombres tiene a su disposición 6 tubos de 533 mm a proa y 2 a popa, para una carga total de 16 torpedos o 32 minas[13].

Con esta adquisición, Bangladesh sigue los pasos a otros países asiáticos que también han creado un servicio submarino recientemente, como Singapur, Malasia y Vietnam, tal como se reportó en esta misma sección en el primer número de la *Revista de Marina* de 2014. Sin embargo, a diferencia de los ejemplos mencionados, en este caso se contaba con un presupuesto limitado, lo que ha obligado no solo a recurrir a buques de segunda mano, sino también de un diseño bastante antiguo. En efecto, los submarinos de la clase Ming entraron en servicio en la década de 1970 como una versión mejorada del proyecto 633 (OTAN: clase Romeo), un diseño soviético producido en China bajo licencia como Tipo 033 desde inicios de la década de 1960[14]. A su vez, los Romeo son una versión mejorada del proyecto 613 (OTAN: clase Whiskey) en servicio con la Armada soviética desde inicios de la década de 1950[15].

CHILE

Modernización de las fragatas Tipo 23

De acuerdo con información publicada por la revista española *Defensa*, la Armada de Chile ha seleccionado a la empresa Lockheed Martin Canada para liderar el proyecto de modernización de sus tres fragatas del Tipo 23. El paquete adquirido a un costo de US$180 millones incluye el sistema de combate CMS 330

12. RAHMAT, Ridzwan. Bangladesh receives two refurbished Type 035 submarines from China. 15 de noviembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/65491/bangladesh-receives-two-refurbished-type-035-submarines-from-china.
13. SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004, p. 118.
14. SAUNDERS, op. cit., pp. 118 y 121.
15. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, pp. 396-397.

desarrollado por la misma empresa, el radar de vigilancia TRS-4D de Airbus Defense & Space, y el misil antiaéreo Sea Ceptor del conglomerado europeo MBDA. Participarán de los trabajos las empresas chilenas SISDEF, que provee un *data link*, y ASMAR, en cuyos astilleros se desarrollarán los trabajos[16]. De esta manera se reemplazarán el sistema de combate Outfit DNA[1], el radar de vigilancia Tipo 996 y el misil antiaéreo Sea Wolf, con los cuales estaban equipadas estas fragatas cuando fueron transferidas de la Marina Real Británica a la Armada chilena entre 2006 y 2008. Los otros contendientes eran la empresa británica BAe Systems, con el mismo paquete adquirido por la Marina Real, bajo el Type 23 Capability Sustainment Programme que incluye el sistema de combate Outfit DNA(2), el radar ARTISAN 3D y el misil Sea Ceptor; la israelí IAI con el misil Barak-8, el radar ELM-2248 MF-STAR y un sistema de combate propio; y Thales Nederland. Una oferta de la empresa norteamericana Raytheon con el misil RIM-162 ESSM fue descartada previamente, a pesar de contar con la aprobación del gobierno de Estados Unidos[17].



La fragata chilena *Almirante Cochrane* (FF05) durante su participación en los ejercicios Rimpac 2016. Se aprecia el radar Tipo 96 en la cima del mástil y los dos radares de control de tiro Tipo 911 del sistema Sea Wolf a proa y a popa Fuente: US Navy.

El programa adoptado por la Armada chilena representa un salto cualitativo importante para las capacidades de sus fragatas Tipo 23, que se suma a la adquisición de sonares remolcados Tipo 2087, reportada en esta sección en el primer número de la *Revista de Marina* de 2014. En lo que se refiere al sistema de combate, el Outfit DNA[1] entró en servicio en 1994 en la fragata *HMS Westminster* (F237) del Tipo 23. Consta de 12 consolas multifunción a color unidas por una red de área local (LAN, por sus siglas en inglés) de fibra óptica a través de las cuales se procesa y presenta la data de los sensores y se controla los sistemas de armas[18]. Su reemplazo, el CMS 330, fue diseñado por Lockheed Martin Canada para la

16. SANDOVAL, Roberto. La Armada de Chile adjudica el reemplazo del Sea Wolf a Lockheed Martin. 17 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensa.com/frontend/defensa/armada-chile-adjudica-reemplazo-sea-wolf-lockheed-martin-vn20235-vst333
17. SCOTT, Richard. Chile set to choose from four bids for Type 23 upgrade. 7 de setiembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/63496/chile-set-to-choose-from-four-bids-for-type-23-upgrade
18. FORECAST INTERNATIONAL. Outfit DNA. Noviembre de 1997. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_old_pdf.cfm?ARC_ID=1779.

actualización de las fragatas de la clase Halifax en servicio con la Real Marina de Canadá y ha sido adoptado por Nueva Zelanda para la modernización de sus fragatas de la clase ANZAC. Tiene la ventaja de ser un sistema de arquitectura abierta, lo que facilita tanto su adaptación a las necesidades de cada armada como la actualización de sus componentes[19]. Puede integrar hasta nueve estaciones de trabajo multifuncionales cada una equipada con tres pantallas[20].

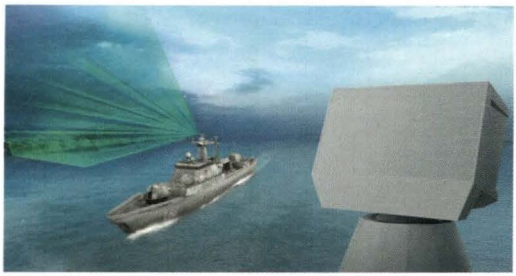


El mástil de la HMS Northumberland (F238), una de las fragatas británicas del Tipo 23. Empezando desde arriba, se aprecian la antena del sistema de identificación amigo enemigo (IFF), el radar Tipo 996, el sistema de medidas de apoyo electrónicas (ESM) UAT, el sistema de control de tiro optrónico GSA-8B, el radar de navegación Tipo 1008 y el radar Tipo 911. Fuente: Katie Chan.

En lo referido a los sensores, las Tipo 23 montan radares del Tipo 996, un sistema que fue instalado por primera vez en el *HMS Invincible* (R05) en 1987 y declarado operacional al año siguiente. Se trata de un radar de vigilancia aérea en tres dimensiones que opera en la banda E/F. Cuenta con una antena mecánica que rota 30 veces por minuto y emite múltiples haces con agilidad de frecuencias. En modo de operación normal puede vigilar el espacio aéreo hasta una distancia de 115 kilómetros frente a aviones de caza o ataque, a la par que permite la identificación de objetivos para sistemas de defensa de misiles de mediano y corto alcance. En modo de largo alcance se concentra todo el poder del radar en la función de vigilancia, lo que permite alcances de hasta 150 kilómetros frente a aviones de patrulla marítima. Existe también un modo de misiles especializado en la detección de misiles antibuque a ras del mar y un modo antiinterferencias electrónicas que permite ubicar sus fuentes[21].

19. LOCKHEED, Martin. Combat Management System. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.lockheedmartin.ca/ca/what-we-do/aerospace-defence/naval-systems/combat-management-system.html
20. BEADSMOORE, Jon. ANZAC Frigates get Maple Leaf Makeover. En: Navy Today, junio de 2014. Nro. 179, pp. 4-8.
21. FORECAST INTERNATIONAL. Type 996/AWS-9. Julio de 2005. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_pdf.cfm?DACH_RECNO=765.

El sistema TRS-4D, de la multinacional europea Airbus Defense & Space, representa un desarrollo tecnológico considerable frente a su predecesor. Se trata de un radar de barrido electrónico activo (AESA, por sus siglas en inglés), lo cual quiere decir que está integrado por un conjunto de módulos de transmisión y recepción, cada uno de los cuales opera de manera independiente. Tal característica le permite desempeñar múltiples funciones al mismo tiempo, en vez de tener de cambiar de modo de operación por completo, como ocurría en los equipos de barrido mecánico, como el Tipo 996 y anteriores. A diferencia de la primera generación de sistemas, AESA no emplea transmisores de arseniuro de galio, sino de nitruro de galio, que incrementa la potencia de los equipos sin aumentar su consumo de electricidad. El TRS-4D opera en banda G y es ofrecido en dos variantes. La más completa incluye cuatro paneles fijos para una cobertura de 360° y la de menor costo solo un panel montado en una antena rotatoria[22]. Esta última es la variante seleccionada por la Armada chilena y por la estadounidense como reemplazo del TRS-3D en las unidades más recientes de sus buques de combate litoral (LCS, por sus siglas en inglés). Su alcance de detección se estima en 250 kilómetros[23].



El radar de vigilancia aérea TRS-4D. Fuente: Airbus Defense & Space.

En cuanto a la defensa aérea, las Tipo 23 cuentan con 32 lanzadores verticales de misiles Sea Wolf, un sistema diseñado para misiones de autodefensa frente a aeronaves y misiles antibuque con un peso de 82 kilogramos y un alcance de



Lanzamiento de un misil Sea Wolf desde la HMS Portland (F79), una fragata británica del Tipo 23. Fuente: Crown Copyright 2009.

22. AIRBUS DEFENSE & SPACE. TRS-4D™ (Aesa Technology) Multi-mode naval radar. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://northamerica.airbus-group.com/north-america/usa/Airbus-Defense-and-Space/TRS-4D/Overview.htm.
23. WITHINGTON, Thomas. Sea Change. En: *Armada International*, agosto-setiembre de 2015. Vol. 39, nro. 4, pp. 38-43.

10 kilómetros[24]. Emplea un sistema de guiado automático enlazado a la línea de mira de los dos radares de control de tiro Tipo 911 con los que cuenta cada fragata Tipo 23. Esto quiere decir que solo pueden atacar dos blancos en simultáneo con hasta dos misiles cada uno. En contraste, su reemplazo, el misil Sea Ceptor, pesa 99 kilogramos y tiene un alcance superior a los 25 kilómetros. Cuenta con un sistema de guía de radar activo, lo que le permite enfrentar múltiples amenazas en simultáneo[25]. Para el programa chileno, este misil llevaba ventaja sobre sus competidores, pues se encuentra en proceso de instalación en las fragatas del Tipo 23 de la Marina Real británica, lo que reduce los riesgos y costos de instalación para los buques chilenos. Cada celda del sistema de lanzamiento Sea Wolf albergará ahora un misil Sea Ceptor, hasta sumar un total de 32 por cada fragata. Adicionalmente, se equipará a cada barco con dos Platform Data Link Terminal (PDLT), que permitirán establecer un enlace de datos desde el buque hacia el misil y viceversa[26].



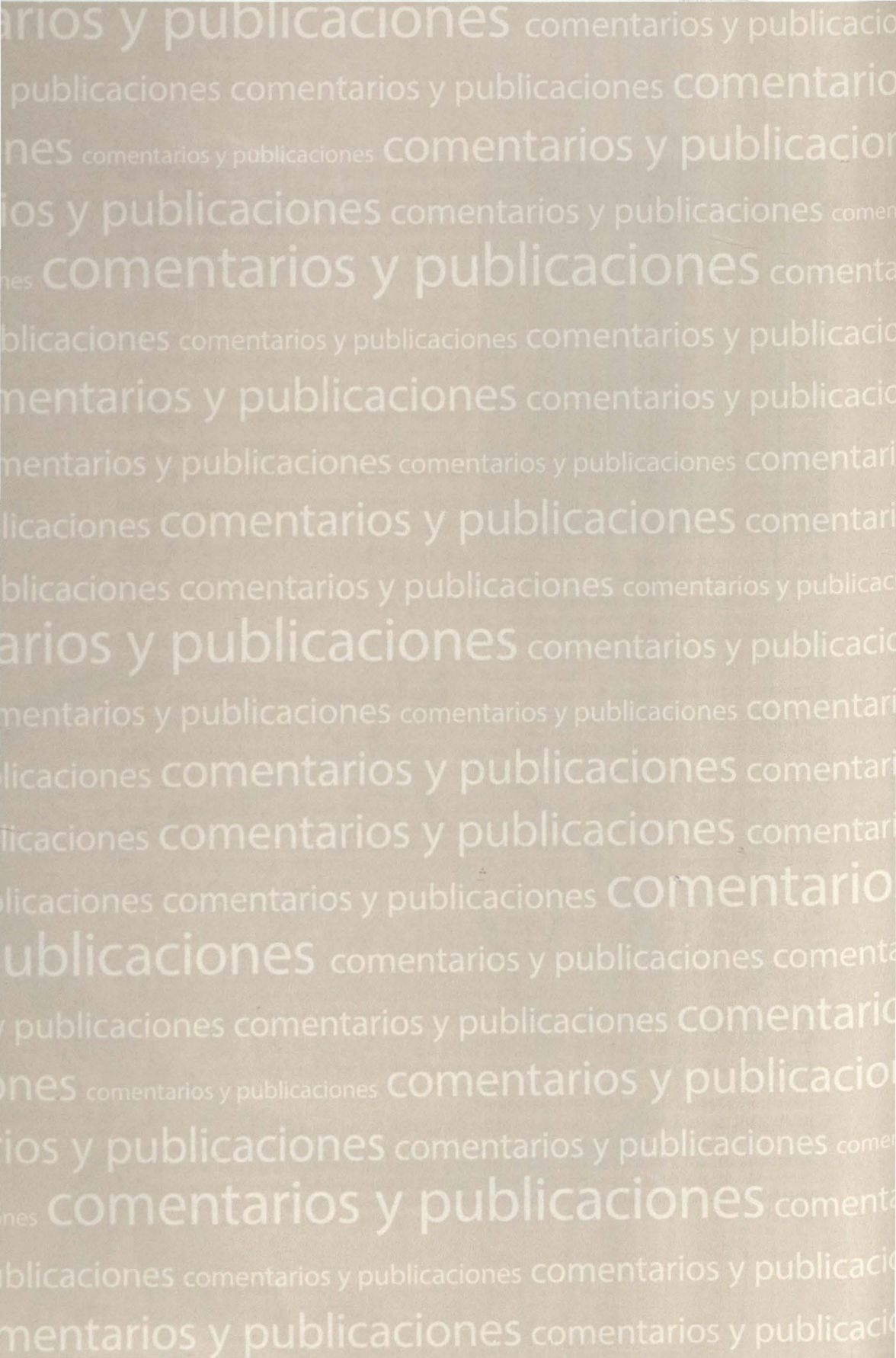
Impresión de artista del lanzamiento de un misil Sea Ceptor desde una fragata del Tipo 23. Fuente: MBDA UK.

Bibliografía

- AIRBUS DEFENSE & SPACE. TRS-4D™ (Aesa Technology) Multi-mode naval radar. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://northamerica.airbus-group.com/north-america/usa/Airbus-Defense-and-Space/TRS-4D/Overview.html
- BEADSMOORE, Jon. ANZAC Frigates get Maple Leaf Makeover. En: Navy Today, junio de 2014. Nro. 179, pp. 4-8.
- COATES, Peter. Specifications Table - Shortfin Barracuda Block 1A. Submarine Matters. 28 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://gentleseas.blogspot.pe/2016/04/specifications-for-shortfin-barracuda.html

24. ROYAL NAVY. Sea Wolf. 2009. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/surface-fleet/weapon-systems/sea-wolf
25. MBDA MISSILE SYSTEMS. Sea Ceptor. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mbda-systems.com/maritime-superiority/sea-ceptor
26. SCOTT, Richard. All go for Sea Ceptor. 18 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/54614/all-go-for-sea-ceptor-dsei15-d4.

- FORECAST INTERNATIONAL. Outfit DNA. Noviembre de 1997. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_old_pdf.cfm?ARC_ID=1779
- FORECAST INTERNATIONAL. Type 996/AWS-9. Julio de 2005. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_pdf.cfm?DACH_RECNO=765
- GADY, Franz-Stefan. Australia, France Sign Deal to Build 12 Submarines. 21 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://thediplomat.com/2016/12/australia-france-sign-deal-to-build-12-submarines
- GLOBALSECURITY.ORG. SS-501 Soryu / 16SS / SS 2,900 ton Class. S. f. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.globalsecurity.org/military/world/japan/2900ton-specs.htm
- KERR, Julian. Australia's New Submarines: Run Silent, Run German? 7 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/australias-new-submarines-run-silent-run-german-13791
- KERR, Julian. Japan provides details of Soryu-class submarine offered to Australia. 13 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/59487/japan-provides-details-of-soryu-class-submarine-offered-to-australia
- LOCKHEED, Martin. Combat Management System. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.lockheedmartin.ca/ca/what-we-do/aerospace-defence/naval-systems/combat-management-system.html
- MBDA MISSILE SYSTEMS. Sea Ceptor. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mbda-systems.com/maritime-superiority/sea-ceptor
- NAVAL INSTITUTE PRESS. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995.* Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996.
- NAVY RECOGNITION. Soryu Class 16SS SSK Submarine - Japan Maritime Self-Defense Force. 10 de abril de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2592
- PITTAWAY, Nigel. Australia Chooses French Design for Future Submarine. 26 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense-news/2016/04/26/australia-chooses-french-design-future-submarine/83532778
- RAHMAT, Ridzwan. Bangladesh receives two refurbished Type 035 submarines from China. 15 de noviembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/65491/bangladesh-receives-two-refurbished-type-035-submarines-from-china
- ROYAL NAVY. Sea Wolf. 2009. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/surface-fleet/weapon-systems/sea-wolf
- SANDOVAL, Roberto. La Armada de Chile adjudica el reemplazo del Sea Wolf a Lockheed Martin. 17 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensa.com/frontend/defensa/armada-chile-adjudica-reemplazo-sea-wolf-lockheed-martin-vn20235-vst333
- SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005.* Londres: Janes Information Group. 2004.
- SCOTT, Richard. All go for Sea Ceptor. 18 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/54614/all-go-for-sea-ceptor-dsei15-d4
- SCOTT, Richard. Chile set to choose from four bids for Type 23 upgrade. 7 de setiembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/63496/chile-set-to-choose-from-four-bids-for-type-23-upgrade
- STEWART, Cameron. Questions asked of Australia's rejection of nuclear submarines. 22 de enero de 2016. [Consulta: 22 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/news/inquirer/questions-asked-of-australias-rejection-of-nuclear-submarines/news-story/60d1d6c7030ecbf91c053cbda47d4dfa
- STEWART, Cameron. Navigating the submarine leaks scandal: the story behind a scoop. 12 de diciembre de 2016. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/national-affairs/defence/navigating-the-submarine-leaks-scandal-the-story-behind-a-scoop/news-story/e3e4a27912649b4200831fcb349d4188
- VAVASSEUR, Xavier. Strengths & Weaknesses of the Contenders for Australia's Submarine Replacement Programme. 2 de junio de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/focus-analysis/naval-technology/2777-strengths-a-weaknesses-of-the-contenders-for-australias-submarine-replacement-programme.html
- WITHINGTON, Thomas. Sea Change. En: *Armada International*, agosto-setiembre de 2015. Vol. 39, nro. 4, pp. 38-43.


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.

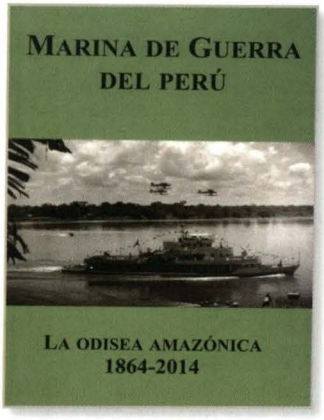


Casaretto Alvarado, Fernando

Marina de Guerra del Perú. Odisea amazónica

Lima, Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, 2014

252 p., ilus. Color, fotos



Tradicionalmente la Marina, desde los albores de la República, ha estado muy ligada a la historia de la Amazonía. Los personajes más conspicuos de la institución están relacionados con su conquista, exploración y desarrollo, como Francisco Carrasco, Manuel Villar, Juan Fanning, Federico Alzamora, Ignacio Mariátegui Tellería y el propio contralmirante americano John Randolph Tucker, que, al servicio de la Marina peruana, presidió la Comisión Hidrográfica del Amazonas. También Melitón Carvajal Ambulódegui, Óscar Mavila Ruiz, Juan Manuel Ontaneda, José María Olivera, Germán Stiglich, Héctor Mercado Silva, Manuel Clavero Muga y muchos otros. Por otra parte, su contribución a la historia de la selva se refleja también en la importante bibliografía amazónica obra de marinos como el capitán de fragata Germán Stiglich, capitán de fragata Fernando Romero Pintado, vicealmirante Guillermo Faura Gaig y capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo.

La Marina participó de manera efectiva y decisiva en la conquista y el desarrollo de la selva: en misiones de exploración, colonización, búsqueda de rutas y ríos navegables y elaboración de la cartografía. Y aun se ha dado la vida en ese empeño, como los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West, que en agosto de 1866, a bordo del *Putumayo*, en viaje de exploración fluvial sobre el río Pachitea, encallaron su buque, desembarcaron y fueron asesinados y devorados por los cashibos.



Iquitos, primer puerto fluvial. Óleo de Otto Michael, 1898.

Hasta bien avanzado el siglo XX, la Amazonía se mantuvo como territorio peruano distante y alejado del centro del gobierno. Como se solía decir, "más cercana de Europa que de la propia capital, Lima". Empero, la Comandancia General de Loreto y su autoridad naval encarnaron, desde 1861, la presencia del Estado peruano en tierras amazónicas. Después de la creación del Ministerio de Marina en 1919, se instituyó en 1924 el Servicio de Aviación de la Marina, al mando del capitán de fragata Harold B. Grow, de la Misión Naval Americana, punto de inflexión en el destino de nuestra Amazonía, pues, en la práctica, se une al fin con el resto del territorio peruano.

Desde comienzos de 1983, la contribución de la institución naval en el mantenimiento de la seguridad interna se ha tornado fundamental. En este delicado rol, la institución se encuentra empeñada con ahínco, hasta la fecha, combatiendo las fuerzas subversivas en Ayacucho y la región del Ucayali, y posteriormente en el VRAE, contra el narcotráfico. El sacrificio de sus efectivos incrementa el panteón de nuestros héroes.

En síntesis, la Marina de Guerra ha encarnado la presencia del Estado en las tierras amazónicas, rol no suficientemente conocido, valorado ni expuesto en su integridad hasta ahora, que el almirante Fernando Casaretto recapitula la historia bizarra de nuestros marinos en la selva, en su obra bien llamada *Odisea amazónica*, gesta heroica y romántica que llega hasta nuestros días. El autor marca el inicio de esta ligazón de la Marina con la Amazonía, a partir del decreto del presidente Ramón Castilla de 1861, que crea el Departamento Marítimo Militar de Loreto con un comandante general, cargo que recayó en el contralmirante Ignacio Mariátegui y Tellería.

Dice el autor que Castilla quiso "facilitar los medios de comunicación con el Atlántico", "el comercio con Europa", la exploración de los ríos, el servicio de puertos amazónicos para el desarrollo del Oriente amazónico, desconocido por el "Perú oficial". Para este fin se encargaron a Londres dos vapores de 300 a 500 toneladas y una máquina a vapor para la factoría, a lo que se sumó después "un dique, una fábrica de ladrillos y dos vapores de menor tamaño".



El servicio aéreo de la Marina en el Oriente peruano.

Esos buques conformarían la Primera Flotilla Naval de Iquitos. Sobre la historia de su construcción, viaje y llegada a Pará y luego a Iquitos, ha existido una ambigüedad de hechos y fechas, lo que llevó a que se declarase el 5 de enero de 1864 fecha oficial de fundación del puerto fluvial de Iquitos, pues se estima que ese día arribaron los vapores. El almirante Casaretto, con documentación, desentraña al fin la cronología de los eventos y el detalle de la misión, incluso cómo se armaron en Pará los dos buques pequeños, el *Napo* y el *Putumayo*, que no navegaron desde Europa como el *Morona* y el *Pastaza*, sino que llegaron a bordo del *Arica* "enfardelados y marcados" en piezas, donde fueron encargados de armarlos el teniente Pérez e ingenieros británicos. Arribaron a Iquitos el 6 de noviembre de 1864. El 26 de febrero 1864 habían llegado a las aguas fronterizas de Iquitos el bergantín *Próspero* y el vapor *Pastaza*. Y el 25 de mayo del mismo año, el vapor *Morona*, remolcando a la fragata *Arica* (*Próspero*).

Los capítulos de esta obra que relata la saga del Oriente tratan de la labor de los misioneros, los primeros que pusieron en valor las tierras del Oriente, con el objetivo de evangelizar a sus gentes; la Comisión Hidrográfica del Amazonas; la prosperidad ficticia del caucho; la gesta de la cañonera *América* en 1911; los oficiales de la Junta de Vías Fluviales de 1901 a 1903; la conquista aérea de la selva; el Destacamento Aeronaval de Iquitos y el Componente Aeronaval del Frente Ucayali; el SIMA en Iquitos; las cañoneras fluviales BAP *Clavero* y BAP *Castilla*; el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía; la ruta del Amazonas al Orinoco; la estrategia de acción social con sostenibilidad en las cuencas de la Amazonía; y las semblanzas de Melitón Carvajal Ambulódegui, José Manuel Sixto Clavero Muga, Óscar Mavila Ruiz y Germán Stiglich Álvarez.

Felicitamos al contralmirante Fernando Casaretto Alvarado por este valioso aporte a la bibliografía sobre nuestra Amazonía, y por la hermosa presentación que va enriquecida por fotografías y reproducciones de documentos, que seguramente agradecerán los estudiosos del tema.

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: 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

9 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

19 225 AÑOS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO, 1791-2016
Contralmirante César Linares Roca

39 IMPRESIONES EN LA CONDUCCIÓN DE LA CAPITANÍA MÁS ANTIGUA DE LA REGIÓN
Capitán de Navío Felipe Alfredo Silva Berenguel

SECCIÓN ARTÍCULOS

43 EL GRAN INCENDIO DE GUAYAQUIL DE 1896 Y EL VIAJE DE AUXILIO DEL CRUCERO *LIMA*.
Capitán de Navío John Rodríguez Asti

49 EL ESCUADRÓN DE SPEE Y LA GUERRA DE CORSO ALEMANA EN EL PACÍFICO AMERICANO.
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortíz Sotelo (Ph.D.)

69 LIDERAZGO Y GESTIÓN MILITAR: SABER PRIORIZAR ES SABER GESTIONAR
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos

79 EL SANTUARIO NACIONAL LOS MANGLARES DE TUMBES Y EL ROL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL
Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón

89 ENSAYO SOBRE EL MAR PERUANO Y SUS AGUAS CONTINENTALES
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

105 SIMULACIÓN COMO PARTE DE LA GESTIÓN DE CRISIS
Magister Bruno Arias Bailly

125 1986
Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos

131 GEOPOLÍTICA PORTUARIA NACIONAL: RETOS Y POSIBILIDADES
Contralmirante Jean Jesú Doig Camino

155 DESDE CERVANTES SAAVEDRA HASTA LOS VÁSQUEZ DE VELASCO.- CONEXIONES Y RELACIONES DE PARENTESCO EN LA ARMADA PERUANA, SIGLOS XVI-XXI
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

SECCIÓN NACIONAL

173 ACTUALIDAD NACIONAL
Tatiana Figueroa López, licenciada en Ciencias de la Comunicación

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Víctor Manuel Torres Laca, magíster en Historia

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

201 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
Mapa
del
PERU
Ramon Castilla
MARIANO FELIPE PAZ-SOLDAN