# REVISTA DE MARINA




## MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

## BICENTENARIO
## 1821 - 2021

Bienvenidos a nuestro

# Repositorio Digital Naval

La Marina de Guerra del Perú pone a disposición del público en general su repositorio digital naval, del fondo documental histórico y la biblioteca central. Este acervo documental esta dividido en cuatro secciones: Biblioteca Central, Colección Fotográfica, Archivo Histórico y Recursos Audiovisuales.

www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

207 8900 - ANEXO 2388








Buen viento y buena mar PARA TODOS

Síguenos:

# REVISTA DE MARINA

AÑO 113 / número 2 - 2020

REVISTA DE MARINA
Año 113 / número 2 - 2020

**Director**
Calm. Antonio Vildoso Concha

**Editora general**
C. de F. CC. Nora Dolybeth Hermoza Mori

**Asesoría editorial y coordinación**
C. de C. Michel Laguerre Kleimann

**Comité editorial y científico**
Valm. Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Calm. Andrés Alberto Chiarella Caballero, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
Calm. Francisco José Yabar Acuña, Director del Museo Naval del Perú
C. de N. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. John Rodríguez Asti, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos

© 2020, 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, anexo 2356
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 Primero 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 113, n. 2 - 2020. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2020
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



# SUMARIO

**EDITORIAL**

3. DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS

**ARTÍCULOS**

4. LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA RUMBO AL BICENTENARIO DE SU CREACIÓN
CAPITÁN DE NAVÍO EDWARD LÓPEZ CAZORLA

14. MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU
CAPITAN DE NAVIO JUAN LLOSA PAZOS

24. EL EMPLEO DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE TELECOMUNICACIONES SATELITALES PARA LAMARINA DE GUERRA DEL PERÚ
TENIENTE PRIMERO JESÚS ZEGARRA GONZÁLEZ

34. DOCTRINA MARÍTIMA: REALIDAD E INTERESES MARÍTIMOS
CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO

44. PRESENTACION DEL LIBRO MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. BICENTENARIO 1821-2021
CONTRALMIRANTE FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

52. PARTICIPACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS EN LA EJECUCIÓN DEL FALLO DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA SOBRE EL DIFERENDO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE PERÚ Y CHILE
CAPITÁN DE NAVÍO SGC (R) MANUEL HINOJOSA LÓPEZ

62. LA ESTACIÓN SANITARIA EN LA ISLA SAN LORENZO (1826-1931)
ARQUEÓLOGO JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN
CAPITÁN DE NAVIO (R) JOHN RODRÍGUEZ ASTI

74. ESCUELA DE APRENDICES NAVALES PRECURSORA DEL CITEN: RUMBO A LOS CIEN AÑOS
TÉCNICO SEGUNDO, PON. CARLOS J. NAVARRO LA RIVA

82. UN PUERTO DEL SUR. MOLLENDO EN UN REPORTE DE FANNIE B. WARD (1890)
DR. CARLOS ARRIZABALAGA LIZARRAGA

**ACTUALIDAD NAVAL**

96. ACTUALIDAD NACIONAL
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

103. ACTUALIDAD INTERNACIONAL
MAGÍSTER EN HISTORIA, VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

108. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



# Editorial

Es un honor presentar la segunda edición de la Revista de Marina, centenaria publicación institucional que sirve como medio de cultura relacionado a diversos aspectos profesionales de nuestra querida Marina de Guerra del Perú.

Para este número, hemos seleccionado nueve artículos que abordan contenidos de índole histórico, marítimo y tecnológico, que incluyen temas específicos referidos a nuestra próximamente bicentenaria Fuerza de Infantería de Marina; los orígenes de la Escuela de Aprendices Navales, precursora del actual CITEN; la Estación Sanitaria en la isla San Lorenzo; aspectos periodísticos inéditos del puerto de Mollendo en 1890, así como los inicios de la Segunda Especialidad Profesional en la Marina de Guerra del Perú, específicamente la Escuela de Superficie; la participación institucional en la ejecución del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, y la meridiana presentación que el Director del Museo Naval del Perú realizó al libro sobre los 200 años de la Marina de Guerra del Perú, cuya portada adorna la presente edición.

Del mismo modo, el Suplemento que acompaña a la revista, se ha enfocado a la Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) liderada por nuestros marinos, quienes evidencian aquella curiosidad y profundidad en temas de suma importancia para la permanente búsqueda de la superación e independencia tecnológica de nuestra Institución. Este aspecto organizacional, para instituciones líderes y en constante adaptación como es la Marina de Guerra del Perú, cobran singular relevancia en estos tiempos.

Los articulistas del Suplemento, todos miembros de la Marina, suman ocho (08) -se tuvo que dejar en el tintero otros más por limitaciones de espacio-, lo que nos da una idea de la envergadura de esta materia de tanto provecho y potenciales beneficios para las Fuerzas Navales, así como para la salud de la gran familia naval.

Ha sido significativo que la Revista de Marina haya recibido buena cantidad de artículos escritos por nuestros suscriptores para su publicación, lo que evidencia que vamos por el buen camino establecido por nuestros antecesores en la dirección y edición de esta importante herramienta de desarrollo profesional.

Agradezco a todos quienes se dieron el tiempo para preparar y desarrollar sus artículos y notas que enriquecen con sus líneas no sólo a la Revista de Marina, sino, por efecto inevitable, a la Marina de Guerra del Perú.

**El Director**



# LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA RUMBO AL BICENTENARIO DE SU CREACIÓN



# La Fuerza de Infantería de Marina rumbo al Bicentenario de su creación



**CAPITÁN DE NAVÍO EDWARD LÓPEZ CAZORLA**
Es Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, Magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval, y Maestro en Ciencias Militares con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones por la Escuela Superior de Guerra del Ejército. Es egresado de la Maestría en Ingeniería de Sistemas de la Escuela de Posgrado de la Universidad de Lima y graduado de la Segunda Especialidad Profesional de Infantería de Marina de la Escuela de Infantería de Marina.
Se ha desempeñado como Jefe de Pelotón del Batallón Ligero de Infantería de Marina Nro. 5, Jefe de las Bases Contraterroristas Sepahua, Libertad y Contamana, Jefe de la Compañía "C" del Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina", Oficial de Personal del Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca", Oficial Secretario del Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, Jefe del Destacamento de Infantería de Marina "Mollendo", Jefe del Departamento de Seguridad de la Base de Infantería de Marina, Oficial de Dotación del Batallón de Infantería de Marina de Selva Nro. 2 "Teniente Primero Sergio Gonzales Quevedo", Segundo Comandante y Comandante del Agrupamiento de Apoyo de Combate, Jefe del Estado Mayor de la Cuarta Zona Naval y del Comando Especial "Ucayali", y Segundo Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina.

**RESUMEN**
El artículo presenta el camino que la Fuerza de Infantería de Marina ha seguido rumbo al bicentenario de su creación, que se conmemorará el 6 de noviembre de 2021. Inicialmente, se aborda, en forma sumaria, la historia de esta Fuerza, desde los albores de la independencia nacional hasta la actualidad, con énfasis en la historia reciente. Luego se analizan los roles estratégicos asignados a la Marina de Guerra del Perú, en los cuales participa la Fuerza de Infantería de Marina; y, finalmente, se plantean los desafíos a los que deberá hacer frente con miras al bicentenario de su creación en las áreas de organización, personal, equipamiento e infraestructura, doctrina y entrenamiento.

**PALABRAS CLAVE**
Fuerza de Infantería de Marina, bicentenario, roles estratégicos, desafíos, organización, personal, equipamiento, infraestructura, doctrina y entrenamiento.

**ABSTRACT**
This article presents the path that the Marine Corps Force has followed towards the bicentennial of its creation, which will be commemorated on November 6, 2021. Initially, the history of this Force is approached in summary form, from the dawn of the national independence to date, with an emphasis on recent history; then the strategic roles assigned to the Peruvian Navy in which the Marine Corps Force participates are analyzed and finally the challenges to be faced in the bicentennial of its creation in the areas of organization, personnel, equipment and infrastructure, doctrine and training are proposed.

**KEYWORDS**
Marine Corps Force, bicentennial, strategic roles, challenges, organization, personnel, equipment, infrastructure, doctrine and training.

## Una mirada a través del tiempo

Los orígenes de la Fuerza de Infantería de Marina se remontan a los albores de la Independencia Nacional, concretamente al 6 de noviembre de 1821, fecha en que el General José de San Martín creó el Batallón de Marina para la guarnición de los buques y arsenales de la naciente escuadra nacional. Durante la Guerra del Pacífico, las unidades de Infantería de Marina tuvieron una actuación relevante durante la campaña de Lima, en la que los Batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" entraron en combate con las fuerzas de ocupación chilenas en la Batalla de Miraflores, al mando del Capitán de Navío Juan Fanning García y del Capitán de Fragata Carlos Arrieta Mispireta, respectivamente.



Vehículo Blindado Ligero LAVII empleado por la Brigada Anfibia en los diversos roles institucionales a la Fuerza de Infantería de Marina. Fuente: http://www.marina.mil.pe

Posteriormente, en el siglo XX, la Marina de Guerra del Perú vio la necesidad de reactivar la Infantería de Marina como elemento indispensable para cumplir una de las tareas del Poder Naval: la proyección a tierra por medio de las operaciones anfibias. Así, en la década de 1960 se enviaron oficiales y personal subalterno a especializarse en Infantería de Marina a Estados Unidos y Argentina, y se creó la calificación de Infantería de Marina para oficiales y la especialidad del mismo nombre para personal subalterno.

De igual forma, se adquirieron las primeras unidades de desembarco, indispensables para embarcar al personal y medios de las recientemente creadas y organizadas tropas de Infantería de Marina, y de esta forma contar con capacidad anfibia. Cabe resaltar que estas unidades fueron comandadas muchas veces por oficiales calificados en Infantería de Marina, criterio considerado por la superioridad naval, ya que pertenecían al escalafón de Comando General y habían recibido la formación común a los oficiales de esta rama durante los cinco años de formación en la Escuela Naval.

En octubre de 1971 se inauguró la Base Naval de Ancón, el Cuartel General de la Fuerza de Infantería de Marina, compuesta inicialmente por el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina" como única unidad de combate, junto a la Base de Infantería de Marina, concebida para brindar el soporte logístico a la organización, la Escuela de Infantería de Marina creada para formar los futuros cuadros y la Comandancia de la Fuerza propiamente dicha.

Transcurridos unos años se fueron creando e incorporando otras unidades, como el Batallón de Exploración, que se formó para contar con una organización que esté a cargo de los vehículos de reconocimiento "VR"; el Batallón de Transporte Motor, que tenía a su cargo los diversos vehículos porta tropa (Pegaso, Commandcar, Unimog, entre otros); o la Compañía de Reconocimiento Anfibio, que luego se fusionó con la Compañía "Kilo" (que nació como arma para el conflicto con Ecuador de 1981), para luego conformar la Compañía de Comandos Anfibios.

En la década de 1980 se inició la participación de la institución en la lucha contra la subversión. Así, en 1983 se organizaron los destacamentos denominados "Caimán",



Vehículo Blindado Ligero LAVII empleado por la Brigada Anfibia en los diversos roles institucionales a la Fuerza de Infantería de Marina. Fuente: http://www.marina.mil.pe







Vehículo Blindado Ligero LAVII empleado por la Brigada Anfibia en los diversos roles institucionales a la Fuerza de Infantería de Marina. Fuente: http://www.marina.mil.pe

equipados y entrenados para combatir al terrorismo en las provincias de Huanta y La Mar en Ayacucho. En Sivia, Louisiana, San José de Secce, Corazón Pata, Llochegua, San Francisco, entre otras localidades, se establecieron bases contrasubversivas, desde las cuales se planificaron y ejecutaron operaciones de patrulla que permitieron recuperar el control del área de responsabilidad que había perdido el Estado.

Para mantener en el tiempo los diversos destacamentos de Infantería de Marina "Caimán" fue necesario crear una unidad que se hiciera cargo de la organización, el equipamiento, el mantenimiento y el entrenamiento de estos destacamentos. Con ese propósito se conformó el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca", que junto con el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina", el Batallón de Exploración, el Batallón de Transporte Motor y la Compañía de Comandos Anfibios, pasaron a formar parte de la Brigada de Infantería de Marina, que se encargaría de todos los aspectos operativos de la Fuerza de Infantería de Marina, como órgano de línea de institución.

Asimismo, en 1985 la Marina de Guerra del Perú adquirió cuatro buques de desembarco, Paita, Callao, Pisco y Eten, que conformaron la División de Desembarco de la Fuerza de Superficie, reemplazaron a las antiguas unidades de esta clase, y constituyeron las plataformas por excelencia para proyectar el Poder Naval en tierra por medio de las operaciones anfibias que no pueden ser planeadas ni ejecutadas sin medios de Superficie, Aéreos y de Infantería de Marina.

En 1986 la Fuerza de Infantería de Marina tuvo una actuación protagónica en la develación del motín de los internos del penal El Frontón, población penitenciaria constituida por delincuentes sentenciados por terrorismo. Luego de un enfrentamiento armado que duró varias horas, se restableció el orden en el penal con el costo de valiosas vidas de infantes de Marina que entraron en combate, así como numerosos heridos.

A inicios de la década de 1990, la Institución asumió la responsabilidad de pacificar el Frente Ucayali, que comprendía la actual región Ucayali, la provincia de Ucayali de la región Loreto y la provincia de Puerto Inca de la región Huánuco. A fin de controlar esta vasta área de responsabilidad, se conformó la Fuerza de Tarea 100 y se establecieron bases contrasubversivas y bases de patrulla en dos ejes transversales: a lo largo de la carretera Federico Basadre y a orillas del río Ucayali. Para dotar estas bases fue necesario crear unidades temporales que inicialmente fueron los destacamentos "Tiburón", posteriormente los Batallones Ligeros de Combate, y luego los Batallones Ligeros de Infantería de Marina, integrados tanto por oficiales y personal subalterno de Infantería de Marina y de otras especialidades, ya que la Institución se involucró totalmente en la lucha contra el terrorismo, y de esa manera se logró la




Imagen 4. "BAP. PISCO" - Buque Auxiliar Multipropósito AMP-156, plataforma por excelencia para ejectutar operaciones anfibias, logísticas, de apoyo humanitario y gestión de riesgo de desastres, entre otras en cumplimiento a los diversos roles estratégicos asignados a la institución. Fuente: http://www.marina.mil.pe

pacificación del área de responsabilidad asignada.

La Fuerza de Infantería de Marina se movilizó nuevamente a la frontera durante el nuevo conflicto armado con Ecuador de 1995. Los marinos que participaron en acciones de armas merecieron su reconocimiento posterior como "Defensores calificados de la Patria". La Fuerza de Infantería participó también en la movilización de 1998 a la frontera ecuatoriana, antes de la firma del Acuerdo de Paz de Itamaraty, que puso fin a los diferendos entre nuestras naciones.

Mientras continuaba la participación de la Fuerza de Infantería de Marina en el proceso de pacificación nacional, se fueron creando y organizando otras unidades que se agruparon en estamentos de magnitud superior. Así, la Brigada de Infantería de Marina estuvo conformada por el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina" y el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca". Posteriormente se crearon el Grupo de Apoyo de Fuegos, constituido por una batería de obuses 122 mm, una batería de morteros 120 mm y una batería antiaérea. Asimismo, se creó la Unidad de Ingeniería como parte de esta organización.

De igual forma se formó el Agrupamiento de Comandos, constituido por la Compañía de Comandos Anfibios, la Unidad Especial de Combate (instaurada en 1986 como una unidad especializada en guerra urbana y rescate de rehenes) y la Compañía de Botes. Asimismo, se creó el Grupo de Apoyo Anfibio, integrado por el Batallón de Exploración, el Batallón de Transporte Motor y el Batallón de Vehículos Anfibios, dotado por vehículos BMR adquiridos en 1987.

El 22 de abril de 1997 la Fuerza de Infantería de Marina vuelve a tener una actuación protagónica en la lucha contra el terrorismo, al participar en la exitosa operación de rescate de rehenes Chavín de Huántar por intermedio de la Unidad Especial de Combate, que, como se mencionó antes, fue creada específicamente para este tipo de situaciones. Los comandos de la Unidad Especial de Combate pusieron de manifiesto el alto grado de profesionalismo, valor militar y elevada moral de combate de los infantes de Marina.

A partir de 2000 se inició un proceso de







Reuniones de Trabajo de Estado Mayor Perú (Fuerza de Infantería de Marina) – EE.UU (Fuerzas de Infantería de Marina Sur – MARFORSOUTH) – Abril 2019, con la finalidad de mantener la interoperabilidad entre ambas Fuerzas y planificar ejercicios multinacionales y actividades diversas de interés mutuo, como parte del rol institucional de apoyo a la política exterior. Fuente: http://www.marina.mil.pe

reorganización y racionalización en las Fuerzas Armadas dispuesto por el Supremo Gobierno, que implicó la fusión de varias unidades en una sola. Es así que la Compañía de Comandos Anfibios, la Unidad Especial de Combate y la Compañía de Botes, que integraban el Agrupamiento de Comandos, se fusionaron para constituir el Batallón de Comandos. A su vez, Batallón de Exploración, el Batallón de Transporte Motor y el Batallón de Vehículos Anfibios, unidades integrantes del Grupo de Apoyo Anfibio, se reunieron en el Batallón de Vehículos Tácticos; y el Grupo de Apoyo de Fuegos se fusionó con la Unidad de Ingeniería para crear el Agrupamiento de Apoyo de Combate. En consecuencia, estas tres nuevas unidades resultantes, junto con el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina" y el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca", pasaron a integrar la Brigada de Infantería de Marina, que cambió de nombre al de Brigada Anfibia.

De esta forma, la Fuerza de Infantería de Marina quedaba organizada con la Brigada Anfibia como órgano de línea, la Base de Infantería de Marina y la Escuela de Infantería de Marina, como órganos de apoyo. Como unidades desconcentradas con dependencia técnica de esta Fuerza permanecieron los Destacamentos de Infantería de Marina "El Salto" y "Mollendo", a órdenes de la Comandancia de la Primera y Tercera Zona Naval, respectivamente, y los Batallones de Infantería de Selva Nro. 1 "Teniente Segundo Raúl Riboty Villalpando" y Nro. 2 "Teniente Primero Sergio Gonzales Quevedo", a órdenes de la Quinta y Cuarta Zona Naval, respectivamente.

Durante la década de 2010 se vio la necesidad de balancear adecuadamente la Brigada Anfibia, por lo cual se hicieron los ajustes necesarios. En la actualidad esta organización cuenta con tres unidades de combate o de maniobra, el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina", el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca" y el Batallón de Infantería de Marina Nro. 3 "Vencedores de Punta Malpelo". Esta última unidad fue creada en 1997, se desactivó después de la movilización de 1998 y se reactivó en 2017.

Asimismo, se desagrupó el Agrupamiento de Apoyo de Combate, por lo cual el Grupo de Apoyo de Fuegos pasó a formar el Batallón de Artillería "Capitán de Navío Juan Guillermo More", y la Unidad de Ingeniería, que había cambiado de denominación a Compañía de Ingeniería mientras estuvo agrupada, incrementó su magnitud con los medios necesarios y constituyó el Batallón de Ingeniería de Infantería de Marina "Teniente Segundo Juan José Jordán de Vivero". Estas dos unidades son los elementos de apoyo de combate de la Brigada Anfibia.

Adicionalmente, la Brigada Anfibia cuenta con el Batallón de Comandos como unidad de fuerzas especiales y el Batallón de Vehículos Tácticos constituye una

organización particular de apoyo logístico y de maniobra, ya que actualmente está dotada por vehículos ligeros tipo KIA-420, RAM MK3, cuatrimotos y tubulares, así como vehículos portatropa medianos tipo MAN y vehículos blindados tipo LAVII y BMR.

Desde 2008, la institución recibió el encargo de participar en el área de responsabilidad del Comando Especial del Valle de los ríos Apurímac, Ene, Mantaro y Urubamba (CE-VRAEM), inicialmente con un Componente Naval a cargo de seis bases de control territorial. En la actualidad la Fuerza de Infantería de Marina participa en el Componente Naval con un Batallón de Infantería de Marina que se rota en forma anual. Del mismo modo, apoya con personal a la Estación Naval de Pichari y al Escuadrón de Combate Fluvial de Aerodeslizadores (Hovercraft). Finalmente, participa en el Componente de Fuerzas Especiales con pelotones de comandos e incluso en el Componente Aéreo.

Cabe resaltar que la reciente incorporación del BAP Pisco como buque multipropósito y posteriormente del BAP Paita han marcado un nuevo hito en la institución, al ser plataformas que reemplazarán a las anteriores unidades de desembarco. Junto con las lanchas LCU, los vehículos blindados LAV y los vehículos portatropa, constituyen medios con un tiempo de vida útil considerable por delante, que permitirán planear y ejecutar operaciones anfibias, incluyendo las que se realizan con fines de asistencia humanitaria y alivio en caso de desastres.

**Participación en los roles estratégicos asignados a la Marina de Guerra del Perú**

La Fuerza de Infantería de Marina participa activamente en los siguientes roles estratégicos asignados a la institución:

**Soberanía e integridad territorial**

Es el rol primario enmarcado en la



Reuniones de Trabajo de Estado Mayor Perú (Fuerza de Infantería de Marina) – EE.UU (Fuerzas de Infantería de Marina Sur – MARFORSOUTH) – Abril 2019, con la finalidad de mantener la interoperabilidad entre ambas Fuerzas y planificar ejercicios multinacionales y actividades diversas de interés mutuo, como parte del rol institucional de apoyo a la política exterior. Fuente: http://www.marina.mil.pe

Constitución Política del Perú, por lo cual la Fuerza de Infantería de Marina tiene por misión organizar, mantener, equipar y entrenar a sus unidades subordinadas para ejecutar diversos tipos de operaciones orientadas al frente externo. Este rol se mantiene permanentemente mediante el entrenamiento básico, intermedio y avanzado, y la participación en ejercicios conjuntos y combinados.

**Participación en el orden interno**

Desde la década de 1980, la Fuerza de Infantería de Marina participa activamente en el control del orden interno, como lo hizo en las provincias de Huanta y La Mar en Ayacucho, en el Frente Ucayali, en Lima y otras ciudades de la costa durante los años de la violencia terrorista. Actualmente controla el orden interno en el valle de los ríos Apurímac, Ene, Mantaro y Urubamba a órdenes del CE-VRAEM, y participa cada vez que lo dispone el Estado en apoyo a la Policía Nacional del Perú.







Visita del Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina Sur de los EE.UU (MARFORSOUTH)-Mayor General USMC Michael F. Fahey III a la Fuerza de Infantería de Marina (Junio 2019), con la finalidad de mantener la interoperabilidad entre ambas Fuerzas y planificar ejercicios multinacionales y actividades diversas de interés mutuo, como parte del rol institucional de apoyo a la política exterior. Fuente: http://www.marina.mil.pe

**Apoyo al Sistema Nacional de Defensa Civil**

Esta participación es muy activa cada vez que se producen desastres naturales que afectan a la población civil, como el fenómeno de El Niño costero producido en 2017, que involucró a la totalidad de unidades de la Fuerza de Infantería de Marina, ya sea operando la base modular instalada en Chaclacayo, rescatando niños, ancianos y personas indefensas a bordo de los vehículos LAV, operando Compañía Rápidas de Intervención ante Desastres (CIRD), entre otras actividades.

Otro ejemplo constituye la participación durante la amenaza de desborde del río Rímac producida en 2017, el colapso del sistema sanitario del distrito de San Juan de Lurigancho en 2019 y el estado de emergencia decretado por la pandemia del COVID-19, que se lleva a cabo mientras se elabora el presente artículo.

**Apoyo a la política exterior**

El personal de la Fuerza de Infantería de Marina ha participado en diferentes misiones de paz con oficiales como observadores militares, miembros de Estados Mayores y diversos contingentes militares integrados también por personal subalterno. Tal es el caso de las Misiones de las Naciones Unidas en Namibia, Liberia, Costa de Marfil, Sudán, Eritrea, Etiopía, Haití y Chipre, por mencionar algunas. Hoy se hace presente en la República Centroafricana con un contingente de ingenieros militares.

Asimismo, participa permanentemente en diversos ejercicios multinacionales como UNITAS Anfibio, Bold Alligator, Dawn Blitz, Panamax, y anteriormente en Intercambio Sur y Sociedad de las Américas. En forma anual, personal de la Fuerza de Infantería de Marina participa en la competencia internacional de fuerzas especiales "Fuerzas Comando". El presente año se tenía prevista la participación de una compañía de Infantería de Marina y un pelotón de vehículos LAV a bordo del BAP Pisco en el ejercicio RIMPAC. Lamentablemente, debido a la pandemia producida por el COVID-19, la participación de la institución tuvo que ser cancelada.

**Ejercicio de la autoridad marítima**

La Fuerza de Infantería de Marina participa activamente en apoyo de la Autoridad Marítima Nacional de diversas formas. Un ejemplo concreto lo constituye el accionar de los hoy denominados Batallones de Infantería de Marina de la Amazonía Nro. 1 "Teniente Segundo Raúl Riboty Villalpando" y el Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía Nro. 2 "Teniente Primero Sergio Gonzales Quevedo" (antes llamados "de selva"), que dependen orgánicamente de la Comandancia de la Quinta y Cuarta Zona Naval, respectivamente. Estas unidades actúan en apoyo a las correspondientes Jefaturas de Distrito de Capitanía Nro. 5 y 4, planificando y ejecutando exitosamente acciones militares contra la minería ilegal,



Forjando líderes de combate. Ceremonia de reconocimiento a los oficiales egresantes del Programa de Segunda Especialidad Profesional de Infantería de Marina (PSEPIM-2019) – Ancón, diciembre del 2019. Fuente: http://www.marina.mil.pe

la tala ilegal de árboles, el contrabando de combustible, el tráfico de especies naturales y otros ilícitos que se presentan en su respectiva área de responsabilidad.

**Contribución al desarrollo**

La unidad emblemática de la Fuerza de Infantería de Marina para brindar una efectiva contribución al desarrollo de la institución y del país es el Batallón de Ingeniería de Infantería de Marina "Teniente Segundo Juan José Jordán de Vivero", el cual ha participado en la construcción de diversas obras de pequeña y mediana magnitud las veces que ha sido requerida.

**Desafíos para la Fuerza de Infantería de Marina con miras al bicentenario de su creación**

El 6 de noviembre de 2021 la Fuerza de Infantería de Marina conmemorará el bicentenario de su creación. Con base en la revisión histórica sucinta presentada anteriormente y los roles estratégicos antes mencionados, se considera que esta Fuerza deberá afrontar desafíos a superar en los aspectos que a continuación se indican:

**Organización**

Debido a la actual organización de la Brigada Anfibia, salta a la vista la necesidad de contar con una unidad que le brinde autosostenimiento y un adecuado apoyo logístico, también llamado de servicios o administrativo. Por ello, se tiene previsto implementar en el corto plazo el Batallón Logístico, que permitirá realizar las funciones logísticas de abastecimiento, mantenimiento, evacuación y hospitalización, transportes, construcciones y servicios de costa.

Asimismo, se tiene previsto implementar la Compañía de Comunicaciones, que afianzará la capacidad de comando y control de la Brigada Anfibia.

**Personal**

Un adecuado balance de las plantas requeridas de personal superior, subalterno y marinería será necesario para dotar adecuadamente las diferentes unidades orgánicas y desconcentradas de la Fuerza de Infantería de Marina.

Asimismo, preservar el alto grado de liderazgo de sus mandos, desde el nivel de



Ceremonia interna de reconocimiento al recurso institucional más valioso, el personal de la Fuerza de Infantería de Marina. Ancón, 2019. Fuente: http://www.marina.mil.pe







Ceremonia interna de reconocimiento al recurso institucional más valioso, el personal de la Fuerza de Infantería de Marina. Ancón, 2019. Fuente: http://www.marina.mil.pe

jefe de grupo de fuego hasta el nivel de comandantes de unidad y la formación integral del personal de Infantería de Marina, deben continuar siendo asuntos de máxima prioridad. En adición se requerirá la atención a las necesidades de especialización profesional y especialización técnica complementaria.

**Equipamiento e infraestructura**

Es indispensable culminar los proyectos de inversión de "Mejoramiento de las capacidades de la Brigada Anfibia para la defensa del litoral" y "Mejoramiento de las capacidades de la Base de Infantería de Marina", para contar con el equipamiento e infraestructura adecuados requeridos por las diferentes unidades orgánicas de la Fuerza de Infantería de Marina.

Asimismo, es necesario formular proyectos de inversión para atender las necesidades de equipamiento e infraestructura de las unidades desconcentradas de la Fuerza de Infantería de Marina en las diferentes zonas navales.

**Doctrina**

La producción y actualización de doctrina, así como los respectivos manuales y procedimientos operativos, resultan sumamente necesarios. Deben ser difundidos permanentemente en la Escuela de Infantería de Marina y ser de conocimiento obligatorio de todo el personal, de acuerdo con el nivel que le corresponde.

**Entrenamiento**

La consolidación del Centro de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias, inaugurado en septiembre de 2019, permitirá afianzar el entrenamiento en el planeamiento y la ejecución de operaciones anfibias de diverso tipo que incluyen las de asistencia humanitaria y apoyo en caso de desastres.



Fotografía del recuerdo tras la ceremonia de inauguración del Centro de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias – septiembre 2019. Tiene como visión ser un referente en la región, como centro de entrenamiento para el planeamiento y ejecución de operaciones anfibias. Fuente: http://www.marina.mil.pe

# MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ





# *Memoria organizacional y segunda especialidad profesional en la Marina de Guerra del Perú*




**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. Colaborador de la Revista de Marina desde 1995. Ha publicado artículos en diversos diarios y publicaciones del país.



**RESUMEN**

El autor detalla el desarrollo de las diferentes estructuras organizacionales establecidas en la Marina de Guerra del Perú durante su historia. Para ello, se vale de la memoria corporativa u organizacional, una herramienta que facilita la toma de decisiones y se emplean en la gestión institucional en el corto, mediano y largo plazo.



**PALABRAS CLAVE**

Memoria corporativa, segunda especialización, Escuela Naval, Capitán de Navío Manuel Jiménez Saldías, Centro de Entrenamiento Naval de Armas y Electrónica.



**ABSTRACT**

The author details the development of the different organizational structures established in the Peruvian Navy during its history. For this purpose, he makes use of the corporate or organizational memory, a tool which facilitates decision making and is utilized for the Short, Mid and Long-term institutional management.



**KEYWORDS**

Corporate memory, second specialization, Naval Academy, Captain Manuel Jiménez Saldías, Naval Training Center of Weapons and Electronics


*Dedico este artículo a la memoria del Capitán de Navío Manuel Jiménez Saldías (1890-1948), distinguido oficial de Marina que puso la creación intelectual a disposición de nuestra revista institucional desde que era teniente segundo. Sus valiosos aportes se caracterizaron por ser ideas inteligentes e innovadoras, y tuvieron como propósito fortalecer la organización institucional y la visión estratégica de la Armada de su tiempo.*

*Ser creativo requiere, a menudo, pensar en profundidad y meditar de forma pausada y tranquila sobre las cosas. Como un poeta, el personaje creativo debe ser capaz de conectar con lo más profundo de su ser y, con una gran tranquilidad de espíritu, lograr generar buenas ideas y escoger las mejores para aplicadas al problema o foco creativo en el que esté trabajando.*

*Franc Ponti y Xavier Ferrás, Pasión por innovar (2008)*

## Introducción

Uno de los temas profesionales que tiene el mayor interés para quien escribe estas líneas lo constituye la evolución de las diferentes estructuras organizacionales que se han establecido en la Marina de Guerra del Perú a lo largo de su casi bicentenaria existencia republicana. Algunas de ellas fueron adaptadas de la herencia peninsular o de las misiones extranjeras, mientras que otras surgieron de las ideas y visiones de destacados oficiales de Marina. Desde los primeros años del siglo XX, muchos marinos encontraron en las páginas de nuestra prestigiosa revista institucional el espacio propicio para difundir sus pensamientos y propuestas con los que contribuyeron a hacer más eficiente el funcionamiento del servicio para el cumplimiento de la misión que la Constitución le reserva a la Marina de Guerra del Perú.

No me cabe duda de que analizar las raíces de aquellas estructuras orgánicas implementadas en nuestra institución a lo largo de su trayectoria permite entenderla mejor y, con ello, identificar el *leitmotiv* de la creación o implementación de dependencias o de elementos del servicio naval realizados hace mucho tiempo atrás. Esto puede ser muy útil a la hora de disponerse reingenierías, creaciones experimentales o desactivaciones, ya que contribuye a enriquecer el análisis, y ayuda a la organización a recordar y documentar lecciones aprendidas, evitando la desnaturalización y la redundancia burocrática.

Precisamente esto último está muy relacionado con lo que en el sector empresarial se conoce como memoria corporativa u organizacional, que se define como el conjunto de conocimientos obtenidos por una organización en años de recolección de datos e información, con el propósito de optimizar la toma de decisiones, alcanzar sus objetivos estratégicos y hacer más competente en los niveles profesional y de proyectos de la organización[1]. De esta manera, se acumulan conocimientos, que incluso pueden ser reutilizados para crear nuevos. Se trata de una práctica interesante a la que no siempre se le presta la atención debida.

En este trabajo referido a la memoria organizacional daré una mirada retrospectiva sobre la evolución de la segunda especialización (antes calificación), que tiene como objetivo brindar capacitación teórico-práctica al oficial de Marina después de su graduación en la Escuela Naval, en lo que se conoce como "segunda especialidad profesional".

## Memoria corporativa u organizacional

En la abundante bibliografía que existe sobre gestión del conocimiento[2] desarrollado para el mundo empresarial, los sistemas de memoria corporativa o memoria organizacional son considerados como una de las herramientas que facilitan la toma de decisiones. Estos sistemas, que involucran capital intelectual[3], se emplean

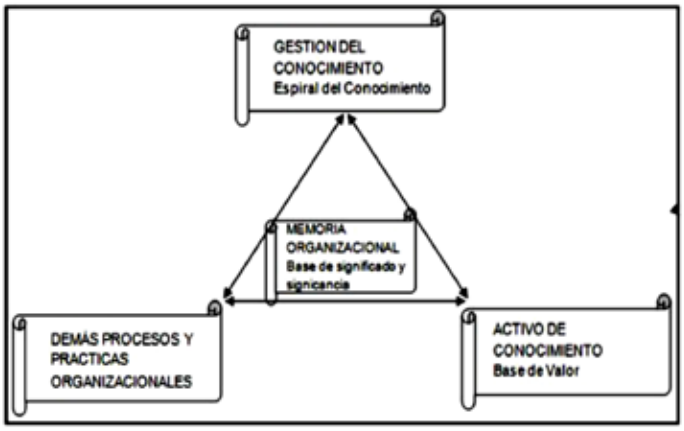
1. GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO. Definición de memoria corporativa. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://gestion-grupo1.blogspot.com/2011/02/definicion-de-memoria-corporativa.html
2. "Es un conjunto de procesos y sistemas que permiten que el capital intelectual de una organización aumente de forma significativa, mediante la gestión de sus capacidades para la solución de problemas y cuyo objetivo es crear ventajas competitivas". SARUR ZANATTA, María Susana. La importancia del capital intelectual en las organizaciones. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf
3. "Es el conjunto de activos intangibles, relevantes para una organización, basados en el del conocimiento como agente productor de capitales económicos, que aun cuando no se refleja en los estados financieros, genera un valor en el presente o puede forjarlo en un futuro". SARUR ZANATTA, María Susana. La importancia del capital intelectual en las organizaciones. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf




Propuesta de memoria organizacional. Fuente: INFOTEC. Propuesta de memoria organizacional para el grupo de consultores de la empresa E-Blue, S. A. de C.V. mediante el uso de tecnologías de información. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://docplayer.es/61518703-Propuesta-de-memoria-organizacional-para-el-grupo-de-consultores-de-la-empresa-e-blue-s-a-de-c-v-mediante-el-uso-de-tecnologias-de-informacion.html

para la gestión institucional en el corto, mediano y largo plazo.

Por supuesto que no toda información pasada es de utilidad o de interés para dotar una memoria organizacional (MEO) en la gestión administrativa, como es el caso de la investigación, el análisis y el estudio de la historia naval, que más bien sirven para extraer enseñanzas profesionales en beneficio de los discentes de los centros de formación y perfeccionamiento de la Armada, así como para el fortalecimiento de nuestra identidad naval mediante el culto de los héroes navales y la conmemoración de gestas. En consecuencia, podrían ubicarse dentro de la llamada cultura naval o institucional.




Memoria organizacional y gestión del conocimiento. Fuente: DE SOUZA PEREIRA, Claudio. Memoria organizacional y gestión del conocimiento. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://www.saberes.fcecon.unr.edu.ar/index.php/revista/article/view/93/277

A propósito de ello, los investigadores españoles Franc Ponti y Xavier Ferrás, en su libro *Pasión por innovar*, sostienen que "las organizaciones suelen generar continuamente información que proviene de múltiples fuentes: de incidencias de servicio, averías de planta, expedientes de proyectos finalizados, datos de consumo, etc., y no siempre se convierte en conocimiento organizativo. De hecho, es curioso hacer notar que las empresas no tienen memoria genética. Carecen de este mecanismo biológico que la evolución ha desarrollado para posibilitar que los organismos más avanzados aprendan de su experiencia y eviten repetir errores pasados. Carecen, por tanto, de memoria automática, innata. La memoria de las organizaciones no es más que la de las personas que la integran, y estas se encuentran en permanente rotación. Si no se orquestan mecanismos de gestión del conocimiento, la empresa olvida su experiencia, y ralentiza o invalida su proceso de aprendizaje".




Fuente: https://cepymenews.es/claves-incorporar-innovacion-empresa/

Siguiendo a Ponti y Ferrás, la memoria organizacional se genera con los datos o las ideas que las personas plasman principalmente en el acervo documental de la institución que existe en archivos y en el almacenamiento digital, así como de la experiencia acumulada de sus antiguos miembros, principalmente de aquellos que destacaron en las diferentes áreas y que han registrado sus vivencias o las han transmitido oralmente de manera recurrente. En conversaciones o diálogos con aquellas personas, muchas veces de carácter informal, se extraen ideas poderosas que pueden ser de mucha utilidad para la institución. Como sostiene el famoso secretario de Estado de Estados Unidos Henry Kissinger en su obra *Orden mundial. Reflexiones sobre el carácter de los países y el curso de la historia*: "tradicionalmente, otra manera de adquirir conocimientos ha sido a través de las conversaciones personales. La discusión y el intercambio de ideas han aportado durante milenios una dimensión emocional y psicológica al contenido factual de la información intercambiada, y todavía aporta, intangibles de convicción y personalidad".

En relación con lo dicho, es elocuente el caso del Capitán de Navío Luis Felipe Mantilla Duarte, de la Armada Nacional de Colombia, recientemente fallecido a los 93 años, cuando estaba en servicio activo como asesor permanente del comando de su institución. Alguna vez me comentó un alto oficial de la Armada de ese país que el Comandante Mantilla (Capitán de Navío desde 1972[4]) seguía en servicio con todas las prorrogativas de su grado por su vasto conocimiento de la institución, asociado a una memoria excepcional sobre hechos y

4. ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Sitio web. [Consultado el 3 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.armada.mil.co/es/media-gallery/detail/12188/2761



Capitán de Navío Luis Felipe Mantilla Duarte (1927-2020) Fuente. Armada Nacional de Colombia 5.

procesos de su Armada sucedidos mucho tiempo atrás, que requerían ser tomados en cuenta para la toma de decisiones, por lo que solía consultársele con frecuencia.

Otra fuente muy valiosa y útil para los sistemas de gestión del conocimiento y para la memoria organizacional son las memorias anuales y las revistas institucionales. Sobre esta última fuente, la Marina de Guerra del Perú cuenta con su centenaria *Revista de Marina*, que selecciona, edita y publica artículos que aportan conocimientos a ser considerados en la solución de problemas de orden profesional o institucional. Esta fuente invalorable facilita, entre otros temas, el estudio de la evolución de procesos institucionales críticos a lo largo de décadas, como el de la segunda especialidad profesional de los oficiales de Marina.

En las páginas de nuestra *Revista de Marina*, hace ya varios años atrás, encontré los valiosos aportes del Capitán de Navío Manuel Jiménez Saldías (1890-1948), antiguo Jefe de Zona Naval. Jiménez Saldías fue un asiduo colaborador de la revista institucional durante varios años. En un artículo publicado en 1926, al que tituló "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada", siendo Capitán de Corbeta, entre otras ideas, propuso la creación de la Escuela de Especialidades para Oficiales de Guerra empleando como criterio fundamental el hecho de que el valor de la instrucción y la necesidad de mejorar la preparación se acrecientan cada día más, por la diversidad y el perfeccionamiento de las armas. En su opinión, "la misión de aquella Escuela sería la de perfeccionar los conocimientos de los



Capitán de Navío MANUEL F. JIMENEZ SALDIAS Fallecido 7 de Marzo de 1948.



Contralmirante Eduardo Carrasco Toro (1779-1865)
Primer Educador Naval

Oficiales, principalmente en Artillería y Torpedos, para formar especialistas en ambas armas".

A principios del presente milenio, el Alto Mando Naval decidió establecer cambios estructurales en la organización de la Marina de Guerra del Perú. Por ello, se vio conveniente desactivar la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales (DIRESCALO) y los programas de calificación a cargo de la Dirección de la Escuela Superior de Guerra Naval. Posteriormente, en 2018, mediante directiva experimental, se reestableció la referida Escuela, pero ya no como Escuela de Calificación de Oficiales, sino como Escuela de Segunda Especialidad de la Marina.

En opinión del autor del artículo, este restablecimiento se debió probablemente a que el modelo establecido en 2000 (es decir, la Escuela Superior a cargo de la gestión de los programas de calificación por actividad y por orientación) trajo ciertos inconvenientes que hubiesen podido evitar al recurrir a la memoria organizacional para analizar las razones primigenias o el motivo de la creación de las dependencias involucradas. Dicho de otro modo, ir a la naturaleza de las cosas, partiendo de preguntas básicas como: ¿la Escuela Superior de Guerra Naval fue creada para capacitar a Oficiales Subalternos en programas fundamentales técnicos? o ¿para qué fue creada la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales? Veremos algo de esto líneas abajo.

## Capacitación luego de la Escuela Naval

La preocupación institucional por la educación de nuestro personal está enraizada en la Armada de la República, desde que el entonces Capitán de Navío Jorge Martín Guise asumió su comando por primera vez en 1821, luego de su creación con el Estatuto Provisorio del 8 de octubre de ese año. La educación institucional tuvo como principal conductor en quien fue el primer educador naval republicano, el Contralmirante don Eduardo Carrasco Toro. Desde entonces se crearon dependencias decididas a la enseñanza naval, donde muchos marinos de guerra se distinguieron en la gestión educativa y en la docencia, actividades que son tempranamente innatas al quehacer profesional.

Para fines del siglo XIX y principios del siguiente, la tecnología en la guerra naval había evolucionado sorprendentemente





y tendría gran impacto en ella, como sostiene el Capitán de Navío Wayne P. Hugues en su clásico *Tácticas de flota*. Nuevas armas como el submarino o las minas no solo obligaron a cambiar procedimientos y operaciones en la táctica naval, sino también en los planteamientos estratégicos y logísticos. Este hecho se hizo muy notorio con las mejoras en los diseños de la artillería (ya como sistema de tiro) y del torpedo, como arma autopropulsada de velocidad considerable.

Por aquel periodo, y dadas las nuevas capacidades de los buques de guerra, surgió una corriente de opinión en nuestra Armada que abogaba por establecer un programa único para los oficiales graduados de la Escuela Naval, cuyo diseño debía incluir todas las áreas de a bordo, vale decir, cubierta (artillería y navegación) e ingeniería. Con ello, el oficial, luego de hacer su carrera en los diferentes departamentos de a bordo, podría llegar a ocupar el cargo de Comandante, provisto de conocimientos y experiencia suficientes para conseguir las mejores condiciones de su unidad.

Así, la Marina de Guerra del Perú dejó de lado el sistema de cubierta/ingeniería a partir de 1920 para reemplazarlo por el cuerpo único (CU) de oficiales egresados del nuestra *alma mater*. Una década después, el siguiente paso en la Amada Peruana sería crear una organización para la capacitación técnica de los oficiales subalternos, lo que también debía contemplar a las tripulaciones de nuestros buques de guerra.

Retomando la propuesta del Comandante Jiménez, citada líneas arriba, la Escuela de especialidades a crearse se llamaría Escuela de Artillería y Torpedos, cuyo programa se dividiría en tres etapas, dos regulares, en las que se estudiarían aspectos generales de cada una de las armas, y una tercera que profundizaría el aprendizaje en ambas armas. Tiempo después, en un artículo publicado en 1929 con el título "El problema de las especialidades", Jiménez Saldías volvió a la carga, con nuevas ideas cuando aún no se implementaba la Escuela para las especialidades de artillería y torpedos. En aquella propuesta, se consideraba la implementación de las especialidades de máquinas, electricidad (y comunicaciones), navegación (e hidrografía), submarinos y aviación naval.

Es importante anotar que el principal esfuerzo en la capacitación luego de la Escuela Naval de los jóvenes marinos de la época se orientó hacia la más moderna plataforma de nuestro entonces pequeño poder naval, el submarino. Esta novedosa arma, que había tenido un rol importante en la Primera Guerra Mundial, se hizo muy atractiva para la mayoría de jóvenes alféreces de fragata graduados entre fines de los años 20 y de los 40. En efecto, según consigna el distinguido historiador naval Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo, en su libro *Fuerza de Submarinos. 100 años. 1911-2011*, en 1929 se estableció la Escuela de Submarinos a bordo del BAP Lima, con el apoyo de oficiales de la Misión Naval Norteamericana.

La Segunda Guerra Mundial legó muchas enseñanzas para las futuras operaciones navales, para la organización administrativa y para la conducción política de la guerra, además de dejar en claro la impostergable necesidad de potenciar técnicamente la formación profesional de los oficiales de marina con nuevas especialidades.

Dada esa tendencia, tendría lugar en nuestra Marina la creación del Centro de Entrenamiento Naval de Armas y Electrónica (CENAE), mediante Decreto Supremo del 19 de enero de 1953. Con esta depen-



Escuela de Submarinos, Base Naval del Callao

dencia se dio un paso trascendental en la capacitación técnica en la Marina de Guerra del Perú. Con ello, la institución incursionaba en la guerra antisubmarina, en el empleo del centro de información de combate (CIC) y en el uso de dispositivos electrónicos que aportaban las soluciones más modernas a la problemática de la guerra naval de la época. Es importante señalar que la creación del CENAE estuvo enmarcada dentro de la política modernizadora que lideró el Vicealmirante Roque Saldías, Ministro de Marina y destacado hombre de Estado, y fue posible gracias al plan de ayuda mutua con la Armada de Estados Unidos.

El aspecto más novedoso del CENAE consistía en el exacto "encroche" (como se suele decir a bordo al acople de ejes de propulsión con los engranajes reductores) de la capacitación técnica de nuestros oficiales y de los tripulantes, con el entrenamiento, es decir, cursos teórico-prácticos para lograr impartir conocimientos y, a la vez, generar destrezas en el hombre para con la máquina, así como el dominio de los sistemas electrónicos que recientemente habían sido incorporados en las unidades de combate tipo fragatas y destructores. Este centro fue innovador en la región y reflejó la continua preocupación de nuestra Marina por estar a la vanguardia de la tecnología, como en su momento lo hizo el Presidente Castilla a mediados del siglo XIX, al igual que el Presidente Leguía durante su llamado Oncenio, para lo cual contó con el invalorable concurso de la Misión Naval Norteamericana.

En la década siguiente, tomaría cuerpo en la Marina una corriente de pensamiento que destacó la necesidad de maximizar la formación técnica de los oficiales, impulsando así los programas de orientación. Esta tendencia se puede apreciar en varios artículos publicados en nuestra *Revista de Marina*, como es el caso del Capitán de Corbeta Álvaro Rotalde de Romaña (más tarde Contralmirante y Director de Ingeniería Naval) con el título de "¿Necesitamos oficiales técnicos?" (1962), o el del Capitán de Fragata Alberto Jiménez de Lucio (más tarde Contralmirante y Ministro





de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas Primera Fase) "La especialidad en la oficialidad naval, un punto de vista sobre un tema de actualidad" (1963). Jiménez de Lucio (1925-1981) fue el primer marino peruano graduado en Annapolis, además de ingeniero naval y magíster por el Instituto de Tecnología de Massachusetts.

Los citados artículos dan una interesante aproximación a la preocupación profesional de esos años por la optimización de la carrera, y constituyen valiosos aportes a la memoria organizacional.

Hacia fines de la década de 1960, se atomizó la organización de la capacitación técnica de los oficiales, ya que varias de las Escuelas de Calificación se reasignaron a otros comandos. El CENAE quedó casi exclusivamente a cargo de los programas de entrenamiento y de la formación de los alumnos básicos del personal técnico de la Marina.

(Continuará)

## Bibliografía


- ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Sitio web. [Consultado el 3 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.armada.mil.co/es/media-gallery/detail/12188/2761
- DE SOUZA PEREIRA, Claudio. Memoria organizacional y gestión del conocimiento. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://www.saberes.fcecon.unr.edu.ar/index.php/revista/article/view/93/277
- GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO. Definición de memoria corporativa. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://gestiongrupo1.blogspot.com/2011/02/definicion-de-memoria-corporativa.html
- INFOTEC. Propuesta de memoria organizacional para el grupo de consultores de la empresa E-Blue, S. A. de C.V. mediante el uso de tecnologías de información. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://docplayer.es/61518703-Propuesta-de-memoria-organizacional-para-el-grupo-de-consultores-de-la-empresa-e-blue-s-a-de-c-v-mediante-el-uso-de-tecnologias-de-informacion.html
- SARUR ZANATTA, María Susana. La importancia del capital intelectual en las organizaciones. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf



# EL EMPLEO DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE TELECOMUNICACIONES SATELITALES PARA LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ



# *El empleo del desarrollo tecnológico de telecomunicaciones satelitales para la Marina de Guerra del Perú*



**TENIENTE PRIMERO JESÚS RAFAEL ZEGARRA GONZÁLEZ**
Es licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú y en Ingeniería Industrial con Mención en Logística por la Universidad de Piura. Calificado en Ingeniería Electrónica y egresado del Naval Postgraduate School con Maestría en Ingeniería Electrónica con mención de Procesamiento de Señales y Sensores (MSEE). Cuenta con experiencia en áreas de soporte técnico, operaciones y seguridad de información en la Dirección de Telemática. Se desempeña como Jefe de la División de Sistemas Satelitales de la Dirección de Telemática.

**RESUMEN**
El artículo expone la importancia de los sistemas de comunicación satelital, los cuales se han posicionado como una componente necesario para el ejercicio del comando y control en la Marina de Guerra del Perú y para el cumplimiento de sus roles estratégicos institucionales. Factores como los convenios de explotación de recurso orbital, la disponibilidad de nuevas tecnologías de telecomunicaciones y su versatilidad de aplicaciones fomentan el deseo de investigación para la implementación de estos sistemas.

**PALABRAS CLAVE**
Sistema satelital, SES-10, satélite de comunicaciones, ATDMA.

**ABSTRACT**
This article discusses the importance of satellite communication systems, which have been positioned as a necessary component for the exercise of Command and Control in the Peruvian Navy and for the fulfillment of its institutional strategic roles. Factors such as the agreements of exploitation of orbital resources, the availability of new telecommunications technologies and their versatility of applications foster the desire for research for the implementation of these systems.

**KEYWORDS**
Satellite system, SES-10, Communications satellite, ATDMA.

Las operaciones navales se desarrollan en un ambiente cada vez más dinámico y altamente influenciado por la tecnología y la globalización. El número de usuarios y dispositivos conectados y la demanda de aplicaciones y servicios de empleo intensivo de ancho de banda representan un flujo de datos que requieren conectividad de alto rendimiento. En nuestro particular, transmitir cantidades masivas de datos podría resultar insostenible debido a la ausencia de infraestructura terrestre de comunicaciones, que suele ser un común denominador en los entornos operacionales. Factores como estos consolidan a las comunicaciones satelitales como un medio viable, confiable y flexible de conectividad.

De la misma manera, las necesidades de comunicación del usuario son cada vez más exigentes, debido a los diferentes escenarios que pueden presentarse en el





teatro operacional, el cual regularmente comprende geografías complejas, locaciones alejadas y de difícil acceso. Por ello, las comunicaciones satelitales ofrecen dos capacidades excepcionalmente valiosas para el combatiente: la movilidad como capacidad de conectividad bidireccional en plataformas en movimientos, ya sea en tierra, mar o aire; y la radiodifusión controlada, como la capacidad de enlazar a múltiples usuarios en un área de operaciones relativamente extensa.

La Marina de Guerra del Perú lleva ya más de una década recurriendo a los sistemas y redes satelitales como uno de los medios principales de comunicación para el desarrollo de sus operaciones. Así, como parte de sus funciones, la Dirección de Telemática de la Marina tiene la responsabilidad de mantener la operatividad y administrar la Red Satelital Institucional, y lleva a cabo la investigación en las últimas tendencias en tecnología satelital y transformación de la industria, con el fin de entregar servicios de calidad a los integrantes de la red.

**El Estado peruano y su desarrollo satelital**

En 2016 el satélite de observación terrestre PerúSat-1 hizo noticia al ser la representación de un gran salto tecnológico en materia aeroespacial peruana. El PerúSat está equipado con instrumentos ópticos y telescopios, los cuales permiten entregar un promedio anual de 7241 imágenes satelitales de alta resolución. Es importante mencionar que el Perú cuenta con otros cuatro nanosatélites, de propiedad de universidades y de exclusivo uso académico.

A diferencia de otros países de la región, el Perú aún no cuenta con un satélite de comunicaciones de propiedad del Estado, a pesar de que, desde 2009, se han presentado iniciativas políticas que expresan la necesidad pública de contar con uno y que a la fecha no han podido concretarse.



Patrullera marítima.





Como función en el campo de investigación de la División de Sistemas Satelitales de la Dirección de Telemática de la Marina, se realizó el estudio de los posibles recursos espectrales y explotación de espacios orbitales. Debido a su posición con respecto a la Tierra, los espacios de la órbita geoestacionarias son los de mayor demanda. Como estas posiciones son limitadas, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es encargada de la distribución de satélites de comunicaciones en órbita y coordinar las frecuencias entre los operadores de redes satelitales adyacentes para evitar interferencias y degradación de señal. De acuerdo con el último reporte de la Union of Concerned Scientist, la base de datos a abril de 2020 registra 554 satélites geoestacionarios, de los cuales 465 son satélites de comunicaciones estatales, militares y comerciales, lo que demuestra el nivel de saturación de la órbita y el consecuente valor de este recurso.

El Perú dispone de tres espacios orbitales geoestacionarias asignados por la UIT, de los cuales dos, PRUAND02 en posición 115.2° W y PRU0004 en posición 85.5° W, están reservados para la prestación de Servicios de Radiodifusión por Satélite (SRS), técnicamente para la retransmisión de señales de radio y televisión; y una, PRU00000, en posición 89.9° W, para prestación de Servicios Fijos por Satélite (SFS).

En adición, el Perú, como Estado Miembro de la Comunidad Andina, comparte la posición orbital geoestacionario 67° W. A través de la Decisión 654 de la Comunidad Andina, aprobada en noviembre de 2006,

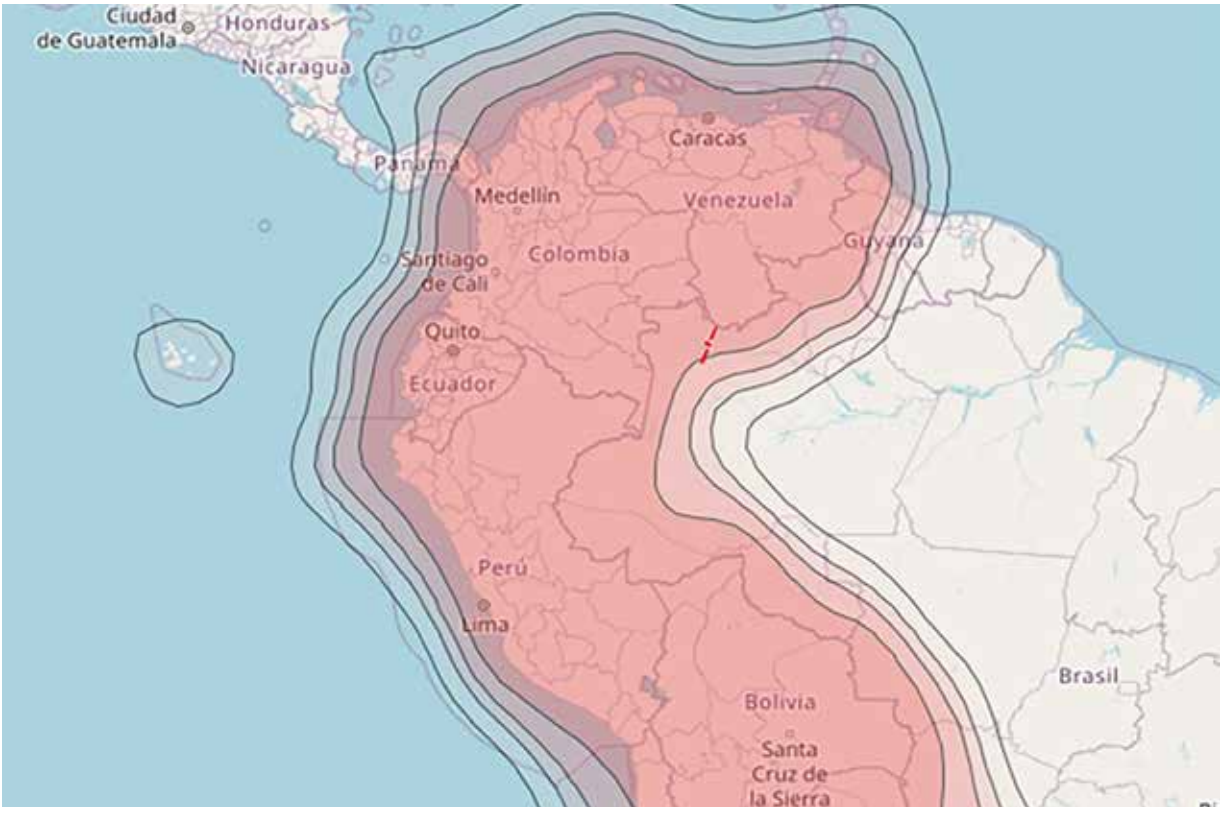



Diagrama de cobertura geográfica de satélite SES-10.





se establece el "Marco regulatorio para la utilización comercial del Recurso Órbita-Espectro de los países miembros", con el fin de garantizar la explotación de mencionado recurso y establecer la Red Satelital Simón Bolívar 2.

En ese contexto, en febrero de 2010, la Secretaría General de la Comunidad Andina suscribió un contrato con la empresa holandesa SES New Skies, en el cual se le cede la utilización de derecho comercial exclusivo del Recurso Órbita-Espectro de los países miembro en la posición orbital 67° W, para proporcionar servicios comerciales de telecomunicaciones satelitales dentro de la zona de proyección terrestre. De igual manera, en el marco del contrato suscrito, el Perú, como país miembro, recibe 17 MHz de ancho de banda satelital sin cargo alguno, el cual sería administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Debido a la constante investigación, actualización y modernización que ocupa en sistemas y redes satelitales, la Marina de Guerra del Perú se ubica a la vanguardia tecnológica en la materia a nivel estatal y militar. Dado que el recurso de ancho de banda no se encontraba en pleno aprovechamiento y al determinarse que contaba con los requisitos técnicos y la infraestructura terrestre para comunicaciones satelitales suficiente para recibirlo, en octubre de 2017 se iniciaron las gestiones a través del Ministerio de Defensa para solicitar la asignación y explotación de ancho de banda provisto por el en ese entonces recientemente lanzado satélite SES-10.

Tras un esfuerzo coordinado, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscribieron un Convenio de Cooperación Interinstitucional en diciembre de 2019, según el cual el Ministerio de Defensa distribuiría el ancho de banda de acuerdo con el sustento de requerimiento y capacidad de recepción de cada institución armada. Por ello, desde mayo del presente año la Marina de Guerra del Perú emplea el recurso gratuito del SES-10 para el desarrollo de sus operaciones.

**El satélite SES-10 y su empleo por la Marina de Guerra del Perú**

SES-10 es un satélite estabilizado en tres ejes, modelo Eurostar E3000, fabricado por la compañía Airbus Defence and Space. Su fecha de lanzamiento fue el 30 de marzo de 2017 por la compañía SpaceX. Su carga útil contiene 55 transpondedores[1] de alta potencia en banda Ku, formando tres haces de cobertura en diferentes regiones de América Latina, con un ancho de banda de 36 MHz.

Los alcances del satélite SES-10 están exclusivamente dedicados a la prestación de servicios en América Latina y enfocados en comunicaciones y transferencia de señales de data y video. Estas características son cruciales para el empleo por parte de la Marina de Guerra del Perú, debido a que los volúmenes de datos a transmitir son cada vez mayores y los servicios de *broadcast* y *streaming* de video en vivo se han vuelto parte activa del desarrollo de las operaciones.

Generalmente, gran parte del enfoque satelital se relaciona con el componente del sistema que se envía al espacio exterior. Sin embargo, independientemente del grado de avance tecnológico del satélite, el componente de infraestructura terrestre, conformado por el *hub* o telepuerto y las

1. Dispositivo para recibir una señal de radio y transmitir automáticamente una señal diferente.



Telepuerto principal de la Dirección de Telemática de la Marina.

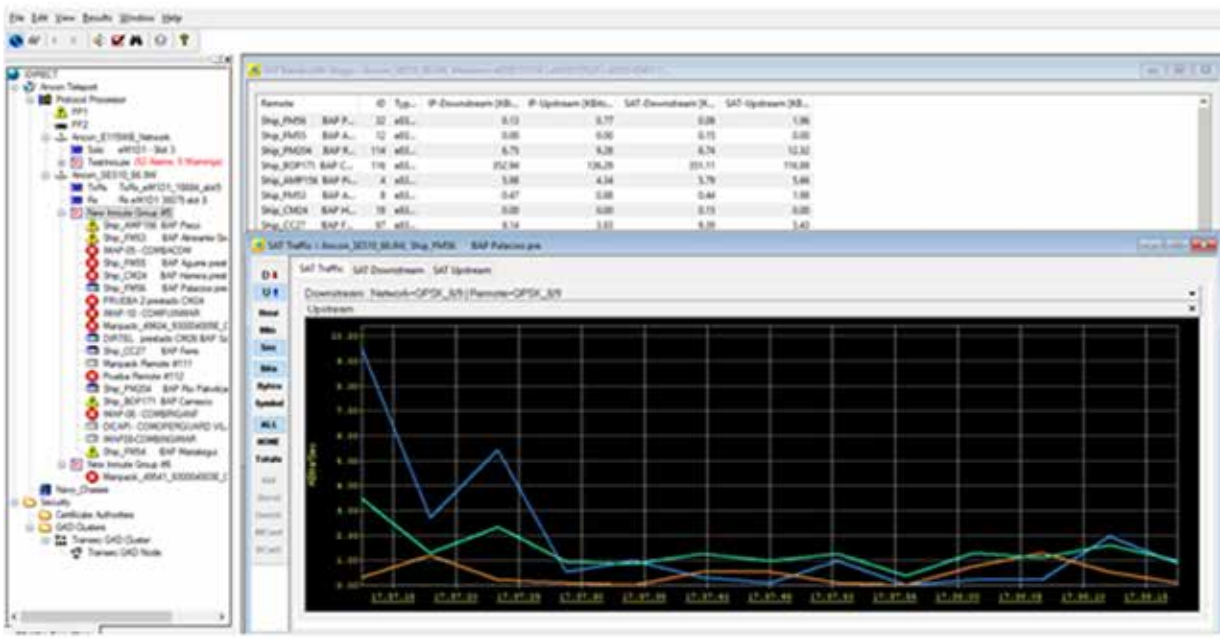
estaciones remotas, guarda el mismo grado de importancia y relevancia para el éxito de la entrega de un servicio de calidad. Ya que el SES-10 cubre el bloque correspondiente a segmento espacial, la Marina de Guerra del Perú orienta sus esfuerzos de investigación en el componente terrestre.

**Actualización tecnológica de infraestructura terrestre de los sistemas satelitales**

La Marina de Guerra del Perú cuenta con estaciones remotas operando con antenas de tipo *flyaway, manpack*, fijas y autoestablizadas en modelo VSAT (Very Small Aperture Terminal), dependiendo de la naturaleza de la plataforma en la que están instaladas, en diferentes zonas navales, áreas y bases del VRAEM, y unidades navales aéreas y de superficie. La principal ventaja de las estaciones remotas en su fácil reubicación, instalación y movilidad.

Estas estaciones permiten el acceso a red y la conectividad de los sistemas de comando y control, internet y *wan* naval, videoconferecias, VoIP, entre otros. Asimismo, la administración y el monitoreo del espectro y ancho de banda en una red de diseño tipo estrella, se realiza a través del Hub principal, compuesta de dos antenas maestras, garantizando una redundancia geográfica. El conjunto de tecnologías espacial y terrestre ofrecen hasta un 99.5% de disponibilidad de señal y cobertura.

El sistema satelital institucional opera en banda Ku, entre 12 y 18 GHz. Debido a la alta frecuencia de operación, las bandas satelitales afrontan desafíos de potencia y precisión. Mientras más alta sea la frecuencia de operación, la señal tiende a degradarse conforme se propaga. Por ello, los sistemas satelitales deben estar en la capacidad de transmitir en alta potencia en banda ancha. En el proceso progresivo de modernización tecnológica, la Marina de Guerra del Perú ha implementado amplificadores de alta potencia o BUC, los cuales aseguran estabilidad en comunicaciones y baja latencia de señal.



Distribución dinámica de ancho de banda a través de aplicativo de control y monitoreo de sistema satelital.

Del mismo modo, la reciente implementación de servidores tipo NMS[2] y PP[3] para el hub permiten gestionar, monitorear y actualizar el software de la red, y asignar recursos de ancho de banda de manera dinámica para múltiples configuraciones de sistema respectivamente.

Considerando que el ancho de banda total debe distribuirse entre las casi 100 estaciones remotas, las principales bondades ofrecidas por los servidores se dirigen a la forma automática e inteligente de segmentar la red de acuerdo con el modelo de calidad de servicio (QoS) dispuesto. Asimismo, les es posible adecuarse a los niveles más altos de esquemas de modulación QAM, PSK y APSK, y obtienen mayores tasas de transmisión de datos mientras se emplea el mismo ancho de banda físico. De esta forma, y en combinación con los módems de última generación de las estaciones remotas, permiten explotar métodos de acceso de TDMA adaptativo[4] y se aprovecha al máximo el rendimiento de los recursos de red. Así, si un grupo de usuarios de red requiere establecer comunicación por videoconferencia, el sistema detecta los paquetes de red de protocolo de video, y se prioriza la asignación de ancho de banda sobre el resto de usuarios que envíen otro tipo de paquetes de red.

2. Un servidor tipo Network Management Station (NMS) ejecuta una aplicación de administración de red. Los elementos de la red se comunican con el NMS para transmitir información de gestión y control.
3. Un servidor tipo Protocol Processor (PP) realiza el seguimiento y la asignación de recursos de ancho de banda para cada tipo de configuración soportada por el sistema.
4. El método Adaptativo de Acceso Múlti

**Conclusiones**

Los sistemas satelitales juegan un papel fundamental para mantener el flujo de información a través de comunicaciones seguras y confiables. En adición a ello, la evolución de los sistemas y su crecimiento exponencial en la industria generan mejoras de servicio, casi comparables con velocidades de fibra óptica y reducción en costos de equipamiento, y son más accesibles.

Además, en el cumplimiento de su rol de contribución al desarrollo social nacional, la Marina de Guerra del Perú participa en tareas de reacción con respecto a coyunturas como la impuesta por el COVID-19, las cuales han demostrado que las telecomunicaciones son un recurso de gran demanda e importancia, no solo para el desarrollo de operaciones navales. A la fecha, la Marina de Guerra del Perú participa en el Operativo Conjunto "Tayta", que tiene como propósito proteger a personas vulnerables del COVID-19 y presta atención a puntos remotos en Moquegua, Cajamarca y Puno, en donde puede no encontrarse infraestructura física de comunicaciones desplegada y las comunicaciones se establecen a través de estaciones *manpack* satelitales.

También debe rescatarse la excelente labor que realiza el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, a través de las campañas de las Plataforma Itinerantes de Acción Social (PIAS) fluviales y lacustres, tripuladas por personal de la Marina de Guerra del Perú, que proporcionan servicios del Estado y Salud a comunidades ubicadas en las cuencas de los ríos de la Amazonía, y hacen uso del internet satelital, debido a que es necesario mantener estos servicios de manera permanente.

Si bien los servicios del SES-10 representan a la fecha un importante activo y un ahorro




Plataforma Itinerante de Acción Social Lago Titicaca.





sustancial de recursos para la institución, se estima que la vida útil del satélite será de 15 años. También se debe tener en consideración que el acuerdo de concesión del espacio orbital no es de plazo indefinido. En ese orden de ideas, es conveniente continuar con la reglamentación del fomento del desarrollo de tecnología satelital para comunicaciones, a fin de alcanzar una sostenibilidad en el largo plazo, y contribuir con el progreso y aporte tecnológico nacional.

## Bibliografía


- CASTILLO, Oscar. El satélite ya no compite con la fibra, la complementa. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://asiet.lat/actualidad/entrevistas/satelite-ya-no-compite-la-fibra-la-complementa-futuro-proximo-aumentara-la-capacidad-disminuiran-los-costes-los-servicios-satelitales/
- CRUZ, Yohel. Perú SAT-1. Los otros cuatro satélites peruanos que también orbitan la Tierra. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://rpp.pe/peru/actualidad/peru-sat-1-los-otros-cuatros-satelites-peruanos-que-tambien-orbitan-la-tierra-noticia-1171287
- DATTA, Ansuya. How many satellites orbit Earth and why space traffic management is crucial. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://www.geospatialworld.net/blogs/how-many-satellites-orbit-earth-and-why-space-traffic-management-is-crucial/
- PAYER, Marcus. SES-10 Satellite fully operational over Latin America. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://www.ses.com/press-release/ses-10-satellite-fully-operational-over-latin-america
- VALDILLO, José. De PIAS & Tambos. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://www.elperuano.pe/noticia-de-pias-tambos-88333.aspx




"La historia naval
es nuestra.
CONÓCELA"







/MuseosNavalesdelPeru
#museosnavalesdelperu
museosnavalesdelperu

# MUSEOS NAVALES DEL PERU MNP

**Callao:**
Av. Jorge Chávez 123

**Lima:**
Jirón Huancavelica 170 – 172

**Piura:**
Calle Tacna No. 662




# Proyecto SAMAY, evolución de un proyecto I + D durante un estado de emergencia mundial por una pandemia.

# *Proyecto Samay, evolución de un proyecto I+D durante un estado de emergencia mundial por una pandemia*



**CAPITÁN DE NAVÍO JORGE DORREGO ARIAS**
Se graduó como Alférez de fragata con una licenciatura en Ciencias Marítimas en la Escuela Naval del Perú, Es calificado como Piloto Naval en la Escuela de Aviación Naval, así como piloto del ejercito calificado en la Escuela de Pilotos del Ejercito del Perú. Estudio la Maestría en Control y automatización en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2001-2003), Estudio la Maestría en Opto electrónica, Universidad Nacional de Ingeniería UBA- Argentina (2005-2007), Diplomado de Especialización en Gestión Pública Escuela Superior de Administración y Negocios ESAN (2015), realizo estudios en España en Sistemas de Guiado Remoto por Fibra Óptica y Láser en Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial INTA - España (2018-2019), es especialista es sistemas de comunicación Satelital, Iridium e Inmarsat, y a participado como jefe de diversos proyectos de investigación y desarrollo científico de la Marina.
En la actualidad se encuentra siguiendo la Maestría en Desarrollo y defensa Nacional en el CAEN.

**RESUMEN**
El autor reseña la historia del proyecto Samay, un respirador artificial diseñado por la Marina de Guerra del Perú en circunstancias de la emergencia sanitaria debido al COVID-19. El Samay tuvo bajo costo operacional y funcional, y continúa salvando vidas de pacientes que requieren la entubación mecánica.

**PALABRAS CLAVE**
Samay, COVID-19, respirador artificial, Servicio de Armas y Electrónica (SAE), MINSA, DIGEMID.

**ABSTRACT**
The author writes a summary of the history of the Samay project, which is an artificial ventilator designed by the Peruvian Navy in the sanitary emergency situation owing to COVID-19. Samay had low operational and functional cost and continues to save lives of patients who require mechanical intubation.

**KEYWORDS**
Samay, COVID-19, artificial ventilator, Service of Weapons and Electronics (SAE), MINSA, DIGEMID.

## El inicio del respirador básico

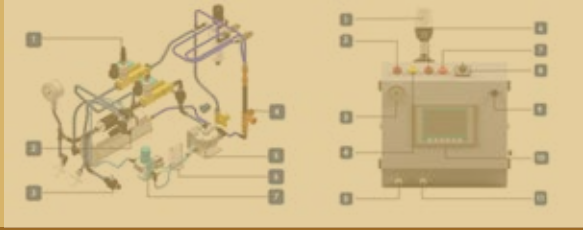
El sábado 21 de mayo de 2020 recibí la llamada del Almirante Fernando Cerdán Ruiz, Comandante General de la Marina, que me comunicó la necesidad de juntar al equipo técnico disponible y presentarme a la brevedad al CEMENA, donde se me proporcionarían dos ventiladores mecánicos de alta gama no operativos. Yo debía tratar la forma de aprender de ellos y confirmar si era posible replicarlos en el menor tiempo posible.

Debido a la dificultad de disponibilidad de personal de ingenieros de la Marina de Guerra del Perú, llamé a Nicolay Vinces, ingeniero mecatrónico de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), para que se uniese al equipo de trabajo.

## ¿Cómo empieza el proyecto?

El nuevo virus SARS-CoV-2 es un agente causal de la enfermedad coronavirus 2019 (COVID-19), cuya severidad se caracteriza por un rápido deterioro respiratorio, causado por una neumonía intersticial, que finalmente origina una falla respiratoria hipóxica.

La elevada tasa de pacientes de COVID-19 ha generado un alto déficit de ventiladores





mecánicos en las unidades de cuidados intensivos (UCI) del Sector Salud a nivel nacional.

La red nacional de hospitales en el Perú posee una cantidad escasa de ventiladores mecánicos y un número considerable de estos equipos inoperativos. No se cuenta con la disponibilidad de este equipo en el mercado nacional, y el periodo de importación se estima de tres a seis meses.

Por tanto, se evidencia la insuficiente cantidad de ventiladores mecánicos en los diferentes establecimientos hospitalarios, públicos y privados.

Según el incremento exponencial de la curva característica de infección de esta pandemia, no se podrá satisfacer la demanda de estos equipos biomédicos y se necesita una alternativa de solución en corto plazo.

**¿Cómo funciona un respirador artificial?**
Se ha tomado como referencia el ventilador Hamilton C2, utilizado en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara (CMST, CEMENA), con la finalidad de realizar un diseño propio, con componentes industriales de mercado local, considerando las limitaciones y regulaciones sanitarias del estado de emergencia por el SARS-CoV-2.

Para entender cómo funciona el prototipo es necesario presentar unos conceptos básicos, que pretendo definir de una manera muy resumida.

**Ventilación mecánica (VM)**
Se conoce como ventilación mecánica a todo procedimiento de respiración artificial que emplea un aparato para suplir o colaborar con la función respiratoria de una persona, que no puede o no se desea que lo haga por sí misma, de forma que mejore la oxigenación e influya en la mecánica pulmonar. El ventilador es un generador de presión positiva en la vía aérea, que suple la fase activa del ciclo respiratorio (se fuerza la entrada de aire en la vía aérea central y en los alveolos).

El principal beneficio consiste en el intercambio gaseoso y la disminución del trabajo respiratorio.

**Tipos de ventilación mecánica**

**Ventilación mecánica invasiva**
También es conocida como ventilación mecánica tradicional. Se realiza a través de un tubo endotraqueal o un tubo de traqueostomía (procedimiento médico que coloca una cánula o sonda en la tráquea para abrir la vía respiratoria y suministrar oxígeno a la persona). Es el tratamiento habitual de la insuficiencia respiratoria.

**Ventilación mecánica no invasiva**
Se realiza por medios artificiales (máscara facial), pero sin intubación endotraqueal. Ha demostrado ser una alternativa eficaz a la invasiva, ya que disminuye la incidencia de complicaciones y reduce costos. Actualmente, se indica en pacientes con edema agudo de pulmón cardiogénico e insuficiencia respiratoria hipercápnica secundaria, enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC) y en inmunocomprometidos que no requieran una intubación de urgencia y no tengan contraindicaciones para la VMNI (alteración nivel de conciencia, secreciones abundantes, vómitos).

En condiciones normales, el ser humano moviliza aire entre la atmósfera y el alvéolo y viceversa, fenómeno denominado ventilación desde el punto de vista físico. Para que este se produzca es indispensable el trabajo muscular en fase inspiratoria, así como una adecuada combinación del retroceso elástico del tejido pulmonar y la tensión superficial alveolar para la fase respiratoria.




Ventilador mecánico.

Curva presión-tiempo durante la ventilación espontánea (línea continua) y durante la ventilación mecánica (línea punteada). Obsérvese que en la primera la presión es subatmosférica en fase inspiratoria y supraatmosférica en fase espiratoria. Durante la ventilación mecánica la presión es supraatmosférica durante todo el ciclo.

**Modos de ventilación**

El modo se refiere a la forma en que se interrelaciona la actividad ventilatoria del paciente con el mecanismo de sostén elegido. En este contexto, si el ventilador comanda la totalidad de la actividad, el modo será controlado. Si el enfermo inicia la actividad y el ventilador la complementa, el modo se denominará asistido. Si se combinan las dos condiciones mencionadas, el modo será asistido controlado. Los tres modos citados se denominan de manera amplia ventilación mandatoria continua o CMV (por sus siglas en inglés), contraria a la ventilación mandatoria intermitente o IMV, en la que el soporte mecánico se alterna con la actividad ventilatoria espontánea. Esta última se conoce como SIMV por la inclusión de un sistema de sincronía entre lo espontáneo y lo automático.

Un modo adicional de amplio uso es la ventilación con presión de soporte o PSV, que requiere ventilación espontánea. Esta se asiste durante la fase inspiratoria con una presión programada por el operador, hasta que el nivel prefijado se alcanza. Así, la presión disminuye parcial o totalmente el trabajo muscular, el impuesto por la vía aérea artificial y el generado en los circuitos del ventilador. Se utiliza un flujo desacelerado y servocontrolado por el ventilador, que permite la relajación muscular al aparato sensar.



Explicaciones técnicas sobre los alcances del ventilador artificial.

Existen modos no convencionales de soporte ventilatorio. Los de más amplia utilización son la ventilación con volumen controlado y regulación de presión (PRVC), BIPAP, ventilación con liberación de presión en la vía aérea, ventilación con relación I:E inversa, hipercapnia permisiva y ventilación de alta frecuencia.

**a. Modo controlado**

Puede considerarse el uso del modo controlado en las siguientes situaciones: el tétanos, el coma barbitúrico o cualquier situación que requiera relajación muscular o una condición en la que no exista relajación ni sedación, pero sí incapacidad de la bomba ventilatoria para iniciar la actividad.
La principal ventaja del modo es la garantía de entrega de unos parámetros ventilatorios adecuados, constantes, conocidos y modificables de acuerdo con el estado evolutivo del paciente. Dicho de otra manera, el enfermo está completamente protegido. Las desventajas se relacionan con riesgo de arresto o muerte si la máquina falla o se presenta una desconexión no detectada, desuso de los músculos respiratorios con el consecuente desacondicionamiento y atrofia, dificultad en el destete del ventilador, y lucha contra el aparato por desacople principalmente cuando el paciente quiere iniciar su actividad, pero el ventilador se lo impide.

**b. Modo asistido**

En este modo el ciclo mecánico es iniciado por el paciente y suministrado por el ventilador. El mecanismo de inicio puede ser regulado por presión o flujo, lo que corresponde al concepto de sensibilidad, entendido como



Equipos SAMAY listos para ser operados.

capacidad del ventilador para detectar el esfuerzo del paciente, ya sea como una disminución de la presión por debajo de la basal de sostén, o como una caída del flujo por debajo de un umbral mínimo prefijado. En cualquiera de las dos posibilidades se entregarán los parámetros instaurados por el operador. El límite de ciclado puede ser por volumen o por presión.

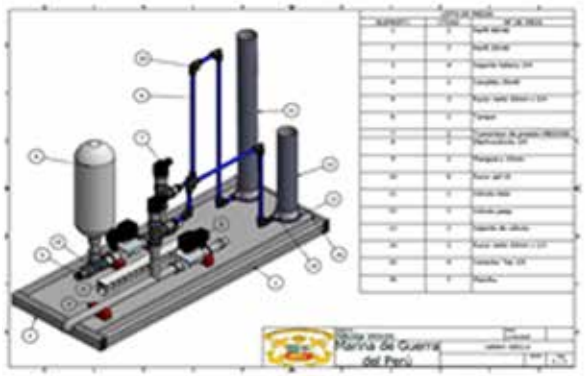
Es uno de los modos más utilizados en pacientes que requieran sostén continuo, en los que aún no está indicada la retirada y en los que se necesite garantizar estabilidad ventilatoria. Su empleo requiere esfuerzo inspiratorio. Las principales ventajas son el uso de los músculos respiratorios y la disminución de la dependencia del ventilador.

Pueden presentarse complicaciones, aunque son menos frecuentes que en el modo anterior, porque durante el esfuerzo del paciente se favorece el retorno venoso. No está exento de otras complicaciones como volu o barotrauma. Al igual que cualquier modo, el riesgo de infección estará siempre presente.

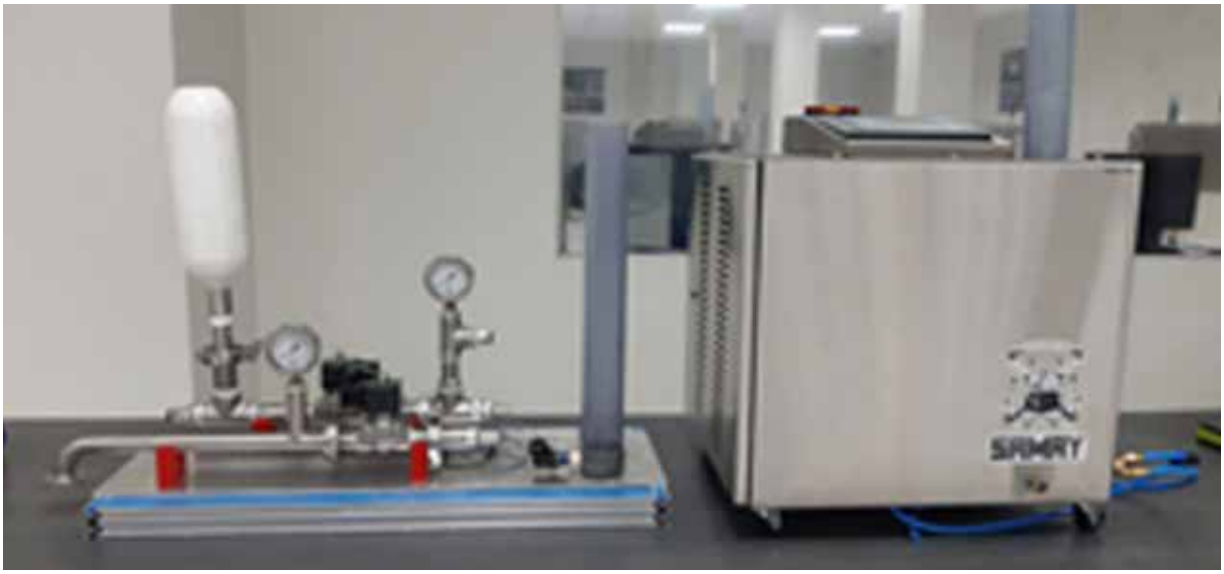
**¿Se puede hacer un respirador artificial con componentes industriales?**

Esa era la pregunta con la que mi equipo de trabajo empezaba el día.

Luego de varios días de búsqueda de información, lectura de documentos técnicos, mecánica pulmonar descrita anteriormente y habiendo desarmado el equipo proporcionado por CEMENA, logramos reducirlo a componentes mínimos funcionales en un táper de plástico. De esta forma informamos de nuestro primer resultado de investigación técnica sobre los respiradores al Comandante General de la Marina.



Primer prototipo del SAMAY Mk0.



Modelo MK0 y Modelo MK1.

**Replicar el modelo**

El siguiente reto propuesto al equipo técnico consistía en saber si era replicable en el menor tiempo posible y cuál sería el mejor modo de operación y máxima funcionalidad que se le podría dar al prototipo.

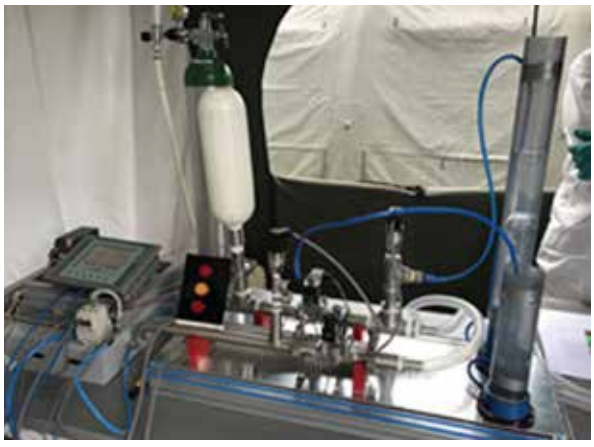
La verdad, eran muchas respuestas por contestar y existían variables técnicas que todavía desconocíamos. El mayor problema con el que luchábamos era la cadena logística de suministro de componentes, ya que si hablamos de tiempo hace cinco meses, toda la exportación estaba cerrada y los tiempos de entrega eran inaceptables.

Pese a esta situación, en los primeros 10 días presentamos un concepto funcional, un segundo táper, pero ya con componentes industriales y válvulas funcionales de mercado local.

**Origen del REPIBAS**

Aunque técnicamente aprendimos e hicimos funcionar un pulmón mecánico artificial, esto no significaba que ya teníamos la solución. Debimos trabajar en una serie de mejoras técnicas, proporcionadas por el equipo de médicos intensivistas del CEMENA, a cargo del Capitán de Navío Manuel Lacca Barrera. Sin la ayuda de su equipo técnico, doctores, técnicos y enfermeras, nunca habríamos tenido el primer prototipo. Fueron días de trabajo de la mano, aprendiendo y modificando una serie de sistemas, hasta definir el equipo requerido y funcional que prepararíamos, con las limitaciones técnicas del caso.

El REPIBAS, con todo lo explicado anteriormente, estaba basado en un sistema



Presentación del primer diseño industrializado.



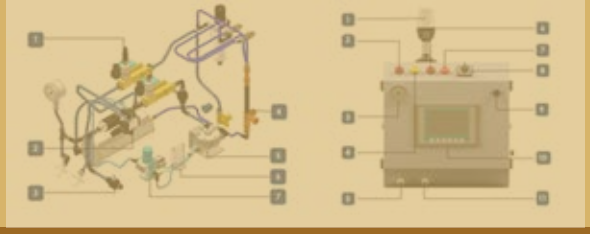
Equipo de médicos intensivistas del CEMENA.

de ventilación mecánica de control positivo de presión. Esto es muy importante de denotar, debido a las complicaciones logísticas y de acceso a la tecnología al iniciarse esta pandemia mundial, ya que asegurar la disponibilidad del equipo y la producción local, con componentes industriales, llámese un PLC (controlador lógico programable), válvulas de uso industrial, etc., era el requisito necesario para iniciar el proyecto. De hecho, por escoger este modo de operación logramos ser el único dispositivo de iniciativa local aprobado por el Ministerio de Salud (MINSA).

**Solución técnica propuesta**

El tanque debe llenarse con oxígeno (O2), que proviene de las redes de los hospitales o de cilindros de oxígeno y aire medicinal. Ambos pasan por unos flujómetros que permiten conocer cuánto flujo de ambos gases pasa hacia el tanque. A partir de esto es posible calcular la concentración de O2 y aire que quedará en el tanque. Ambos gases se unen en un conector que permite el llenado del tanque.

Para permitir o no el paso de la mezcla de gases, se utilizan dos electroválvulas entre los flujómetros y la fuente de gas, las cuales se abrirán hasta que el tanque llegue a la presión deseada, que será como máximo entre 240 y 1000 cmH2O. Este proceso es monitoreado con un sensor de presión en el sistema de instrumentación. Al momento de alcanzar la presión deseada del tanque, se contará con la fuente de aire a una presión relativamente constante y con una concentración deseada de ambos gases, lo cual permitirá realizar el proceso ventilatorio.





**Arquitectura del sistema**

**Componentes electrónicos**

- PLC: controlador lógico programable, encargado de controlar los procesos, abrir las válvulas y la secuencia de respiración, y monitorear el nivel de presiones para dar las alarmas correspondientes.
- Electroválvulas: sistema electromecánico que permite el paso de aire y oxígeno, al recibir una señal de control.
- Panel de control (touch panel): interface hombre-maquina (HMI) que permite el ingreso de parámetros médicos, por parte del especialista.
- Cuadro de alarmas: señal lumínica y sonora que se activa al presentar alta presión, baja presión o desconexión del paciente. Esta primera solución define el concepto de un ventilador básico, al adecuar todas las variables de control y sistema de protección necesarias para salvaguardar la vida del paciente.

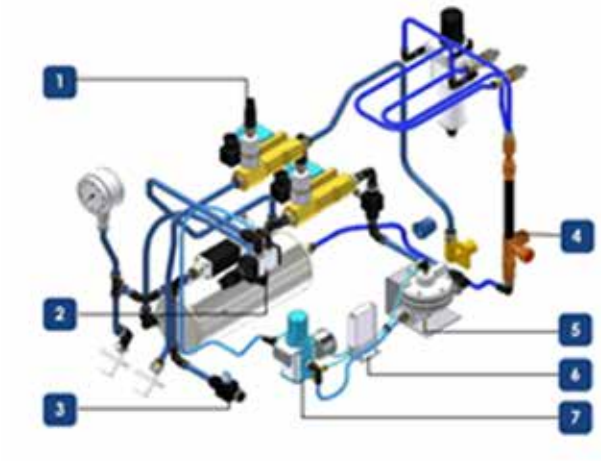
Inmediatamente se solicitó la aprobación de ejecución al usuario principal, la Dirección de Salud de la Marina (DISAMAR), que certificó su viabilidad mediante el Oficio 0644/54 del 31 de marzo de 2020 (Anexo IG-15). El MINSA autorizó su producción mediante la Resolución Directoral 2168-2020/DIGEMID/DDMP/UFDM/MINSA (Anexo IG-5). El 4 de abril de 2020 el Presidente de la República, Martín Vizcarra Cornejo, anunció al país el desarrollo por la Marina de Guerra del respirador artificial básico Samay para ser utilizado en caso de emergencias y ante la ausencia de un respirador artificial de alta gama. Se inició así la fabricación de los 10 primeros respiradores básicos REPIBAS.

**El primer paciente**

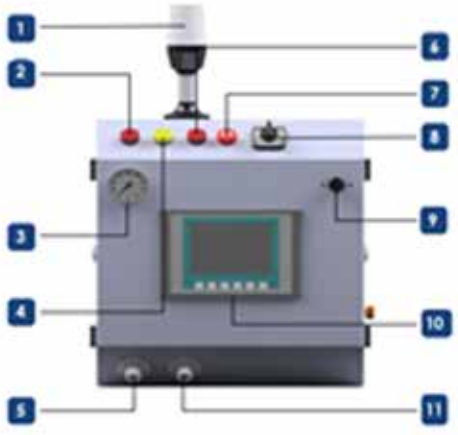
Fue muy conocida la foto, que recorrió las redes sociales, de nuestro primer paciente, en algunas de las pruebas preclínicas realizadas con el equipo técnico y el equipo de intensivistas.

**Se inicia la fabricación de los 10 Samay Mk1**

La orden estaba dada: teníamos que fabricar 10 respiradores básicos para el CEMENA. Se inició el proceso de requerimiento técnico, el perfil del proyecto y la asignación de fondos a cargo del DICYTEC, así como la producción a cargo de DIMATEMAR y su ente técnico DIALI/SAE.




Rediseño y mejoras neumáticas del SAE.




Presentación final del SAMAY.

Fueron días intensos, de pandemia, cuidados extremos, compañeros del Servicio de Armas y Electrónica (SAE) contagiados y noches de arduo trabajo de todo el personal técnico, electrónicos y mecánicos del SAE. Sin su trabajo profesional y aportes, no se hubiera logrado culminar con éxito este trabajo.

**Modelo Samay MK1**

Tras su industrialización, el Mk0 se convierte en MK1, y desde entonces oficialmente se le denomina Samay, que en quechua significa "Respira".

**Mejoras en el diseño y la fabricación**

La fabricación de un prototipo por parte del equipo técnico y personal del DICYTEC era una cosa, pero fabricar 10 era diferente. Esta tarea solo pudo ser posible con el aporte del personal y los talleres del SAE.

**Entrega de los 10 primeros Samay Mk2 al CEMENA**

El 13 de mayo de 2020 se realizó la primera entrega de los 10 respiradores básicos REPIBAS, luego de realizar pruebas preclínicas y clínicas a cargo del CEMENA.



SAMAY Mk2 operando con simulador de pulmón mecánico.

**¿Qué es alto flujo de oxígeno?**

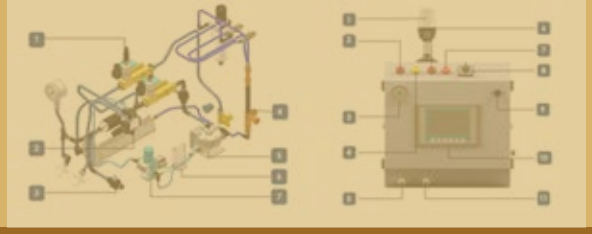
A medida que se iba conociendo más la enfermedad con el transcurrir de los meses, y mediante el comité especialista del Centro Médico Naval, se determinó una mejora considerable en el modo de operación del equipo, que contemplaría darle al Samay una capacidad de alto flujo de oxígeno. Esta técnica sería implementada por el equipo de intensivistas del CEMENA, con equipos traídos del extranjero, y que ya en Europa estaba dando resultados satisfactorios. Además, tendría bajo costo operacional y funcional, debido a la alta tasa de mortalidad de pacientes de COVID-19 que ingresaban a UCI y que por la gravedad de la enfermedad requerían de una entubación mecánica.

El empleo de alto flujo no requiere una sala especializada ni personal técnico intensivista. Puede ser operado sin problemas por personal técnico enfermero. Y lo que es mejor, se evita que los pacientes intermedios que empeoran la enfermedad pasen a cuidados críticos a UCI.

Es así que se planteó esta mejora técnica y el rediseño del sistema sin cambio mecánico mayor al SAMAY Mk2. Solo se modificó su empleo dual al sistema, para ser usado de modo ventilación mecánica y alto flujo. Esto se consiguió con la adaptación mecánica de un switch neumático en el panel frontal.

**Modificación de alto flujo al Samay**

Se tuvo que adaptar el mezclador de gases a un punto superior de control de 50 litros/m a 100 litros/m, ya que el flujo de FIO2 normal de un ventilador mecánico es no mayor a 5 litros/m. Para este propósito, se adaptó un Venturi y un sensor de oxígeno que requería el Samay como mejora.










En esta nueva presentación se observa un selector de palanca que permite cambiar de Ventilación mecánica a sistema de Alto flujo de oxigeno.

En estas circunstancias se iniciaron las pruebas clínicas con el equipo Samay dual de alto flujo de oxígeno. Con las pruebas realizadas se constató que esta nueva capacidad permitía a los pacientes intermedios recuperarse de la enfermedad en un 80%, que los libraba del ingreso a la etapa avanzada de la enfermedad, la entubación invasiva mecánica y el internamiento en una sala UCI, con el equipo periférico y los intensivistas médicos necesarios.

La operación de ventilación por alto flujo de oxígeno no requiere una sala UCI, no es intensivista y es de uso externo. Además, no es invasiva, es decir, se realiza por cánulas de respiración externa.

Esta mejora permitió la replica en los 10 respiradores fabricados por la Marina de Guerra del Perú, con un sistema dual de modo de operación (alto flujo y ventilador mecánico).

**Nuevo interface del software dual, ventilador y alto flujo**

En esta nueva presentación se observa un selector de palanca que permite cambiar de ventilación mecánica a sistema de alto flujo de oxígeno.

En la fase II del proyecto CONCYTEC se planteó la mejora del modo de operación de control positivo de presión por control por volumen, debido a la apertura del mercado logístico internacional para tener acceso a sensores de flujo, caudalímetros y sensores de oxígeno. De este modo se podría producir el flujo de aire necesario, no por una turbina, sino con el empleo de un blower de aspas mecánico, que proporciona el aire requerido para la mezcla de oxígeno y medido por el sensor de flujo, a fin de lograr la operación por control de volumen.

**Destino final del Samay**

El MINSA, con el convenio firmado con la Marina de Guerra del Perú, a través de



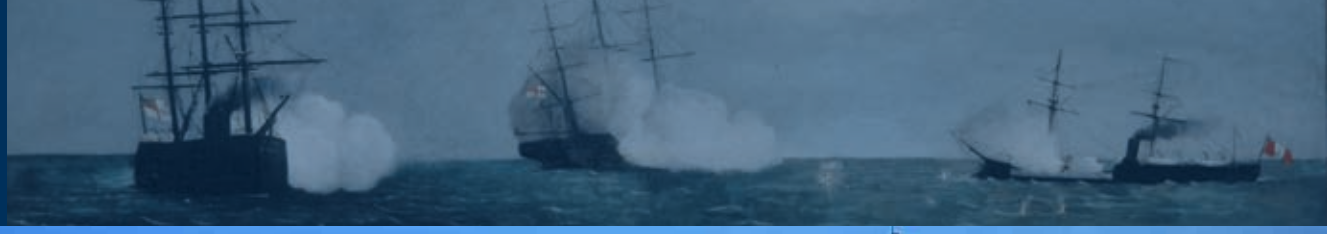

El 13 de mayo del 2020, se realiza la primera entrega de los 10 respiradores básicos REPIBAS, habiendo realizado pruebas pre-clínicas y clínicas a cargo del CEMENA.

la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas (DIGEMID), otorgó con resolución de empleo la licencia al Samay solo durante el periodo de emergencia. El Proyecto Samay calificó en uno de los concursos lanzados por la plataforma del CONCYTEC y se le otorgó una subvención de dinero con la finalidad de mejorar el equipo y permitir ser acreditado y certificado para su empleo en el sistema médico nacional.

El equipo técnico de desarrollo hoy trabaja en las mejoras técnicas requeridas con la suma de todas las bondades del Samay.

**Agradecimiento**

El éxito del Samay es la suma de esfuerzos de muchas personas, como el Ingeniero Nicolay Vinces y al Técnico Edgar Rojas, parte central del equipo técnico, pero tengo que agradecer especialmente al SAE y a sus más de 130 personas que conforman esa gran familia naval. A ellos mi más sincera gratitud.





# PRESENTACIÓN DEL LIBRO
# *Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021*[1]

1. Este artículo se basa en el texto de presentación que realizó el autor durante el acto de inicio de las actividades por el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, el jueves 7 de octubre de 2020, en el Centro Naval del Perú, en San Borja.



**CONTRALMIRANTE FRANCISCO YÁBAR ACUÑA**
Director del Museo Naval del Perú. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.

**RESUMEN**
El autor se refiere al libro *Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021*, un volumen de lujo editado por nuestra institución, que narra su historia, sus héroes, su visión y su sacrificio durante los pasajes más difíciles de nuestra vida republicana.

**PALABRAS CLAVE**
*Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021*, libro de divulgación, Marina de Guerra, Miguel Grau, política nacional marítima.

**ABSTRACT**
The author refers to the book Peruvian Navy. Bicentennial 1821-2021, a deluxe volume edited by our institution, which narrates its history, heroes, vision and sacrifice during the most difficult fragments of our Republic life.

**KEYWORDS**
Peruvian Navy. Bicentennial 1821-2021, divulgation book, Navy, Miguel Grau, Maritime National Policy

El libro Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021 es una obra de divulgación, género que tiene como objetivo interpretar y hacer accesible a la sociedad un tema puntual, en este caso una estructura de larga duración, como es la Marina de Guerra del Perú. Se dirige a las personas interesadas en comprender por qué existe la Armada, cómo se ha desarrollado y en qué situación se encuentra en la actualidad. Gracias a este tipo de libros, el conocimiento de la materia expuesto difunde un mensaje positivo a la sociedad, más allá del ámbito puramente profesional y académico de los miembros de la institución que, ciertamente, son quienes mejor la conocen.

El libro de divulgación expone, entonces, de manera sencilla pero contundente, un estado de la cuestión. Es una especie de fotografía de detalle de cómo estamos y cómo hemos trabajado para llegar a este punto de la historia, en las puertas de nuestro bicentenario.

Lamentablemente, cuando estos libros no se enfocan en transmitir una idea clara, tienen solo utilidad en los aparadores, en los libreros de bibliotecas o como adorno por mostrar alguna fotografía de muy alta calidad en su carátula. No es el caso de esta obra y me voy a abocar a describirles el porqué.

Un buen libro de divulgación tiene una estructura inteligente, una arquitectura





compositiva que invita al lector a conocer el estado en que se encuentra una institución. Asimismo, presenta una sucinta historia de su pasado y concentra su esfuerzo en mostrar el presente, al enseñar orgullosamente las imágenes que denotan ese estado. Mejor aún si el libro de divulgación también incluye la visión de los hombres de la institución por continuar y hacer mejor el trabajo que les encomienda la nación.

La Marina de Guerra del Perú cuenta con una larga tradición editando este tipo de obras. La mayoría de quienes tenemos más de medio siglo de existencia podemos recordar el primero de estos libros de divulgación que presentó la Armada Peruana en 1987, cuando era Ministro de Marina el Almirante Don Julio Pacheco, y Comandante General el Almirante Víctor Nicolini del Castillo. Se trata de un hermoso libro de 160 páginas editado en París y que dedica la mitad de su contenido a narrar la historia de la Marina de Guerra y el resto a mostrar cómo se encontraba la institución en aquel entonces.

La segunda oportunidad en que se presentó un libro de divulgación de la Marina de Guerra del Perú sucedió en 2001. Se trata de un libro de 245 páginas que resumidamente explica la historia de la institución en las puertas del nuevo milenio.

Un tercer libro se imprimió en 2007. Se profundizó el estudio histórico y se mejoró, en general, la composición de la obra, tanto así que su éxito mereció una nueva edición en 2009.

El libro que hoy analizamos continúa y mejora esta tradición por diversos motivos.

En primer lugar, su formato. La carátula, a mi gusto, es más elegante, con los colores azul y oro, los colores de nuestra Armada. Los libros anteriores eran de tamaño A4 y este es más grande, acorde con la importancia del momento histórico que conmemora. El tipo de papel es también de mejor calidad y mayor gramaje. En el mundo de los bibliófilos —me incluyo en él—, estamos ante una edición de colección.

También es notoria la calidad de las imágenes y fotografías. No es fortuito que uno de los mejores fotógrafos de obras de arte del país, si no el mejor, el Señor Daniel Giannoni, haya realizado las tomas a los óleos de pintura marinista que, en muchos casos, se presentan por primera vez al público.

En cuanto a su composición, el primer capítulo de nuestro libro, de 74 páginas, se titula "La Marina de Guerra a través de la historia del Perú". Se trata de un renovado enfoque que muestra el riquísimo y milenario vínculo del hombre peruano con el mar. En este sentido, se incorpora a la narrativa histórica el demostrado hecho que Caral, la civilización más antigua de América y una de las primeras del mundo, fue una civilización agrícola y marítima, y que la expansión de los patrones culturales se realizó de la costa a los Andes.

El texto privilegia la información sobre la capacidad de navegar de los antiguos peruanos en inmensas balsas con velas y guaras, lo que les permitió recorrer de manera continua la costa del Tahuantinsuyo e incluso llegar a la Polinesia con el inca navegante Túpac Yupanqui, cuyo viaje ya ha dejado de ser legendario para convertirse en ciertamente posible, gracias a los resultados de las expediciones Kon-Tiki y Tangaroa.

Mas cercana a nuestra época es la historia naval del Virreinato. El libro describe cómo el Perú se insertó en un mundo cuya principal vía de comunicación era el mar, y cómo el opulento y rico Virreinato del Perú se vio en la necesidad de contar con su propia flota, la Armada de la Mar del Sur, para defender sus barcos en las rutas comerciales y sus poblaciones costeras del ataque de las potencias europeas enemigas de España.

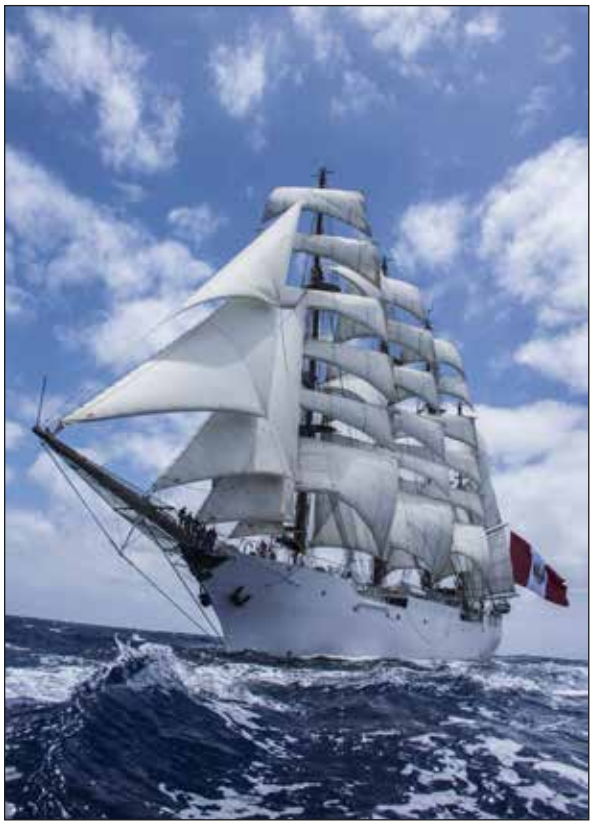
Del tiempo virreinal, casi 300 años, se recuerdan las expediciones que, tras zarpar

del Callao, descubrieron las islas Salomón y las Marquesas, y que nuestros marinos recorrieron y dieron cuenta detallada, por primera, vez de las actuales costas de Canadá y Alaska.

No se dejan de lado otros hechos de importancia, como el establecimiento de la primera Escuela Naval entre 1657 y 1709, así como su heredera, la Escuela de Pilotos, y la Capitanía de Puerto del Callao, ambas establecidas en 1791 por uno de los virreyes más progresistas que tuvo el Perú, Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos, caballero de la Orden de San Juan de Jerusalén, Teniente General de la Real Armada y Ministro de Marina en España, instituciones que siguen hoy en pie.

Por ello, cuando se produjo la independencia, la Armada Peruana heredó del tiempo virreinal sus instalaciones, buques y los primeros marinos que habían egresado de las aulas de aquella Escuela fundada en las postrimerías del siglo XVIII. Nuestra Marina es, entonces, un puente que une el pasado virreinal con el presente republicano, es la viva muestra de la continuidad y del cambio de una sociedad que se despojó del absolutismo monárquico para optar por su autogobierno democrático.

Es verdaderamente un orgullo leer en estas páginas el devenir de nuestra historia naval. Por primera vez el Pabellón rojo y blanco del Perú independiente flameó en un buque nacional el 17 de marzo de 1821, cuando los hermanos Cárcamo capturaron la goleta virreinal Sacramento. Cuando el 8 de octubre de ese año se promulgó el Estatuto Provisorio, la primera Carta Magna del Perú independiente, se especificaba que el Protector José de San Martín era el Generalísimo de las Fuerzas de Mar y Tierra del nuevo Estado, y se le encargaba formar sus reglamentos como parte del proceso de defensa de la independencia del Perú. Nosotros, los marinos, hemos querido ver en ese acto el símbolo del bautismo de una Armada que ya tenía partida



de nacimiento. El momento es especial, pues une a la Armada con la esencia palpable de la vida en sociedad de los peruanos, la Constitución. La Marina de Guerra del Perú, a través de la historia, ha cumplido con ese compromiso de defender la Constitución, las leyes, la soberanía y la integridad del país con ejemplar cabalidad.

El ejemplo prístino que nos han dejado nuestros más destacados héroes, en especial la figura del Gran Almirante don Miguel Grau Seminario, se describen muy bien en este libro.

El segundo capítulo merece especial atención. Su título es muy sugestivo: "Fijando nuestro rumbo". A mi modesto entender, es la gran novedad y el gran aporte del libro a nuestra historiografía naval. No se necesita ser adivino o pitoniso para afirmar que lo aquí escrito dará mucho que hablar. Es la primera vez que de



forma clara, precisa y contundente se pone por escrito en un libro de esta naturaleza cuál es, en este momento, nuestra visión de futuro. Pero volvamos a lo esencial del inicio. La iconografía es importante y el mensaje impreso también: se ve al Comandante General al pie del monumento al Gran Almirante Grau. Estamos ante la máxima autoridad moral que señala con su ejemplo el rumbo de nuestro comportamiento y la más alta autoridad naval en pleno ejercicio de su comando. Es un símbolo de continuidad de ideales. Y el mensaje que el Comandante General transmite es una máxima irrebatible: "El derrotero institucional se basa en los valores del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario".

En este capítulo se plasman nuestros actuales conceptos de poder naval, intereses marítimos, la simbiosis estratégica entre los atributos del mar y la Marina de Guerra, objetivos institucionales, las áreas de interés geoestratégico, así como la misión, la visión, los roles y las funciones de la Armada en nuestro dominio marítimo, las cuencas fluviales y las áreas lacustres. Finalmente, se explica la política nacional marítima recientemente promulgada, que brinda la orientación estratégica para el uso eficiente de nuestros recursos.

Insisto en decir que la manera clara, sencilla y directa —que tanto distingue a nuestra cultura organizacional— con la que se definen estos conceptos hace de esta obra ya no solamente un libro de divulgación, sino un texto de consulta obligada para verificar qué conceptos estratégicos usan los peruanos, cuáles son nuestras aspiraciones y cómo nos queremos comportar en el concierto de las naciones marítimas.

No puede faltar en un buen libro de divulgación el estado en que se encuentran nuestras fuerzas navales. El tercer capítulo se encarga de ellas. Es un verdadero placer para la vista. La calidad de las fotografías es insuperable, con nuestros buques, submarinos, la aviación naval, la infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales.

Los que ya no visten el uniforme, pero vibran al escuchar el Himno de la Marina, no dejarán de revisar una y otra vez estas páginas. Quienes están en actividad las leerán con satisfacción, pues son el reflejo del motivo de su profesión. Pero como la Marina es de todos los peruanos, nuestros compatriotas llenarán su pecho de sano orgullo al ver el temple de sus Fuerzas Navales.

Puede haber Marina sin buques, pero no puede haber Marina sin marinos. El que crea que estoy equivocado, pregunte a la historia por qué cuando ya no teníamos buques en la Guerra del Pacífico, el Capitán de Navío Juan Fanning dijo a sus hombres: "Adelante, Marina, adelante" durante la batalla de Miraflores. O por qué el Capitán de Navío Luis Germán Astete comandó la Cuarta División del Ejército en la batalla de Huamachuco. Mientras haya marinos nuestra marina existe.

El título del capítulo IV sintetiza muy bien nuestro espíritu: "Nuestro personal, primero". Sus páginas descubren las bondades de nuestros centros de formación y describen cómo se forman los marinos para ser excelentes profesionales y ciudadanos virtuosos, cómo es su entrenamiento, y cuál es su rutina para convertirse en los mejores de su género. Tenemos a la bicentenaria Escuela Naval, la prestigiosa Escuela Superior de Guerra Naval, el Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITEN), el Centro de Educación Técnico-Productiva Marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo, la Escuela de Sanidad Naval, y los numerosos colegios en donde estudian nuestros hijos. Súmense a ello la Sanidad Naval y los establecimientos de salud que nos hacen sentir tan orgullosos, pues garantizan que la salud sea la base del bienestar. Los centros de esparcimiento y los clubes del personal naval



con diversas sedes cierran este importante capítulo. Todos ellos son muestra de la preocupación de la Marina de Guerra por su personal.

Desde 1980 el Perú sufre el azote del accionar de grupos criminales que buscan tomar el poder para complacer oscuros intereses que nuestro pueblo no comparte. Los métodos de estos delincuentes se basan en el crimen, el terrorismo, la extorsión, el narcotráfico y, por supuesto, las burdas mentiras. No se trata de una lucha armada, menos de un conflicto interno, como algunos irresponsables se empeñan en afirmar.

Bajo el título "La Pacificación Nacional" el capítulo V toca el doloroso tema de la lucha contra el terrorismo. Aquí mostramos la verdadera historia de cómo la Marina de Guerra del Perú ha contribuido a liberar a los peruanos del yugo infernal de los delincuentes asesinos y narcotraficantes agrupados en organizaciones autodenominadas Partido Comunista Sendero Luminoso y Movimiento Revolucionario Túpac Amaru. Es una historia de sacrificio y heroísmo, en la que varios de nuestros compañeros han sido asesinados, pero cuyo ejemplo nunca olvidaremos. Lo escrito en este capítulo es la verdad y espero que sea leído por todos los peruanos, para que nunca duden de que ningún trapo rojo o de cualquier color reemplazará nuestro sagrado bicolor.

Desde que se formó nuestra patria, los marinos buscan la fe en un futuro mejor y la promesa de vida que significa la palabra Perú. El capítulo VI, "Contribuyendo al futuro de la nación", revela cómo seguimos construyendo el Perú. Si en el pasado tuvimos la factoría metalmecánica más grande de Sudamérica, la Factoría Naval de Bellavista, y fuimos capaces de hacer nuestros primeros blindados; si fundamos la ciudad más importante de la Amazonía, Iquitos; si llevamos buques a vapor al lago




navegable más alto del mundo; si navegamos y descubrimos todos los ríos de nuestra selva; entonces ahora podemos decir que seguimos en esa estela y más allá. La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina reúne un selecto número de marinos, modernos científicos del mar, que exploran nuestro mar y están presentes hasta en la Antártida.

Los Servicios Industriales de la Marina son la empresa metalmecánica más grande del país. Su rol estratégico resulta fundamental para la defensa y el desarrollo nacional. No deja de sorprender la eficiencia con que opera y los hitos que alcanza año tras año. El segundo buque escuela a vela más grande del mundo, puentes, buques de guerra, barcos mercantes, remolcadores, barcazas, estructuras complejas y procesos de mantenimiento a gran escala son solo unos ejemplos de los ámbitos de su amplio accionar. Sus productos terminados brindan lustre y brillo a la nación.

Como todos sabemos, el territorio del Perú es extenso. Somos el sexto país en tamaño en las Américas, y ocupamos el decimonoveno lugar en el mundo. No somos un país pequeño, ¡somos un gran país! Pero en esta geografía inmensa hay también inmensas amenazas, algunas naturales como terremotos, maremotos, inundaciones causadas por el fenómeno de El Niño o grandes incendios forestales. También hay desastres ecológicos creados por la irresponsabilidad del hombre, áreas de bosque destruidas por la tala ilegal, terrenos envenenados por la minería informal, nuestro océano contaminado por la irresponsabilidad de quienes arrojan desechos tóxicos, la pesca indiscriminada que extingue especies transzonales y otros que no quiero enumerar.

Ante estos problemas, nuestra más que bicentenaria Dirección General de Capitanías y Guardacostas diariamente se esfuerza en mantener el control en nuestras aguas que la ley le asigna como misión.

Frente a los desastres naturales, todo el potencial de la Marina de Guerra del Perú se ha volcado para socorrer a nuestros compatriotas en peligro. Así, hemos visto activarse bases modulares para planear y dirigir la ayuda, a las compañías reforzadas de intervención rápida para desastres, a nuestros carros anfibios y a nuestros buques llevar toneladas de material indispensable para garantizar la vida y aliviar el sufrimiento de los peruanos.

Ahora, cuando el Perú se ve afectado por una terrible pandemia, el personal naval realiza inmensos sacrificios para luchar contra este mal. El trabajo de patrullaje ha costado vidas, ha significado dolor en nuestras familias, pero recuerdo la frase que mencionó el Comandante General cuando esta pesadilla comenzó y que sigue vigente: "¡En este buque nadie se rinde!".

El libro es claro en señalarlo: el virus es nuestro enemigo y el 100% de nuestra institución está determinado a luchar contra esta inusitada amenaza. También hemos desplegado lo mejor de nuestro intelecto y se han desarrollado respiradores artificiales, se han reparado los que no funcionaban, hemos potenciado nuestro sistema de salud y seguiremos adelante hasta derrotar al enemigo.

Después de haber leído esta joya bibliográfica, qué orgulloso me siento de ser un marino peruano.



# PARTICIPACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

## EN LA EJECUCIÓN DEL FALLO DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA SOBRE EL DIFERENDO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE PERÚ Y CHILE




Mapa referencial según fallo de La Haya



# *Participación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en la ejecución del fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo de delimitación marítima entre Perú y Chile*




**CAPITÁN DE NAVÍO SGC (R) MANUEL GILBERTO HINOJOSA LÓPEZ**
Ingresó a la Marina de Guerra del Perú en 1985. Calificado en Ingeniería de Sistemas y Graduado del Programa de Política Marítima y Seguridad Nacional en la Escuela Superior de Guerra Naval. Especialista en Análisis de Sistemas de Información y Magíster en Informática por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magister en Seguridad y Protección del Medio Marítimo por la Universidad Marítima Mundial – Suecia. Ha prestado servicios en diferentes Unidades y Dependencias de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Ha sido representante de la Autoridad Marítima Nacional en eventos internacionales organizados por la Organización Marítima Internacional, Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de América Latina y el Caribe, el Programa Internacional COSPAS – SARSAT y el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto. Auditor de Sistemas de Gestión de Seguridad Marítima, Protección del Medio Ambiente y Protección Marítima, Perito Marítimo, Instructor de la Organización Marítima Internacional e Inspector de Trabajo Marítimo. Actualmente se desempeña como Asesor Marítimo en Asuntos de la Organización Marítima Internacional en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



**RESUMEN**
El autor detalla la importante participación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en la implementación del fallo de la Corte de La Haya tras su sentencia sobre el diferendo de delimitación marítima entre el Perú y Chile.



**PALABRAS CLAVE**
Dirección General de Capitanías y Guardacostas, diferendo marítimo, Corte Internacional de Justicia, "Triángulo interno".



**ABSTRACT**
The author details the important participation of the General Directorate of Captaincies and Coast Guard in implementing the ruling of the Court of Hague after its sentence over the maritime delimitation dispute between Peru and Chile.



**KEYWORDS**
General Directorate of Captaincies and Coast Guard, maritime dispute, International Court of Justice, "inner triangle"


## Introducción

A lo largo de nuestra vida profesional experimentamos una infinidad de vivencias, algunas de las cuales son de mayor recordación por su significancia y quedan grabadas en nuestros corazones. En el presente artículo me referiré a las experiencias que me tocó vivir en 2013 y 2014 como Comandante de Operaciones Guardacostas, durante la implementación del fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo marítimo entre el Perú y Chile, el cual puso término a una indefinición de 135 años de la frontera marítima entre ambos países.

Lo más difundido de este fallo son los trabajos realizados por ambos países después de su promulgación el 27 de enero de 2014, a fin de determinar las coordenadas geográficas de la delimitación marítima establecida y

su posterior representación cartográfica. Sin embargo, la historia no se inicia con estas acciones, sino mucho antes.

A continuación se presentará una serie de hechos poco conocidos sobre la participación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en la ejecución de las disposiciones de la sentencia. Esta resolución podía suscitar eventos y alcances no deseados, y por ello nuestras unidades guardacostas se hicieron presentes en las nuevas aguas peruanas desde el día siguiente de su publicación.

**Antecedentes**

El 16 de enero de 2008, el Perú presentó a la Corte una demanda contra Chile en la que "solicita a la Corte que determine el curso del límite marítimo entre los dos Estados conforme al derecho internacional, [...] e igualmente solicita a la Corte que reconozca y declare que el Perú posee derechos soberanos exclusivos en el área marítima situada dentro del límite de 200 millas marinas de su costa y fuera de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental de Chile"[1].

Según el artículo 43 del Estatuto de la Corte, el procedimiento tiene dos fases: una escrita y otra oral. El procedimiento escrito está conformado por la memoria y la contramemoria, y, si se estima necesario, por las correspondientes réplica y dúplica.
La Corte estableció el 20 de marzo de 2009 como plazo para que el Perú presentara la memoria, y el 9 de marzo de 2010 como plazo que Chile hiciera lo propio con la contramemoria. Posteriormente, la Corte autorizó al Perú a presentar una réplica con plazo hasta el 9 de noviembre de 2010, y a Chile a presentar una dúplica con un plazo que vencía el 11 de julio de 2011. Ambas se presentaron dentro de los plazos fijados.

El Perú solicitó a La Corte que resuelva y declare que:

"(1) La delimitación entre las respectivas zonas marítimas de la República del Perú y la República de Chile, es una línea que empieza en el "Punto Concordia" (definido como la intersección con la línea de baja marea de un arco de 10 kilómetros de radio, con centro en el primer puente sobre el Río Lluta de la línea férrea Arica-La Paz) y que es equidistante de las líneas de base de ambas Partes, hasta un punto situado a una distancia de 200 millas marinas a partir de dichas líneas de base; y

(2) Más allá del punto donde termina el límite marítimo común, el Perú posee título para ejercer derechos de soberanía exclusivos sobre el área marítima que se extiende hasta una distancia de 200 millas marinas desde sus líneas de base."

Por su parte, Chile solicitó a La Corte que:

"(a) Deniegue las reclamaciones peruanas en su totalidad;

(b) Resuelva y declare que:

(i) los derechos de Chile y Perú sobre sus respectivas zonas marítimas han sido íntegramente delimitados por tratado;

(ii) esos derechos sobre las respectivas zonas marítimas están delimitados

1. WAGNER, Allan. Texto de la demanda presentada por Perú ante la Corte de La Haya. 16 de enero de 2008. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://larepublica.pe/archivo/234588-texto-de-la-demanda-presentada-por-peru-ante-la-corte-de-la-haya

por una frontera que sigue el paralelo de latitud que pasa por el hito de la frontera terrestre entre Chile y Perú que se encuentra más próximo al mar y que es conocido como Hito N° 1, cuya latitud es de 18° 21' 00" S referida a Datum WGS84;

(iii) Perú carece de todo derecho sobre zona marítima alguna que se encuentre al Sur de ese paralelo[2]".

En la Imagen Nro. 1 se presenta las dos zonas marítimas en controversia, conocidas como el "Triángulo interno" y el "Triángulo externo", que juntas representaban un área aproximada de 66,976 km$^2$:

El "Triángulo interno" es el área referida en el punto 1 de la petición del Perú y los puntos (b) (i) y (b) (ii) de la petición de Chile, con un área aproximada de 38 324 km2. El "Triángulo externo" es el área referida en el punto 2 de la petición del Perú y el punto (b) (iii) de la petición de Chile, con 28 696 km2 de área aproximada[3].

El Perú solicitó a la Corte reconocer sus derechos soberanos en el área marítima situada dentro del límite de 200 mn de sus costas y más allá de las 200 mn de costas chilenas, conocida como el "Triángulo externo", la cual Chile consideraba como altamar. Sin embargo, el "Triángulo interno" comprendía aguas que Chile consideraba bajo su soberanía, por lo que era el área realmente en controversia.

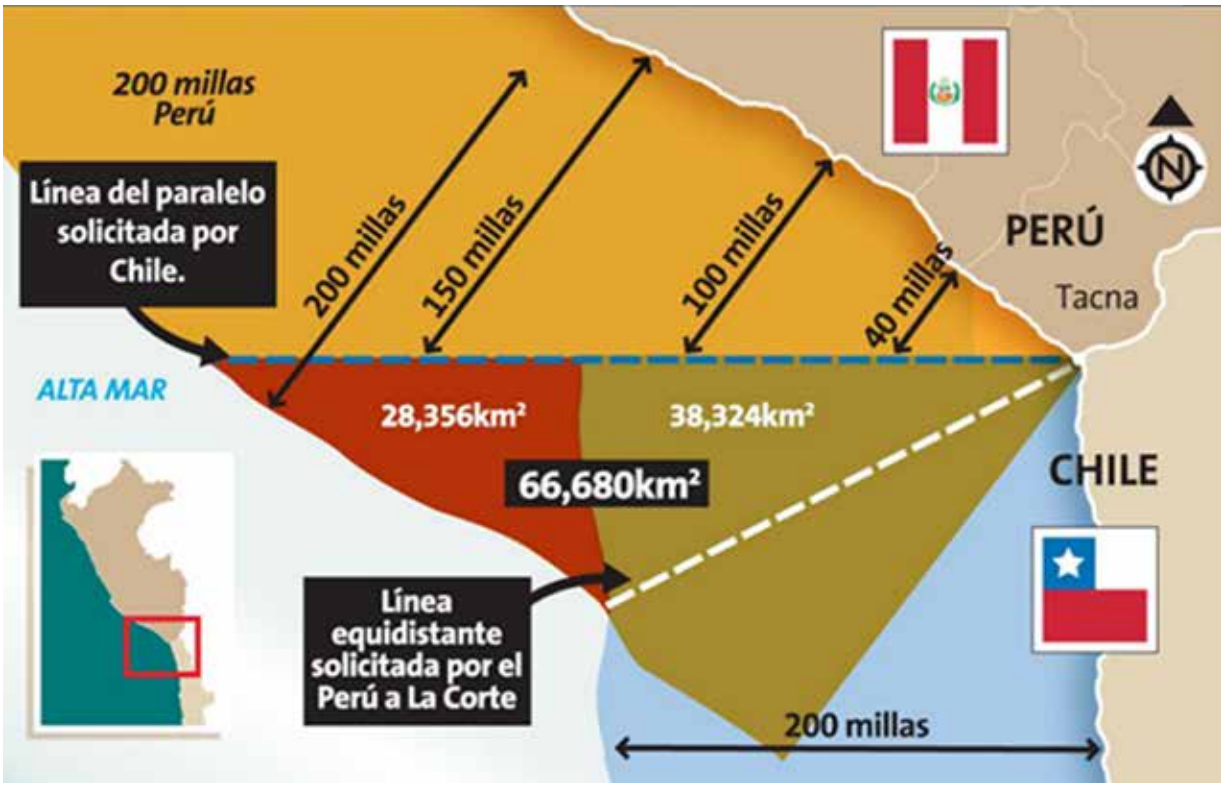



Imagen 1: Zonas marítimas en controversia. Fuente: Diario Peru21.

2. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. Maritime Dispute (Peru v. Chile). [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.icj-cij.org/en/case/137
3. NOVAK, Fabián y GARCÍA-CORROCHANO, Luis. Presentación y análisis general del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya sobre el diferendo marítimo entre el Perú y Chile. 2014. *Agenda Internacional*, nro. 21, vol. 32, pp. 23-49.

**Primeras actividades realizadas antes del fallo de la Corte**

La fase escrita culminó el 11 de julio de 2011, luego de lo cual vendría la fase oral. Posteriormente debía emitirse sentencia.

Entre las funciones de la Dirección General de Capitanías, se encuentran el velar por la seguridad y protección de la vida humana, preservar el medioambiente y reprimir las actividades ilícitas en el dominio marítimo. Ello involucraría el ejercicio de dichas funciones en el área marítima en controversia donde se implementaría el fallo de la Corte. Debido a esto, era necesario que su establecimiento naval terrestre y las unidades estuvieran debidamente alistadas para cumplir la misión asignada tras la ejecución de la sentencia. Era imprescindible contar con un planeamiento adecuado.

En el primer trimestre de 2012, el Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, dispuso la conformación de un grupo de trabajo conformado por Oficiales de esta organización, para iniciar el planeamiento de las acciones necesarias para ejecutar el fallo de la Corte. El plan comprendía aspectos como alistamiento del establecimiento naval terrestre (capitanías de puerto y estaciones costeras), alistamiento de unidades guardacostas, requerimientos logísticos y de personal, procedimientos operativos, etc. Este trabajo no llegó a culminarse, pero fue la base para las acciones realizadas en 2014.

La Corte inició la fase oral y las audiencias públicas se llevaron a cabo del 3 al 14 de diciembre de 2012. El Perú y Chile presentaron las mismas peticiones contenidas en sus alegatos escritos. Al término de esta fase, el proceso quedó concluido y la Corte debía emitir la sentencia. Según el artículo 59 de su Estatuto, esta sentencia es obligatoria para las partes en litigio, y tiene el carácter de definitivo e inapelable.

**Preparación de las Unidades Guardacostas**

Si bien el Estatuto de la Corte no define un plazo para emitir una sentencia, se suponía que el fallo iba a publicarse a partir del 14 de diciembre de 2012, más temprano que tarde.

El 2 de enero de 2013 el suscrito y el Capitán de Fragata SGC Ludwig Zanabria Acosta asumimos los cargos de Comandante de Operaciones Guardacostas y Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, respectivamente. Nos fijamos como objetivo de gestión prioritario el maximizar el alistamiento de las unidades bajo nuestra responsabilidad: una patrullera oceánica, cinco patrulleras marítimas, 17 patrulleras de costa y dos estaciones de vigilancia electrónica móviles (EVEM). Estas unidades debían estar en condiciones de operar al dictarse la sentencia de la Corte.

Las patrulleras marítimas BAP *Río Nepeña* (PM-243), BAP *Río Tambo* (PM-244), BAP *Río Ocoña* (PM-245) y BAP *Río Huarmey* (PM-246), de la clase PGCP-50, fueron construidas en la década de 1980. Se desplegaron constantemente en misiones de patrullaje en los extremos norte y sur de nuestro dominio marítimo, y participaron en innumerables operaciones de búsqueda y salvamento, interdicción de actividades ilícitas, entre otras. Con la experiencia de estas miles de millas navegadas, en enero de 2014 estas unidades estaban en el Callao, en espera de realizar trabajos para incrementar su estado de alistamiento y hacerse a la mar nuevamente.

Los primeros días de 2014 presentamos al Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Edmundo





Deville Del Campo, una exposición del estado de alistamiento de estas cinco patrulleras marítimas, los trabajos requeridos para incrementarlo y los correspondientes presupuestos.

Un argumento que contribuyó a la aprobación de nuestros requerimientos fue manifestar que en el futuro cercano se emitiría el fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo marítimo con Chile. Para ese entonces no era seguro contar con nuevas patrulleras marítimas, por lo que deberíamos desplegar nuestras PGCP-50. Se aprobaron las partidas requeridas y se logró, con el esfuerzo de sus Comandos y dotaciones, que las patrulleras marítimas recuperaran sus capacidades. De esta manera, pudimos volver a desconcentrar, después de buen tiempo, una patrullera marítima en la zona sur y otra en la zona norte del litoral.

**Comunicación de fecha de emisión del fallo**

Mediante Comunicado de Prensa 2013/40 del 13 de diciembre de 2013, la Corte hizo de conocimiento que el lunes 27 de enero de 2014, a las 15:00 horas, daría a conocer su fallo en el caso relativo a la disputa marítima entre el Perú y Chile.

Representantes de los Gobiernos de ambos países manifestaron su compromiso de acatar el fallo de la Corte. Sin embargo, se presumía que su implementación podría tomar un tiempo prolongado. Se tenía como referencia el fallo de delimitación marítima entre Colombia y Nicaragua, emitido por la Corte en noviembre de 2012, ante el cual el Gobierno de Colombia manifestó no estar conforme y aseguró que interpondría recursos según el derecho internacional. Luego del fallo, pescadores de ambas naciones continuaron pescando en el área marítima en controversia, con presencia de unidades guardacostas colombianas y nicaragüenses, lo que produjo diversos incidentes.

**Posibles escenarios**

Existía una serie de posibles escenarios referidos a la sentencia de la Corte, formulados tanto en el Perú como en Chile. En general, podemos decir que el fallo suponía tres opciones: que se aceptara totalmente la demanda del Perú, que se aceptara totalmente el pedido de Chile o que se aceptara parte de ambos pedidos.

Era poco probable que ocurrieran las primeras dos opciones. Cualquier decisión diferente implicaría que se reconociera al Perú todo o parte del "Triángulo externo", que Chile consideraba como altamar, y del "Triángulo interno", cuyas aguas eran consideradas como propias por Chile. Toda decisión de la Corte diferente a mantener el *statu quo* sería favorable para el Perú y tomada por Chile como una derrota.

Debido a esto, no era ajena la posibilidad de que durante la implementación del fallo se presentaran situaciones críticas, vinculadas principalmente a incidentes con embarcaciones pesqueras chilenas dedicadas a la extracción de sardina y anchoveta en la zona de controversia, ya que los dirigentes pesqueros de ese país declararon que no aceptarían una disminución de su área de trabajo.

**Planeamiento, preparación y entrenamiento para el fallo de La Corte**

La mañana del jueves 2 de enero de 2014 se realizó la presentación del Vicealmirante Jorge Moscoso Flores como Director General de Capitanías y Guardacostas. Al término de la ceremonia le pregunté cuándo podía visitar su despacho para informarle sobre una situación especial. Me preguntó si era

urgente y le respondí: "Sí, Almirante, es sobre el fallo de la Corte Internacional de Justicia". Ese fue el inicio de los días de trabajo más intensos de mi carrera, aunque también los más gratificantes.

El Almirante Moscoso citó para el día siguiente a representantes de todas las dependencias que pudieran contribuir a la realización de las operaciones a cargo de las unidades guardacostas. La premisa indicaba que debían desplegarse en la zona sur del litoral antes del 27 de enero, día de la emisión del fallo.

En la imagen 2 figuran las dependencias y unidades subordinadas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas participantes en la ejecución del fallo de La Corte, a las que se les asignaron diversas tareas.

A la Jefatura del Distrito de Capitanías 3, ejercida por el Contralmirante Herbert del Álamo Carrillo, se le asignó las tareas de implementar un puesto de comando en la Capitanía de Puerto de Mollendo, a cargo del Capitán de Fragata SGC Harry Chiarella Horna, así como un puesto de comando en la Capitanía de Puerto de Ilo, a cargo del Capitán de Fragata SGC Pedro Alarcón Garro. En adición, este último proporcionaría el soporte logístico a las unidades guardacostas a ser desplegadas.

Un aspecto que merece especial mención fueron las coordinaciones previas al fallo entre las Autoridades Marítimas de ambos países, para evitar cualquier conflicto por el accionar de embarcaciones pesqueras o unidades guardacostas tras la emisión de la sentencia. Las coordinaciones con los pares de Chile fueron llevadas a cabo por el Capitán de Navío SGC Pedro Terry Guillén, Subjefe del Distrito de Capitanías 3, y el Capitán de Fragata SGC Pedro Alarcón Garro.

Como Comandancia de Operaciones Guardacostas nos correspondió, entre otras tareas, formular el planeamiento de las operaciones, optimizar el alistamiento

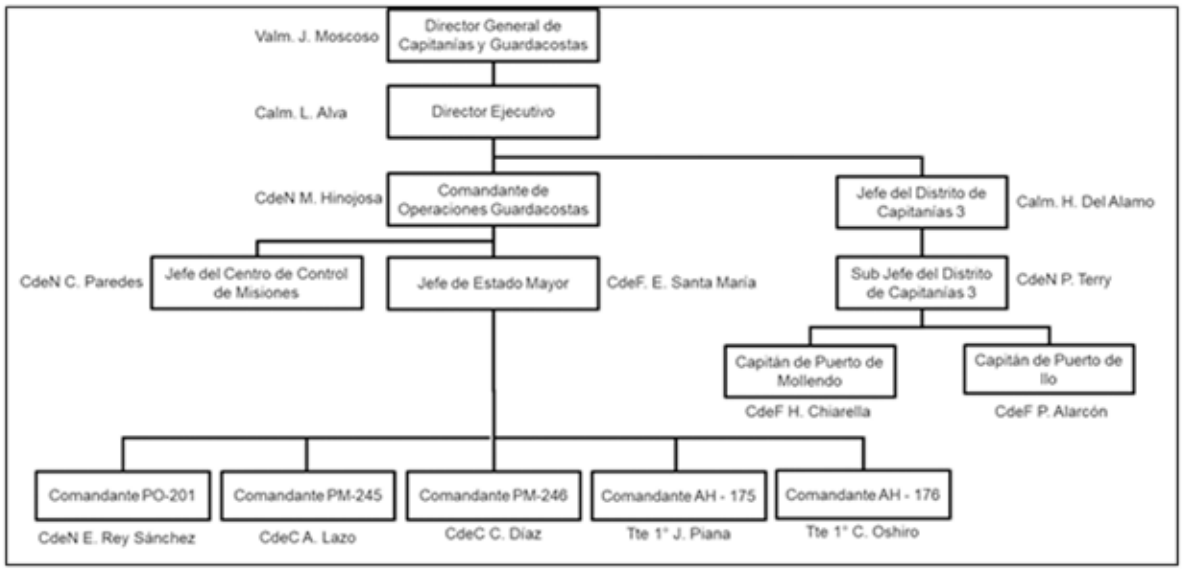



Imagen 2: Organización de Capitanías y Guardacostas involucrada en la implementación del fallo de la Corte Internacional de Justicia. Elaboración propia.

de las unidades guardacostas, y preparar el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) para el monitoreo de las operaciones.

Nuestro plan de operaciones estaba orientado a conducir operaciones de control y vigilancia de las actividades marítimas en las nuevas aguas jurisdiccionales peruanas. Se debían prevenir, evitar y controlar situaciones de crisis, a fin de preservar la paz e implementar el fallo de la Corte. Se incluyeron procedimientos operativos vigentes que se desarrollaron con participación de un equipo de la Cancillería liderado por el Doctor Juan José Ruda Santolaria.

Estos procedimientos fueron puestos en práctica por los Comandos y dotaciones de las unidades guardacostas en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval, y contaron con la participación del equipo de Cancillería. Contemplaban acciones a seguir en caso de detección de unidades guardacostas o embarcaciones pesqueras chilenas en aguas jurisdiccionales peruanas, uso de las armas, derecho de visita y apresamiento de naves, fraseología a emplear al interactuar con naves chilenas militares y civiles, etc.

Una vez aprobado el plan de operaciones, el Capitán de Navío SGC Werner Meier Von Schierenbeck Martínez viajó a la zona sur, a fin de entregarlo en la mano a los Comandos de dependencias y unidades involucradas.

Una semana antes del fallo ya teníamos desplegados en la zona sur del litoral a la patrullera oceánica BAP *Guardiamarina San Martín*, las patrulleras marítimas BAP *Río Ocoña* y BAP Río *Huarmey*, tres patrulleras de costa, dos estaciones de vigilancia electrónica, así como a las unidades hidrográficas incorporadas, BAP *Melo* y BAP *Carrillo*, y a dos helicópteros de la Fuerza de Aviación Naval.




Patrullera Oceánica BAP *Guardiamarina San Martín.*




Imagen Nro. 4: Fallo de Corte Internacional de Justicia. Fuente: Diario Perú21.

Esta fue la mayor desconcentración de unidades guardacostas desde la creación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en 1919.

Un hecho a resaltar es que, días antes de la sentencia, el Almirante Moscoso viajó a la zona sur, donde inspeccionó nuestras unidades en los puertos de Matarani e Ilo. Asimismo, supervisó los trabajos en las Capitanías de Puerto de Mollendo e Ilo, y las labores de coordinación con los pescadores de dichos puertos, lo cual tuvo un impacto sumamente positivo y motivador en nuestro personal. El Almirante Moscoso recibió la comunicación del fallo en el puesto de comando de la Capitanía de Puerto de Ilo.

**Fallo de La Corte y ejecución de operaciones**

La Corte dictó su fallo el 27 de enero de 2014 y resolvió la controversia de delimitación marítima entre el Perú y Chile (ver imagen 4). El 28 de enero de 2017 el BAP *Guardiamarina San Martín* y el BAP *Melo* ingresaron al "Triángulo externo" a fin de efectuar patrullaje marítimo y hacer presencia en dicha zona. Posteriormente, y con la misma misión, el 8 de febrero de 2017 el BAP *Río Huarmey* y el BAP *Carrillo* ingresaron a la porción del "Triángulo interno" que había pasado a ser parte de nuestro dominio marítimo. Fueron las primeras unidades de la Marina de Guerra del Perú, después del Huáscar, en ingresar sin autorización de Chile a estas aguas que ese país consideraba como suyas.

**Consideraciones finales**

El presente artículo busca resaltar el rol que le correspondió a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en un episodio de trascendencia histórica para el Perú. La



Dotaciones de COMOPERGUARD y Unidades Guardacostas año 2013.

manera como se abordó este evento de tanta magnitud asemeja al enfoque de gestión de abajo hacia arriba, por cuanto la iniciativa y propuesta de acciones a llevar a cabo se originaron en nuestra organización y fueron presentadas al Presidente de la República para su aprobación.

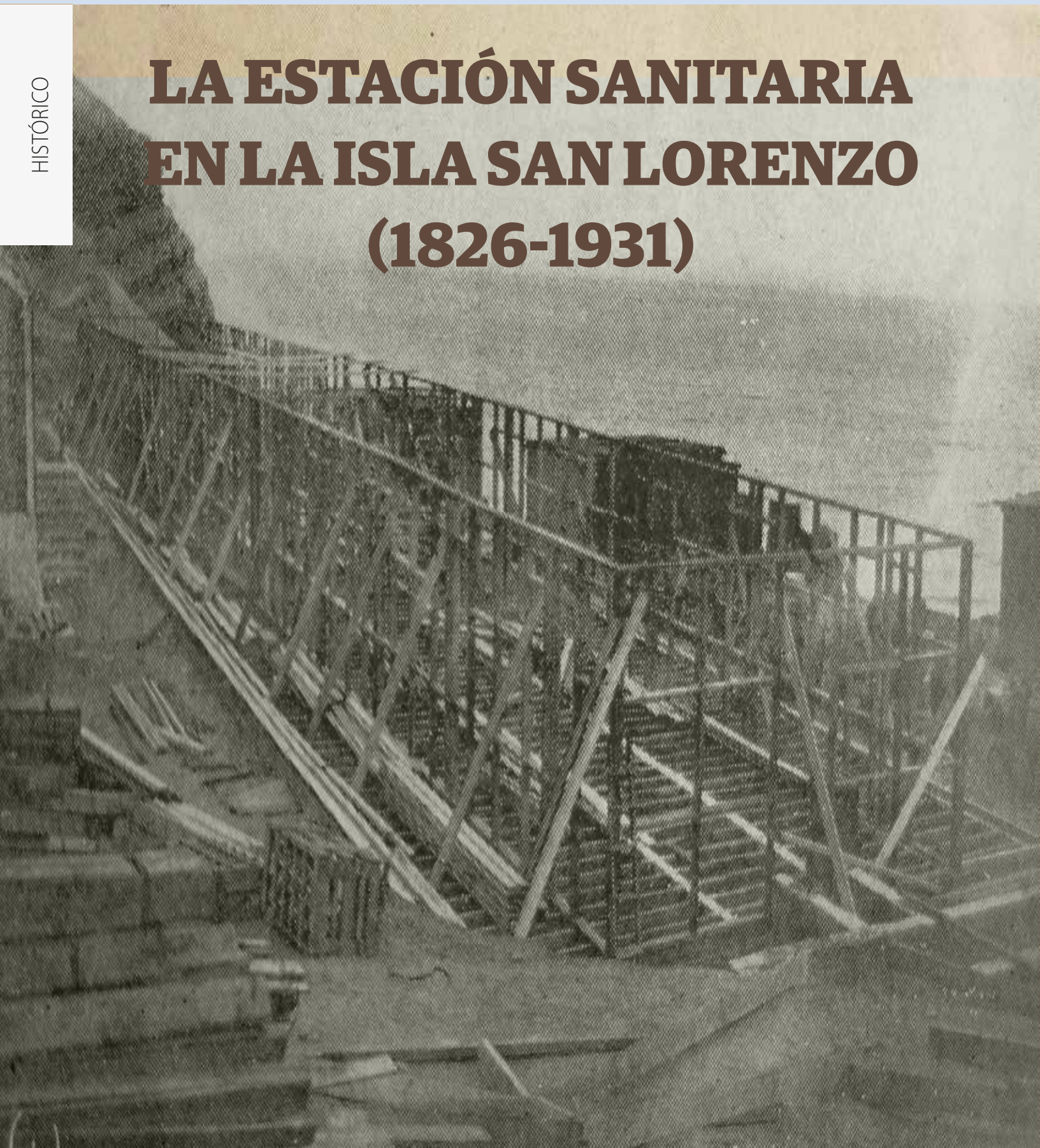
Con orgullo, puedo decir que nosotros, los guardacostas, cumplimos a cabalidad las tareas asignadas, para lo cual planificamos, nos alistamos, entrenamos, conducimos y ejecutamos las operaciones dispuestas desde el día siguiente en que se comunicó el fallo de la Corte. Todo esto no hubiera sido posible sin la visión del Vicealmirante Reynaldo Pizarro, la confianza y el apoyo del Vicealmirante Edmundo Deville, y el liderazgo del Vicealmirante Jorge Moscoso.

## Bibliografía


- INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. Maritime Dispute (Peru v. Chile). [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.icj-cij.org/en/case/137
- NOVAK, Fabián y GARCÍA-CORROCHANO, Luis. Presentación y análisis general del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya sobre el diferendo marítimo entre el Perú y Chile. 2014. *Agenda Internacional*, nro. 21, vol. 32, pp. 23-49.
- WAGNER, Allan. Texto de la demanda presentada por Perú ante la Corte de La Haya. 16 de enero de 2008. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://larepublica.pe/archivo/234588-texto-de-la-demanda-presentada-por-peru-ante-la-corte-de-la-haya/

HISTÓRICO

# LA ESTACIÓN SANITARIA EN LA ISLA SAN LORENZO (1826-1931)





# La Estación Sanitaria en la Isla San Lorenzo (1826 - 1931)




**José Antonio Hudtwalcker Morán**

Licenciado en Arqueología de la Pontificia Universidad Católica del Perú, egresado de la Maestría en Docencia Universitaria por la Universidad Enrique Guzmán y Valle. Es miembro asociado del Instituto Riva Agüero-PUCP. Trabajó en la entonces Dirección de Intereses Marítimos e Información-MGP (2004-2008). Con más de dos décadas de ejercicio profesional, especialmente en arqueología marítima y del litoral, realizando investigaciones en los departamentos de Piura, Lambayeque, La Libertad y Lima. Asimismo, realizó investigaciones arqueológicas e históricas en la Isla San Lorenzo por casi una década, apoyando también, investigaciones de biólogos, paleontólogos y geólogos en dicha localidad. Es el arqueólogo que mejor conoce la historia cultural de la isla, cuenta con buen número de publicaciones científicas en medios académicos y de divulgación, referidas a sus investigaciones en dicha localidad.



**Capitán de Navío (r) Mg. 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-actualidad). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King´s College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente labora como asesor en temas históricos y de patrimonio cultural en la Dirección de Intereses Marítimos.



**RESUMEN**

Debido al dinámico comercio marítimo entre el Perú y otros países desde las primeras décadas del siglo XIX, la amenaza de contagio de enfermedades letales como el cólera o la fiebre amarilla, a las poblaciones costeras, siempre estuvo latente. Esta situación llevó a que los Gobiernos de la época construyeran en la isla San Lorenzo, en el Callao, la Estación Sanitaria y, como parte de ella, el lazareto u hospital. El propósito era que los pasajeros y tripulantes de barcos sospechosos de portar el mal realizaran las cuarentenas preventivas.



**PALABRAS CLAVE**

Estación Sanitaria, lazareto, isla San Lorenzo, cuarentena.



**ABSTRACT**

Due to the dynamic maritime trade between Peru and other countries, from the first decades of the 19th century, the threat of contagious lethal diseases such as cholera or yellow fever, to coastal populations, was always latent. This situation led the governments of the time to build on San Lorenzo Island in Callao, the Sanitary Station and as part of it, the lazaretto or hospital, arranged for passengers and crew of ships suspected of carrying the disease, to carry out preventive quarantines.



**KEYWORDS**

Sanitary station, lazaretto, San Lorenzo island, quarantine.

Los avances tecnológicos surgidos de la Revolución Industrial tuvieron un gran impacto en los medios de producción y también en el transporte. Una de sus consecuencias fue el aumento de la producción agraria e industrial y de las exportaciones e importaciones, lo que exigió nuevos medios de transporte, ya que los antiguos imposibilitaban un tráfico voluminoso, rápido y barato. Hasta antes de la masificación de la navegación a vapor, ocurrida en la segunda mitad del siglo XIX, los antiguos veleros de carga dedicados al comercio exterior fueron reemplazados por los *clippers*, buques veleros también, que, gracias a sus líneas finas y diseño con un aparejo mejorado, lograban una mayor velocidad manteniendo su capacidad de carga. Estas naves permitieron menor tiempo de travesía y una mayor frecuencia en sus viajes interoceánicos.

En el caso del Perú, la Independencia trajo consigo un mayor intercambio comercial por vía marítima, lo que se vio beneficiado después de 1830 con la explotación del guano, que tuvo una gran demanda a nivel mundial e incrementó el tráfico marítimo en sus puertos.

Todos estos factores tuvieron también una consecuencia inesperada, que fue la propagación de enfermedades provenientes de lugares distantes y en un menor tiempo. En tal sentido, nuestro litoral se vio amenazado por la llegada de males muy contagiosos y letales, como fue el cólera morbus y la fiebre amarilla.

La expansión de estos males por las principales capitales europeas y americanas replanteó una serie de debates y discusiones acerca del origen y las causas de propagación de las epidemias, y promovió medidas de saneamiento ambiental de una magnitud no vista hasta ese entonces[1]. En aquella época se suscitó un debate entre médicos que postulaban que las enfermedades se transmitían directamente de una persona enferma a una sana al compartir espacio, ropa y alimentos. Además, se proponía que, para prevenir los contagios ante una epidemia, se debían establecer cordones sanitarios, cuarentenas rigurosas y reclusión de los infectados en lazaretos[2].

Por otro lado, el incremento del tráfico comercial marítimo trajo consigo el arribo de vapores procedentes de puertos en donde las enfermedades eran endémicas, como Panamá, Guayaquil y otros países más distantes, lo que se constituyó en un potenciador de la difusión de las enfermedades. Pasajeros, tripulantes y el agua de los tanques descubiertos de a bordo se constituían en difusores de, por ejemplo, la fiebre amarilla, o de su vector, el mosquito *Aedes aegypti*, cuyas larvas llegaban en dichos reservorios. Ello contribuyó a su propagación en las costas peruanas junto con los vapores[3].

**Las Juntas de Sanidad y el lazareto de la isla San Lorenzo**

Dentro de las medidas sanitarias adoptadas por los gobiernos de la época, se crearon las Juntas de Sanidad, que fueron corporaciones encargadas de cuidar la higiene pública y prevenir los contagios en los puertos y en otras ciudades del país. Las municipalidades se ocupaban de la higiene y policía del lugar, como la limpieza y el aseo de las calles, así como otras actividades análogas. A las referidas juntas les correspondieron el cuidado de los lazaretos, declarar las cuarentenas, establecer los cordones sanitarios y otras medidas especiales para prevenir los

1. LOSSIO CHÁVEZ, Jorge. *Acequias y gallinazos: salud ambiental en Lima del siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2002, p. 61.
2. Ídem.
3. Ibíd., p. 67.



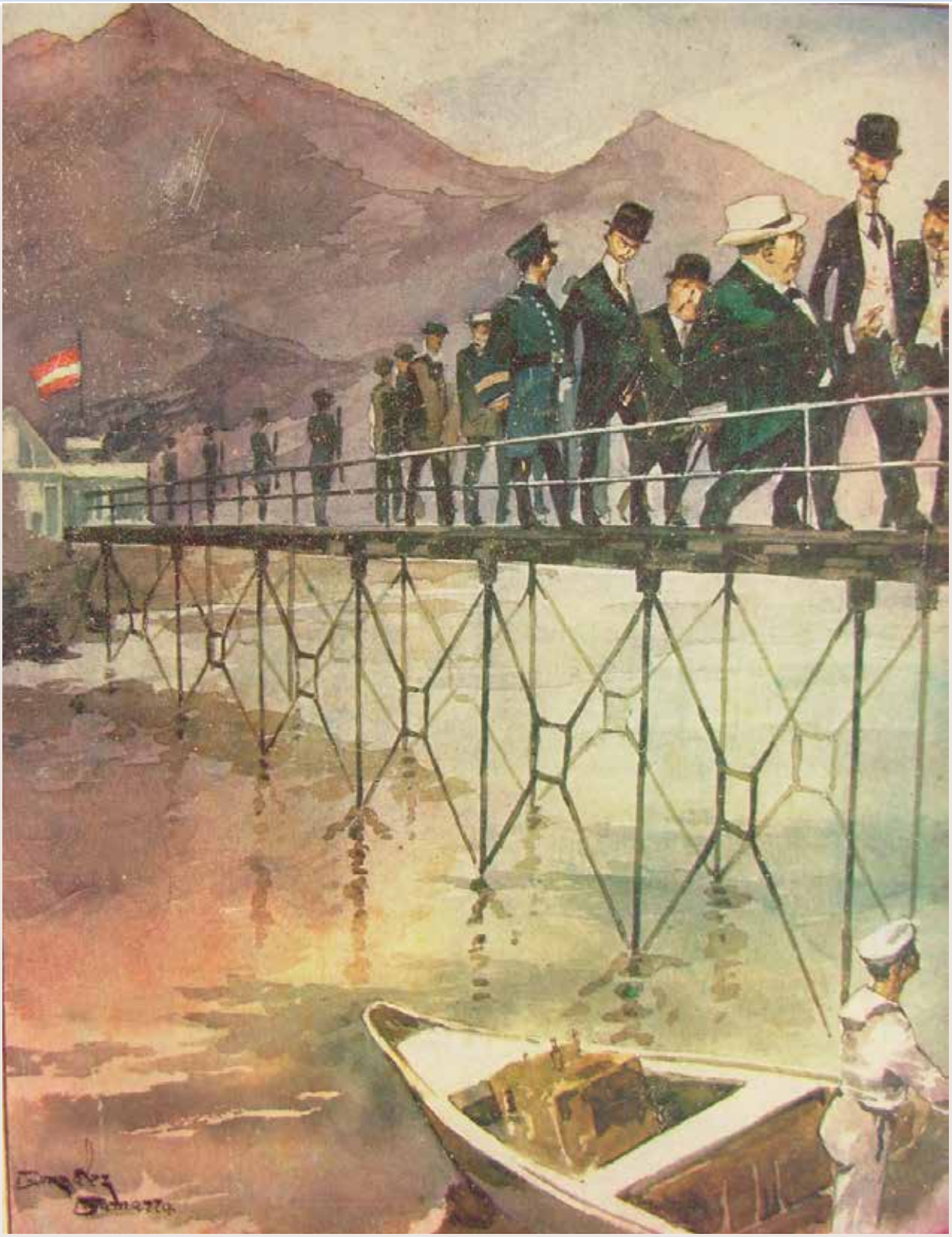
Vista aérea de las caletas Sanitaria y Panteón donde se aprecian las instalaciones de la Estación Sanitaria construida durante el primer gobierno de Leguía. (Foto del Servicio Aerofotográfico Nacional, 1944).

contagios. En general, los municipios podían adoptar los remedios indirectos y las Juntas de Sanidad, los directos, ya que estas últimas fueron creadas exclusivamente para ese objetivo.

Las primeras Juntas de Sanidad fueron instituidas y arregladas mediante el Decreto del 1 de setiembre de 1826, durante el Gobierno del Mariscal don Andrés de Santa Cruz[4]. En dicha norma se creó una Junta Suprema de Sanidad en Lima, capital de la República. Además, se establecieron Juntas Superiores de Sanidad en cada capital de departamento, y en cada municipio se implantó una Junta Municipal de Sanidad. En los puertos y poblaciones costeras por donde podían introducirse contagios exóticos se crearon también juntas particulares, que se designaron con el título de Juntas Litorales. Para el caso de la isla de San Lorenzo, la Junta de Sanidad correspondiente era la Junta de Litoral.

Entre las atribuciones que tuvo la Junta Suprema de Sanidad estuvieron la de

4. MASÍAS, José. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde su independencia en el año 1821, hasta 1851.* Lima: Imprenta de José Masías. Tomo II. 1832, pp. 273-276.



Muelle e instalaciones de la Estación Sanitaria. Caricatura política durante la visita del presidente Billingurhst (Revista Variedades, n° 254, año 1913)





nombrar a las personas que debían componer las Juntas Superiores y el médico de las Juntas Litorales. También tenían la responsabilidad de proponer y comunicar las medidas del Gobierno a las Juntas Superiores (las cuales estaban orientadas a prevenir o contener el contagio), y vigilar las acciones de las Juntas Superiores y Litorales.
La primera Junta Suprema de Sanidad fue nombrada por el mismo Decreto del 1 de setiembre de 1826, que fue publicado en el diario oficial *El Peruano*. Estuvo conformada por el Prefecto del departamento de Lima; los facultativos protomédicos generales, doctores don Miguel Tafur y don José Reynoso; el profesor de Química don Nicolás de Piérola; y los vecinos de Lima don Andrés Amézaga y don Carlos Lizón[5].
Las Juntas de Litoral estaban conformadas por un Oficial de Marina donde existiese una Capitanía Puerto, el Administrador de Aduanas, un médico y un vecino propietario, casado y no comerciante.
Las Juntas Litorales debían tomar en cuenta que todo buque que no contaba con la patente de sanidad no podría ingresar al puerto. En todo caso, estos buques y su tripulación eran enviados a un periodo de cuarentena en los lazaretos que se estableciesen en las cercanías del lugar.
En el decreto de creación de la Junta Suprema de Sanidad de 1826 se mencionó el establecimiento de un lazareto en la isla San Lorenzo. Se indicó que este tendría dos departamentos separados, uno con barracas desahogadas y grandes para la habitación de los pasajeros y tripulación, y el otro estaría destinado a fumigar y ventilar la carga que llevaban los usuarios. La guardia de sanidad a cargo del lazareto tendría una habitación cómoda y situada a barlovento de dicho centro.
En cuanto a la carga del buque en cuarentena, todos los barriles de harina, carnes y comestibles debían ser arrojados al agua, sin abrirse. Las cartas se fumigaban antes de pasarlas a la estafeta. Había un bote destinado para recibir los víveres de tierra, amarrado a una distancia proporcionada para que lo puedan tirar luego que haya sido provisto. Las fumigaciones de géneros y demás especies de los barcos y todos los métodos de desinfección se practicaban con arreglo al plan prescrito por la Junta Suprema.
Durante el tiempo de la cuarentena se debía observar una perfecta incomunicación entre los contagiados y los guardas, y con los demás empleados de sanidad. El buque infestado debía también ser sujeto a la fumigación, estar incomunicado y no podía entrar al puerto hasta concluido el aislamiento. Este debía ser muy riguroso, sin la menor dispensa, porque cualquier descuido, por pequeño que fuese, podía causar males de mayor trascendencia.
En la legislación promulgada durante 1833, 1834, 1837 y 1842 sobre medidas preventivas frente a las epidemias, se hace mención al lazareto que debía construirse en San Lorenzo. Al respecto, a diferencia del decreto donde se creó la Junta Suprema de Sanidad, en estas medidas se especificaba que el lazareto debía estar "en el lado de la isla de San Lorenzo que mira al O-Este". Esta referencia precisa que el dispensario debía construirse en el flanco expuesto de la isla, es decir, el lado que mira al mar abierto.
Asimismo, a raíz de la amenaza de propagación del cólera de Inglaterra y otros puntos de Europa, se ordenó, mediante Circular del 10 de enero de 1849, que se pusieran en ejercicio las Juntas de Sanidad, especialmente las del Litoral, conforme al reglamento de la materia y disposiciones vigentes[6].

5. Ídem, tomo II, pp. 285-286.
6. OVIEDO, Juan. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859*. Ministerio de Gobierno, Culto y Obras Públicas. Lima: Felipe Bailly. Tomo VI. 1862, p. 348.

Con respecto a la construcción de un lazareto en San Lorenzo, la legislación de las primeras décadas del siglo XIX estableció que en la isla debía edificarse uno; pero recién a fines de 1842 se promulgó una norma que pidió la elaboración de un presupuesto para la cimentación de un dispensario en la isla. En efecto, el oficio del 5 de noviembre de 1842, firmado por Juan de Mendiburu, disponía que, mientras no se construyese un lazareto en San Lorenzo, se erigiese un barracón. En el oficio se solicitó al Comandante General de la Marina remitir al Ministerio el presupuesto de los gastos que demandaría el establecimiento del nosocomio. Mientras tanto, se debería establecer un refugio para que sirva de manera provisional[7].

Es probable que, desde las primeras décadas del siglo XIX, se acondicionara algún tipo de instalaciones en la isla, tal vez precarias, con funciones de lazareto; y ante lo dificultoso de construirlas en el flanco oeste o expuesto de la isla, se edificaron en el flanco oriental o protegido, al norte de la caleta Paraíso, donde las condiciones geográficas y ambientales son propicias para instalar una zona de cuarentena. Esta hipótesis se sustenta no solo en la legislación existente para entonces, sino porque, en el mapa del boquerón del Callao (1840) levantado por los Capitanes Fritz Roy y Belcher durante la expedición del *HMS Beagle* alrededor del mundo, está señalado un muelle en la isla San Lorenzo, en la caleta ubicada inmediatamente al sur de la Punta Galera, que en ese tiempo no tenía nombre, y que luego se llamaría Caleta Sanitaria. Probablemente, las demandas por mejores instalaciones para el lazareto se fueron incrementando hasta que, en 1842, el Gobierno peruano decidió construir uno adecuado en la isla.

La razón para escoger la isla San Lorenzo como establecimiento de una estación sanitaria marítima se debió a su posición insular y su ubicación relativamente distante de la costa. La isla era un lugar ideal en cuanto a estar separada del puerto y de la ciudad del Callao. El mar era una barrera natural de protección, frente a la amenaza de propagación de epidemias provocadas por la llegada de pasajeros y tripulantes infectados. En tal sentido, la isla San Lorenzo jugó un papel preponderante en la historia de la medicina social peruana, pues sus costas sirvieron para la implementación de un "lazareto", que en el lenguaje jurídico del siglo XIX era sinónimo de "estación de cuarentena".

De acuerdo con el *Diccionario de la legislación peruana*, el término *lazareto* se refiere a un hospital o lugar fuera del poblado, que se destinaba para la cuarentena de las personas que llegaban de parajes sospechosos de alguna enfermedad contagiosa[8].

El funcionamiento del Lazareto en San Lorenzo, durante el siglo XIX, tuvo relación directa con las Juntas de Sanidad y su actividad[9]. Asimismo, en la *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859*[10] también existen normativas concernientes a temas de higiene y salubridad pública.

Además del lazareto existente en la isla, funcionó un cementerio que sirvió como repositorio de los fallecidos durante las respectivas cuarentenas sanitarias. El cementerio sería conocido como el Panteón y se ubicó en la caleta contigua al sur del lazareto. El lugar lleva el nombre de Caleta Panteón, en clara alusión al referido camposanto.

7. Ídem, p. 165.
8. GARCÍA CALDERÓN. *Diccionario de la legislación peruana*. París: Librería de Laroque. Volumen 1. 1879, p. 643.
9. Ídem.
10. OVIEDO, *op. cit*.



Presos políticos en las instalaciones de la Estación Sanitaria, durante el segundo gobierno de Leguía (Archivo Humberto Currarino, 1924)

**Del lazareto a la Estación Sanitaria de Leguía**

Es muy probable que las barracas edificadas a partir de 1842 fueran utilizadas intensivamente durante las décadas siguientes a su construcción. Tal vez el mayor deterioro ocurrió durante la guerra con Chile (1879-1883). Para marzo de 1890, cuando Julio Félix Castro visitó la isla, describió que el lazareto construido por el Gobierno era una casa de madera edificada sobre estacas y que era inapropiada para su propósito, pues no reunía las condiciones suficientes. Este visitante advirtió no olvidar las buenas condiciones higiénicas de la isla, que debían ser aprovechadas para construir un buen hospital hacia el flanco norte de la isla[11].

En la *Guía ilustrada de Lima, el Callao y alrededores*, de 1898, se menciona que a bordo del pontón nacional Perú se estableció un lazareto provisional, mientras se construía uno apropiado en la isla.

A principios del siglo XX (para ser más precisos, entre 1903 y 1905), a las anteriores pestes que habían asolado las costas peruanas se sumó otra enfermedad, la peste bubónica, que fue endémica hasta 1930[12]. Por este motivo, la formación de lazaretos en las principales ciudades y estaciones sanitarias en los puertos se convirtieron en prioridad para el Gobierno[13].

11. CASTRO, Julio Félix. Ojeada rápida sobre la isla San Lorenzo. En: *Perú Ilustrado*, nro. 214. Lima, 1891, p. 2259.
12. CUETO, Marcos. La ciudad y las ratas: la peste bubónica en Lima y en la costa peruana, 1903-1930. En: *Revista Histórica*, vol. XV, nro. 1. Julio de 1991, p. 2.
13. Ídem, p. 6.



Vestigios de la Estación Sanitaria en el año 2004. (Foto José Hudtwalcker)

Fue durante el primer Gobierno de Augusto B. Leguía que se construyó una Estación Sanitaria moderna, que fue considerada como la primera estación de ese tipo en el Pacífico. Es probable que la Beneficencia Italiana se encargara de apoyar con recursos económicos en la construcción y el mantenimiento. En ese sentido, el presidente Leguía, en su mensaje ante el Congreso en 1908, manifestaba que:

> los edificios de la Estación Sanitaria del Callao, que contienen hoteles para pasajeros en observación, hospital, pabellones para la administración, laboratorio y demás servicios, han sido recientemente construidos en la isla de San Lorenzo, bajo la dirección de la comisión técnica que se nombró con ese objeto. Se han aprobado ya los estudios y planos para la construcción de un muelle en dicha estación y para las obras complementarias de la misma, de modo que, muy en breve, podrá ponerse en servicio ese establecimiento, único en su género en la costa occidental de Sudamérica.





En 1912 se realizaron trabajos de mejoramiento del muelle de la Estación Sanitaria. Ese mismo año el Presidente Leguía inauguró en la misma caleta el Sanatorio Militar y la Estación Cuarentenaria. Para 1913, durante el Gobierno de Guillermo Billinghurst, el Sanatorio Militar era considerado como "inútil". Todos estos hechos fueron documentados en la revista *Variedades*. Es muy probable que las instalaciones construidas por Leguía se establecieran en el área donde existieron las primeras barracas destinadas para dicho fin durante el siglo XIX. Aparentemente, por este motivo dichas instalaciones quedaron en desuso y fueron descuidadas.

Sin embargo, en 1918, durante la segunda gestión del Presidente José Pardo, se otorgó, mediante la Ley 2753 del 13 de junio, un presupuesto de 8000 libras peruanas destinadas para terminar los edificios de la Estación Sanitaria del Callao de la isla San Lorenzo.

Cuando Leguía asumió su segundo periodo gubernamental en 1919, manifestó en su mensaje ante el Congreso de la República de julio que:

> otra de mis grandes preocupaciones es la salubridad pública, descuidada hasta el extremo de haberse desmantelado, abandonado y arruinado casi, la estación que, para cuarentenas y otros usos de defensa sanitaria, establecí e inauguré en 1912, en la isla de San Lorenzo. Últimamente, se comprendió lo absurdo de ese abandono y se procuró, aunque tarde, restaurar lo que en ningún instante, ni por motivo alguno, debió dejarse perder.

En otro documento, del 19 del mismo mes, se mencionó que el guardián empleado de la Estación Sanitaria ocupaba dos habitaciones de las 16 que componían dicha construcción. También se mencionó que recibía órdenes del Ministerio de Fomento y no de la Armada Peruana.

Luego, en otro informe, del 4 de septiembre de 1919, se mencionó sobre un incidente provocado por algunos caballeros en cuarentena en la Estación Sanitaria, que fueron encontrados en la caleta Paraíso contraviniendo las medidas sanitarias establecidas. En este documento se mencionó que la instalación estaba bajo las órdenes de las "autoridades sanitarias".

En virtud al abandono en el que la encontró el nuevo Gobierno, en el mismo año, 1919, mediante Resolución Suprema emitida el 19 de noviembre, se mencionaba en su artículo 1 que:

> La estación de cuarentena de la isla de San Lorenzo, que forma parte de la Estación Sanitaria del Callao, ha sido establecida con el objeto de impedir la introducción al país de las enfermedades infectocontagiosas, mediante el aislamiento de los pasajeros en observación procedentes de puertos o de buques infectados o sospechosos de estarlo, y de las personas atacadas de alguna de esas enfermedades que llegarán a bordo de alguno de los buques que arriban al Callao[14].

En el archivo fotográfico del señor Humberto Currarino encontramos registros gráficos de las primeras décadas del siglo XX, donde se observan en funciones las instalaciones sanitarias construidas por Leguía en la isla. Las construcciones son de madera y fueron acondicionadas sobre plataformas bajas de piedra y concreto, interconectadas por un sistema de pequeñas escalinatas. Actualmente, se pueden observar los restos de dichas plataformas, en las cuales se emplearon los famosos adoquines cuadrados de piedra como piso.

14. REPÚBLICA DEL PERÚ. *Legislación ambiental peruana*. Lima: Instituto Nacional de Protección del Medio Ambiente para la Salud. 1992, p. 118.

Durante la segunda década del siglo XX, la zona de la caleta donde se ubicó la Estación Sanitaria empezó a tener un uso mixto, al combinar la función de zona de cuarentena con la de depósito de explosivos de la Armada Peruana.

En varios cuadernos copiadores del Archivo Histórico de Marina se pueden leer documentos relacionados con el cambio de uso de las instalaciones sanitarias. En un documento del 12 de mayo de 1913, la Comandancia General de la Escuadra consideró indispensable proporcionar una casa habitación al Jefe de los explosivos y las municiones de la Armada en la isla, en el local destinado para el médico del establecimiento sanitario, para que permaneciera allí de manera constante.

Por otro lado, durante la década de 1920 las instalaciones sanitarias de la isla San Lorenzo hallaron un uso distinto al que originalmente se les destinó, puesto que fueron empleadas como presidio político para los adversarios del régimen. El uso compartido, como depósito de explosivos y estación sanitaria, siguió inclusive después de 1926, año en que se inauguró la Base Naval San Lorenzo en la caleta Paraíso.

El panorama cambió a fines de 1931, cuando se decretó que toda la isla tuviese un uso estrictamente militar, como consecuencia de la propia expansión de las necesidades de la Armada Peruana (Decreto Ley 7457 del 30 de noviembre de 1931). El desarrollo alcanzado por la Base Naval de San Lorenzo como estación de sumergibles, factoría de reparaciones y establecimiento principal de nuestra Escuadra, así como las nuevas obras que se llevaron a cabo, hicieron insuficiente el terreno que en ese entonces ocupaba, limitado a la denominada caleta Paraíso, y fue indispensable extenderla a las demás playas y tenedores de este lugar. La isla en toda su extensión fue sometida a la jurisdicción y vigilancia del Ministerio de Marina. En adelante, el área de San Lorenzo quedó dedicada solo para fines estrictamente castrense.

Cabe mencionar que las referidas instalaciones sanitarias también sirvieron como presidio provisional, mientras se realizaba la corte marcial para los 37 marinos alzados durante el motín de marinería de los cruceros Almirante Grau y Coronel Bolognesi en 1932.

Próximo a la década de 1940, las antiguas instalaciones sanitarias pasaron a formar parte del Cuerpo Aéreo del Perú, que continuó dándole uso a las antiguas estructuras como depósito de municiones. Posteriormente, esta misma institución utilizó la caleta como prisión militar. Finalmente, en 1998, cuando se retiró de allí la Fuerza Aérea, esas instalaciones fueron demolidas.

**Investigaciones arqueológicas en las caletas Sanitarias y Panteón**

Durante 2003 y 2004, la entonces Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú promovió investigaciones arqueológicas en el Panteón asociado a la Estación Sanitaria. En el marco de estos trabajos se recuperaron y estudiaron 32 contextos funerarios. Asimismo, se realizaron cateos en los vestigios de la Estación Sanitaria edificada por Leguía. Estas investigaciones fueron importantes porque se pudo definir, de manera fehaciente, la asociación del cementerio con la estación de cuarentena, Por ese motivo, con base en datos empíricos, se definió el Complejo Histórico de la Estación Sanitaria, compuesto por el binomio de la estación cuarentenaria y el cementerio. Al respecto, los resultados de las investigaciones arqueológicas e históricas fueron expuestos en la muestra museográfica "Isla San Lorenzo: territorio de encuentros", promovida por la Marina de Guerra y el Museo de la Nación, en octubre de 2005.





## Bibliografía


- CASTRO, Julio Félix. Ojeada rápida sobre la isla San Lorenzo. En: *Perú Ilustrado*, nro. 214. Lima. 1891.
- CISNEROS, Carlos y GARCÍA, Rómulo. *Guía ilustrada de Lima y el Callao*. Lima: Editorial Imprenta del Estado. 1898.
- CUETO, Marcos. La ciudad y las ratas: la peste bubónica en Lima y en la costa peruana, 1903-1930. En: *Revista Histórica*, vol. XV, nro. 1. Julio de 1991, pp. 1-26.
- GARCÍA CALDERÓN, Francisco. *Diccionario de la legislación peruana*. Tomos I y II. París: Librería de Laroque. 1879.
- GARCÍA, Uriel. El cólera y la isla San Lorenzo en la historia de la medicina social peruana: Comentarios sobre un decreto precursor. *Revista de Marina*, nro. 3, pp. 25-32. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos. 2003. ISSN: 1012-8247.
- HUDTWALCKER, José. Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. En: *Revista de Marina*, nro. 3, pp. 62-77. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos. 2008. ISSN: 1012-8247.
- LOSSIO CHÁVEZ, Jorge. *Acequias y gallinazos*: salud ambiental en Lima del siglo XIX. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2002.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Cuadernos copiadores de la Estación Naval San Lorenzo*. 1913, 1918 y 1919. Lima: Archivo Histórico de Marina.
- OVIEDO, Juan. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859*. Lima: Ministerio de Gobierno, Culto y Obras Públicas. Ed. Felipe Bailly. Tomos VI y VIII. 1862.
- REPÚBLICA DEL PERÚ. *Legislación Ambiental Peruana*. Lima: Instituto Nacional de Protección del Medio Ambiente para la Salud. 1992.
- *VARIEDADES*. Nro. 56 (1909), nro. 130 (1910), nro. 221 y 224 (1912), nro. 273 (1913), nro. 811 (1923), nro. 856 (1924) y nro. 1258 (1932).




# Escuela de Aprendices Navales precursora del CITEN: rumbo a los cien años



# Escuela de Aprendices Navales: precursora del CITEN: rumbo a los cien años



**Técnico Segundo, Pon. Carlos J. Navarro La Riva**
Se graduó del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITEN) en 1993 como Oficial de Mar Tercero. Ostenta la calificación de Policía Naval en la especialidad de guía de can detector de droga K-9. Es Bachiller en Educación en la especialidad de Historia y Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle. Fue instructor de alumnos del CITEN entre 1993 y 1998, y conformó Destacamentos Antidrogas de la Unidad Canina de 1999 a 2010. Desde 2002 es docente del Programa de Actualización y Especialización Profesional Técnica de Policía Naval. Es miembro de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú.

**RESUMEN**
A lo largo de los años, la Escuela de Aprendices Navales ha experimentado innumerables cambios, tanto en el aspecto formativo como de infraestructura. Desde sus inicios ha funcionado en un ambiente de la Escuela Naval del Perú, y hoy, como Instituto de Educación Superior Tecnológico Publico Naval (CITEN), opera en una superficie de más de 50 hectáreas en la Base Naval del Callao. El artículo presenta una cronología de sucesos ocurridos durante 92 años de existencia y las innovaciones que se han dado hasta nuestros días.

**PALABRAS CLAVE**
Aprendices, especialidades, alumnos, educación.

**ABSTRACT**
The Naval School of Apprentices over the years has had numerous changes both in the educational aspect and infrastructure since its inception in an atmosphere of the naval school until today higher education technology public Naval Institute – CITEN (IESTPN-CITEN) in an area of more than 50 hectares approximately, present a chronology of activities during this period of existence and the innovations that have been given to the present day.

**KEYWORDS**
Apprentices, students, specialties, education.

## INTRODUCCION

En 2028 la Escuela de Aprendices Navales cumplirá cien años desde que inició sus actividades. Para las Armadas del mundo, la capacitación del tripulante siempre ha sido una prioridad, por ser el recurso humano imprescindible en el logro de sus objetivos. La exitosa travesía, el buen mantenimiento de los buques y un eficiente desempeño durante el combate se basan en una instrucción del personal con estándares de calidad en los aspectos militar, técnico, físico y moral.

Consciente de ello, el Alto Mando Naval estableció la instrucción del personal como una de sus prioridades, en todos sus niveles, para lograr una Armada eficaz y eficiente, acorde con las exigencias que demande el país para alcanzar su desarrollo. En el caso del personal subalterno, el CITEN prepara a los futuros técnicos y oficiales de mar, acorde con los avances tecnológicos. Desde sus inicios en 1928, como Escuela de Aprendices Navales, no ha cesado en la formación de marinos peruanos con mística y valores institucionales.






## Antecedentes

En 1872 se creó la primera escuela de reclutas con el nombre de Escuela de Aprendizaje de Marineros, a bordo de la fragata *Apurímac*. Durante la guerra de 1879 la nave sirvió de pontón y tuvo que suspender sus actividades. Las labores se retomaron en 1901 con el nombre de Escuela de Grumetes y a bordo del transporte *Constitución*. Proporcionaba instrucción al personal de marinería y dotaba a las unidades navales de personal, en circunstancias de la posguerra y con presupuestos limitados.



C de N. Charles Gordon Davy.

## Escuela de Aprendices Navales

Una política de gobierno del Presidente Augusto B. Leguía fue la reforma de las Fuerzas Armadas. Para tal efecto llegaron misiones militares extranjeras, como la Misión Naval Americana al mando del Contralmirante William S. Pye, que encargó la Escuela Naval al Capitán de Navío Charles Gordon Davy. Este último fue el precursor de esta Escuela de Oficiales, visionario del bien más preciado que tiene una organización: el capital humano.

La Armada adquirió unidades con tecnología acorde para la época, por lo que fue necesario dotarla de tripulaciones idóneas. La expectativa dio sus frutos como lo mencionó el Presidente Leguía ante el Congreso de la República.

## Orden del Día del 28 de agosto de 1928

> El fin primordial de la Escuela de Aprendices Navales es hacer de estos elementos perfectamente adoctrinados en sus deberes navales. [...] jóvenes con una sólida base naval y con conocimientos técnicos generales, sobre los que más tarde, cuando vayan a bordo, podrá edificarse el verdadero oficial de mar[1].

Hasta antes de la creación de la Escuela de Aprendices, la Armada carecía de personal subalterno idóneo. La marinería estaba compuesta de personal voluntario o conscripto. Recibía instrucción a bordo a cargo de oficiales, con iniciativa y entusiasmo por tener a su mando a personas que respondían a las exigencias del servicio naval y realizaban con responsabilidad sus deberes. Los oficiales de mar eran personal contratado al que se le otorgaba un grado militar para realizar labores específicas.

Años antes, muchos oficiales presentaron propuestas para implementar una escuela acorde con los requerimientos, considerando experiencias de Armadas extranjeras. La Misión Naval, conocedora de estas carencias y atendiendo al pedido de la oficialidad, la implementó con la finalidad de preparar militarmente al personal. Como diríamos coloquialmente: "Pulir la roca y descubrir el diamante".

1. GORDON DAVY, Charles. Más sobre los Aprendices Navales. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1928. Nro. 4. ISSN: 1012-8247.





La labor fue ardua, pero a la vez fructífera. Primero, motivar al personal, incentivándolo al estudio y a la disciplina, y convencerlo de que podía acceder a una mejor calidad de vida. Segundo, contar con presupuesto para el material y la habitabilidad, por lo que se dispuso de ambientes en la Escuela Naval; de ahí que los cadetes muchas veces contribuían con la instrucción. Tercero, los sueldos eran precarios.

Instalado el referido centro de instrucción, se implementó una Escuela de Radioelectricistas, ya que esta especialidad desarrollaba sus actividades en la Escuela Naval. Las otras se impartían a bordo de unidades donde se centraba su labor. La Escuela solo preparaba al personal en formación naval y militar, que luego era enviado a la Escuadra para adquirir conocimientos técnicos.

**Cronología**

El Capitán de Corbeta Cesar Linares V., en su artículo "Apuntes navales", publicado en la *Revista de Marina* de 1973, relata la evolución de la Escuela de Aprendices y las diferentes especialidades que se crearon. Este es un extracto de dichos acontecimientos:

*1 de marzo de 1939*

Se crea la División de Escuelas Técnicas, con las siguientes especialidades: torpedos, submarinos, buceo, ingeniería, comunicaciones y taller de instrumentos de precisión. Funcionó bajo el control y la supervisión del Estado Mayor General de la Marina.

*7 de mayo de 1946*

La División de Escuelas Técnicas deja de pertenecer a la Dirección de la Escuela Naval y se vuelve un organismo independiente denominado Escuelas




Fotografía de la época, Visita a la escuela de Aprendices Navales por el Contralmirante Loayza (fot. Archivo histórico de Marina).

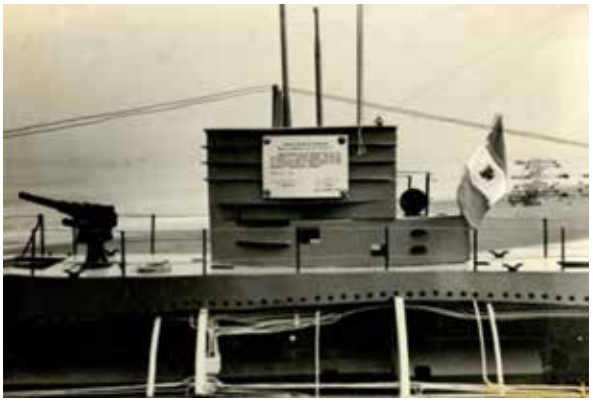
Técnicas de la Armada. Contaba con la Sección de Personal Superior y con la de Personal Subalterno. Era una dependencia del Estado Mayor General de la Marina.

*14 de enero de 1948*

Se crea la Escuela de Personal Especial para Cámara, con las especialidades de cocina, panadería y lavandería. Su capacitación se realizó en el Arsenal Naval bajo el control de la Dirección de las Escuelas Técnicas.

*26 de enero de 1948*

Se crea la Escuela de Maestro de Armas, con la misión de formar personal para el manejo y control de la disciplina del personal naval, en unidades y dependencias.



Ingreso a la Escuela Técnica de Submarinos. (fot. Archivo histórico de Marina).

*31 de enero de 1948*

Se crea la Escuela Técnica de Caldereros para el trabajo con planchas metálicas. Estaba a cargo del Jefe del Departamento Industrial del Arsenal Naval (hoy SIMA-Callao) y bajo el control de la Dirección de las Escuelas Técnicas.

*1 de marzo de 1948*

Se aprueba un proyecto de organización para implementar la Escuela Técnica de Ingeniería, que capacitaría al personal en máquinas, motores y mecánica.

*23 de noviembre de 1950*

Se crea la Escuela de Carpinteros de Rivera en el Arsenal Naval del Callao, para la realización de trabajos de construcción y reparación de naves, tanto para la Marina de Guerra como para la empresa privada.

*25 de setiembre de 1952*

La Marina de Guerra aprueba el presupuesto para realizar trabajos preliminares y de edificación del nuevo Centro de Entrenamiento Naval de Armas Electrónicas (CENAE), que se inaugura el 8 de octubre de 1953. En él se impartía instrucción al personal superior y subalterno en información de combate, guerra antisubmarina (sonar) y electrónica, en el área de la Base Naval del Callao.

*18 de agosto de 1955*

El CENAE cambia su denominación a Centro de Entrenamiento Naval del Callao. Agrupaba a todas las Escuelas que funcionaban en el área del Arsenal Naval del Callao.

*11 de enero de 1961*

Se crea la Escuela Básica de Pañoleros, posteriormente denominada de Abastecimiento y, en la actualidad, de Administración.

*16 de marzo de 1962*

Se crea la Escuela de Armamento para instruir al personal superior y subalterno de la Marina. Funcionaba en el área del Centro de Entrenamiento Naval del Callao.

*8 de junio de 1963*

Se crea la Escuela Básica de Prácticos con personal procedente de Tumbes, Iquitos y Puno, para contar con tripulaciones en el ámbito fluvial y lacustre. Después de la instrucción básica, estas tripulaciones realizarían prácticas en embarcaciones auxiliares durante seis meses y luego retornarían a sus lugares de origen para desempeñarse profesionalmente.

*11 de julio de 1964*

Se inaugura el edificio de la Escuela de Armamento con modernas instalaciones



CENAE. (fot. Archivo histórico de Marina).





para la época. Contaba con talleres, auditorios, aulas y también con plataformas de cañones y otros elementos electrónicos para control de tiro.

*3 de noviembre de 1964*

Se crea la especialidad de Infantería de Marina para el personal subalterno. Un día antes, el 2 de noviembre, se había instaurado la calificación para oficiales, ya que en abril de 1959 se creó este cuerpo para la defensa de costa. Anteriormente se denominaba Grupo de Artillería Móvil.

No es hasta el 10 de diciembre de 1965 que se crea la Escuela Básica de Infantería de Marina, en el cuartel BIM Nro. 1 Guarnición de Marina, en la Estación Naval de Ancón. Funcionó bajo la dirección del Centro de Entrenamiento Naval del Callao.

*24 de diciembre de 1968*

Al haberse creado muchas especialidades y escuelas básicas, el Alto Mando Naval dispone el cambio de denominación del Centro de Entrenamiento Naval del Callao por Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval.

*2 de abril de 1973*

Inicia sus actividades el curso de Policía Naval con alumnos de la especialidad de Maestro de Armas del CITEN, que posteriormente se cambia por la especialidad de Policía Naval.

**Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval**

Desde la década de 1970, el CITEN brinda instrucción técnica en sus diferentes especialidades, denominadas *escuelas básicas*. Se basa en un régimen académico de tres años o seis ciclos, al término de los cuales el alumno obtiene el grado de oficial de mar tercero.



Ingreso de alumnos al citen marzo de 1974, fot. Revista de Marina Ed. nº 2 marzo-abril del mismo año.

En un principio solo se necesitaban 18 meses para obtener el grado de Oficial de Mar Tercero, situación que cambió con el actual régimen académico. Incluso al alumno ingresante se le otorgaba el grado de Marinero (alumno de primer año), Cabo Segundo (alumno de segundo año) y Cabo Primero (alumno de tercer año), y utilizaba el uniforme tradicional de la marinería con los distintivos correspondientes a su especialidad y grado. Asimismo, para diferenciarse del personal de servicio militar, portaba una rabiza blanca característica.

A finales de los años 70 y principios de los




80, los procesos de admisión se realizaban cada seis meses. Se dejó la denominación de Marineros y Cabos para los alumnos y se diferenció el nivel académico por ciclos (alumno de primer ciclo). En 1983 se cambió el uniforme tradicional de marinería por el de traje del día (saco y corbata), para unificarlo con los uniformes de las demás escuelas de las Instituciones Armadas. El proceso de admisión es anual desde entonces.

En 1983 una inundación por desborde del río Rímac limitó las actividades académicas de esta *alma mater*. En salvaguarda de la integridad de los alumnos, se los trasladó al Club de Cabos y Marineros, donde se implementaron ambientes para la habitabilidad. Las clases eran dictadas en el actual Liceo Naval Contralmirante Montero, frente al Centro Médico Naval.

Debido al desastre natural, el Alto Mando Naval planificó la reestructuración de las instalaciones del CITEN. Se edificaron nuevas aulas, módulos y ambientes para la habitabilidad de los alumnos y dotación. Se implementaron laboratorios, oficinas y zonas deportivas sumadas a las ya existentes, en un espacio aproximado de 50 hectáreas.

Cabe mencionar que hasta 1996 el CITEN solo admitía personal masculino. A partir del año siguiente, gracias a una ley promulgada por el Congreso, se permite la admisión de personal femenino a las escuelas de formación militar. En 1997 ingresó la primera promoción de alumnos mixta, que fue recibida y adoctrinada conjuntamente, por instructores policías navales e infantes de Marina. Paralelamente, la Escuela Naval del Perú recibía a la primera promoción de cadetes mixta. De esta manera, la Marina de Guerra era reconocida como una de las primeras Instituciones Armadas en admitir personal femenino en sus centros de formación.




Alumnos de la primera promoción mixta del Citen 1997. (fot. Arch. Personal).

Anteriormente, la Marina de Guerra había realizado un programa de asimilación como Oficial de Marina para damas con carreras universitarias, cuyo adoctrinamiento se realizó en la Escuela Naval del Perú. Igualmente, como Oficial de Mar para señoritas provenientes del servicio militar.

Mención aparte merecen los alumnos de la especialidad de Infantería de Marina y de Operaciones Especiales, quienes en su fase práctica conformaron los destacamentos en zonas de emergencia, donde lucharon por la pacificación en la década de 1980. Uno de ellos fue el Infante de Marina Marco Antonio Ramírez Gómez, alumno de tercer año, quien falleció en acción de armas en 1986, durante el develamiento del motín en el entonces Centro Penitenciario El Frontón.

Actualmente, en virtud de la nueva Ley de Educación, el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval cambió su denominación a la de Instituto de





Educación Superior Tecnológico Público Naval, en mérito a la calidad educativa reconocida por el Ministerio de Educación.

**Conclusiones**

Desde sus inicios, la entonces Escuela de Aprendices, en su proceso evolutivo hasta convertirse en el CITEN, no ha perdido su objetivo de formar marinos altamente profesionales y con valores, capaces de afrontar los retos que el servicio y la nación demanden.

El avance tecnológico hace prioritario que la instrucción en todas sus etapas disponga de equipos e instrumentos de última generación, acorde con el estándar de una educación de calidad, que garantice un rendimiento académico acorde a las nuevas exigencias y amenazas del mundo contemporáneo.

La Marina de Guerra del Perú, mediante su centro de formación técnico profesional, está a la vanguardia de la calidad e innovación educativa. El CITEN constituye un crisol de tripulantes que honran el uniforme y son pilar fundamental para el logro de los objetivos institucionales.



Uniforme de 1908. Fuente: Archivo Histórico de Marina.

## Bibliografía


- BARTORUIZ [Alférez]. Aprendices navales. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1928. Nro. 4. ISSN: 1012-8247.
- GORDON DAVY, Charles. Más sobre los aprendices navales. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1928. Nro. 4. ISSN: 1012-8247.
- LEGUÍA OLIVERA, Enriqueta. *La verdad sobre el aciago golpe de 1930 contra el presidente don Augusto B. Leguía*. Lima: Editorial San Marcos. 2013.
- LINARES V., Cesar. Apuntes navales. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1973. Nro. 3. ISSN: 1012-8247.
- LINARES V. César. Apuntes navales. En: *Revista de Marina,* mayo-junio de 1974. Nro. 3. ISSN: 1012-8247.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. 1986. En: *Revista de Marina*, agosto de 2016. Nro. 3. ISSN: 1012-8247.
- NAVARRO LA RIVA, Carlos J. Breve historia de la Policía Naval desde 1971. En: *Revista de Marina*, abril de 2018. Año 111, nro. 1. ISSN: 1012-8247.
- *REVISTA DE MARINA*. Crónica gráfica. 1974. Nro. 2. ISSN: 1012-8247.


**Fuentes gráficas:**
Archivo Histórico de Marina. Web: https://es.wikipedia.org/wiki/Fragata_Apur%C3%ADmac t



# UN PUERTO DEL SUR. MOLLENDO EN UN REPORTE DE FANNIE B. WARD (1890)



# *Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*



**DOCTOR CARLOS ARRIZABALAGA LIZÁRRAGA**
Doctor en Filología Hispánica por la Universidad de Navarra (2004) y profesor del Departamento de Humanidades de la Universidad de Piura desde 1996. Ha sido profesor visitante en California State University Monterey Bay (2013-2014) y también investigador visitante en la Universidad de Navarra (2015-2016). Es autor de diversos artículos sobre dialectología e historia de la lengua, y más de 70 artículos divulgativos en periódicos y revistas, y en el portal digital *Castellano actual*. Miembro de la Asociación Pro-Marina, filial Piura. Es también editor de la revista *Mercurio Peruano*.

**RESUMEN**
El autor presenta la traducción al castellano de "Un puerto del sur", reportaje de Fannie B. Ward sobre Mollendo, en el contexto de la construcción del ferrocarril que uniría a ese puerto con Arequipa. El texto ofrece el marco histórico precedente y explicaciones sobre el contenido del trabajo de Ward.

**PALABRAS CLAVE**
Fannie B. Ward, Mollendo, ferrocarril del sur, Arequipa.

**ABSTRACT**
The author presents the translation into Spanish of "A southern port", a report of Fannie B. Ward on Mollendo, in the setting of the railroad construction that would connect that port with Arequipa. The text offers the preceding historical framework and explanations on the work content of Ward.

**KEYWORDS**
Fannie B. Ward, Mollendo, south railroad, Arequipa

En la segunda mitad del siglo XIX, la construcción de ferrocarriles se convirtió en el gran proyecto para la modernización nacional, y el más importante de todos o, por lo menos, el único que alcanzó a completar su trazado fue el ferrocarril del sur, que desde enero de 1871 unía Mollendo con Arequipa. Muy pronto la línea alcanzaría las ciudades de Juliaca y Puno (1873), y tres décadas más tarde llegaría al Cusco (1908). La construcción del ferrocarril tuvo efectos muy positivos en la región y probablemente los años 1865-1873 representaron "el periodo más próspero y dinámico en la economía del sur peruano durante todo el sigo XIX"[1]. Con todo, el puerto de Mollendo, dada su ubicación geográfica, probablemente haya constituido uno de los mayores despropósitos del Perú republicano. La denuncia que señala la nefasta decisión de su construcción es constante en las noticias de viajeros y en la historiografía peruana, como se observa en el testimonio de Pedro Dávalos y Lissón:

1. JACOBSEN, Nils. Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: La economía del sur peruano, 1821-1932. En: Martín Monsalve (Ed.), *Historia económica del sur peruano. Lanas, minas y aguardientes en el espacio regional*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2019, p. 167.





> Hemos llegado a Mollendo. Desde la cubierta del vapor contemplo la ciudad, el rompeolas, la extensa y cerril costa que casi verticalmente se levanta desde el océano, y en cuyos declives empinados, rugosos y casi sin playas revientan con furia las embravecidas olas. La mar está agitada. ¿Cuándo deja de estarlo y cómo no ha de ser así si aquí no hay golfo, ensenada, bahía, ni nada que defienda al puerto de los vientos y las correntadas del sur?
>
> Hacia el norte, a tres leguas de distancia, está la bahía de Islay. Allí hubo puerto posiblemente desde los primeros días de la Colonia como también intensa vida comercial, todo lo cual fue abandonado por darle al valle de Tambo una vida que hoy no tiene ni nunca tendrá. Esta obsesión, calurosamente sostenida por los hombres que gobernaron en 1868, dio a los ferrocarriles del sur un puerto infernal y a los contratistas oportunidad para prolongar en 47 kilómetros más una línea que tiene en total 172 y para cobrar por todo aquello 15 millones de soles, cuando otros, partiendo de Islay, ofrecieron hacer el ferrocarril por ocho[2].

El tren formaba parte del imaginario del progreso. El semanario *El Perú Ilustrado* mostraba una bonita ilustración de un ferrocarril cruzando las montañas de los Andes. Todo el esfuerzo nacional se encaminó a su diseño y construcción, y empleó para ello una parte importante de los ingresos fiscales y de los préstamos obtenidos a cuenta del guano. Las cuantiosas inversiones ferroviarias, sin embargo, no brindaron los réditos esperados y, como señalara Jorge Basadre (1968), los trenes llevaron al país a la bancarrota. Carlos Contreras y Marcos Cueto concluyen: "las líneas estuvieron mal diseñadas y guiadas por móviles políticos"[3]. Además, crecieron las sospechas de corrupción, especialmente por parte de la figura del empresario estadounidense Henry Meiggs, "un aventurero de los negocios"[4], quien era sobradamente conocido por la generosidad con la que ofrecía dádivas y regalos[5]. Fannie B. Ward se hace eco de lo que parecía era *vox populi* en la sociedad, respecto de la especulación inmobiliaria de algunos diputados y su poca visión de las cosas:

> Pronto surgieron —afirma Franklin Pease— dudas sobre el uso de los fondos públicos empleados en este rubro (tanto por parte de los constructores como del Estado), y se hizo visible la inexistencia de una adecuada planificación de los ferrocarriles[6].

En la apuesta por completar el ferrocarril del sur, cuya ruta había sido "inexplicablemente preferida para los trabajos sobre la línea a Cerro de Pasco"[7], pesaba probablemente el empeño por levantar la economía de la región luego del derrumbe sufrido en el terrible terremoto de 1868, que había destruido Arequipa y el puerto de Arica, al salirse el mar con inusitada violencia. Sin embargo, la inversión en el ferrocarril ya estaba aprobada meses antes de producirse el desastre, y en la decisión muy bien pudo pesar el deseo de aplacar las revoluciones y

2. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente. Tomo II. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1922, p. 231.
3. CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. Historia del Perú contemporáneo. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013, p. 151.
4. CONTRERAS, Carlos. La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2012, p. 122.
5. BELAUNDE, Víctor Andrés. Arequipa de mi infancia. Memorias. Primera parte. Lima: Lumen. 1960.
6. PEASE G. Y., Franklin. Breve historia económica del Perú. Lima: Fondo de Cultura Económica. 1995, p. 119.
7. CONTRERAS y CUETO, op. cit., p. 151.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*

"las banderas contra el centralismo limeño", por parte del nuevo Gobierno encabezado por el coronel Balta[8], "debido a la fuerza política que tenía en ese momento Arequipa, cuyas revoluciones habían derribado a varios Gobiernos"[9].

En su estudio sobre la historia del turismo en el Perú, Armas Asín resalta lo nefasto que resultó ubicar el inicio del ferrocarril en Mollendo, cuando el lugar no disponía de condiciones naturales para proteger los barcos del fuerte oleaje del Pacífico, lo que desalentaba el turismo: "El desembarco era algo caótico —describe Armas Asín—, pues Mollendo es un puerto de mar abierto, con un fuerte oleaje y bajo fondo, así que por más que se construyó un rompeolas, los barcos echaban ancla lejos, teniéndose que transportar a pasajeros y mercaderías en lanchas, y aunque llegaban a un dique a veces había que subirlos con grúas"[10]. Antes de la construcción del rompeolas, la dificultad del desembarque en Mollendo era todavía más desastrosa. La experiencia fue sobradamente reconocida por los viajeros, como manifiesta el testimonio recogido por el chileno Vicente Grez en los mismos años en que estuvo nuestra viajera:

> A mediodía y sin que el vapor penetrara en bahía alguna, nos encontramos anclados frente a Mollendo, el más raro, el más original, el más excéntrico de todos los pueblos marítimos. [...] En Mollendo no hay muelle; sería una construcción inútil, pues lo que necesita la ciudad es un ascensor. Los viajeros desembarcan de una manera bien original: se introducen en un tonel, en una pipa o en un canasto y, por medio de cables, son suspendidos hasta dejarlos en tierra firme. Y para ejecutar esta operación, ¡qué de aventuras y peligros! A veces el aparato se cimbra mucho tiempo en el aire o desciende hasta el agua en medio de las risas de los curiosos de tierra y de los que presencian el espectáculo desde la cubierta de las naves[11].

Así pues, el 1 de noviembre de 1890 Fannie B. Ward publicó un reportaje de Mollendo dentro de la serie que ofrecía con sus impresiones de su viaje por toda Sudamérica. "Un puerto del sur" apareció en varios periódicos de Estados Unidos, comenzando por el principal diario vespertino de la capital[12]. Curiosamente salió antes de sus reportes sobre los puertos del Callao[13], y en la misma fecha en que se publicó el de Pacasmayo y Paita[14], aunque ella viajó desde Panamá en uno de los buques que fletaba la compañía inglesa de vapores y llegó a Mollendo meses después[15]. La siguiente semana publicó un reporte sobre las islas guaneras[16] y después dedicó varias entregas a las haciendas de Cañete, Ica y Palma, antes de una larga

8. MEZA, Mario y CONDORI, Víctor. Historia mínima de Arequipa. Desde los primeros pobladores hasta el presente. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2018, p. 160.
9. CONTRERAS, op. cit., p. 123.
10. ARMAS ASÍN, Fernando. Una historia del turismo en el Perú. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000). Tomo I. Lima: Universidad San Martín de Porres. 2018, p. 148.
11. NÚÑEZ, Estuardo. Viajeros hispanoamericanos: temas continentales. Caracas: Biblioteca Ayacucho. 1989, p. 419.
12. "A Southern Seaport", en Evening Star de Washington, p. 8, del 1 de noviembre, 1890. Salió el mismo día con el título "South American Sea Ports" en Sacramento Daily Record Union, California, p. 3. Al día siguiente se publicó como "Southern Sea Ports" en The Salt Lake Herald, Utah, 2 de noviembre de 1890, p. 12.
13. WARD, Fannie B. The port of Peru. Reasons why its glory has departed. En: The Salt Lake Herald. Sábado 7 de diciembre de 1890, p. 13.
14. WARD, Fannie B. Two cities of Peru. En: The Salt Lake Herald. Domingo 1 de noviembre de 1890, p. 10.
15. ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. 2017. En: Revista de la Marina, año 110, nro. 2, pp. 45-63; y ARRIZABALAGA, Carlos. Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward. 2019. En: Revista de Marina, nro. 112 (1), pp. 4-21.
16. WARD, Fannie B. The Guano Islands. One of the principal surces of the wealth of Peru. An unsavory industry. En: The Evening Star. 8 de noviembre de 1890, p. 7.





serie de artículos sobre Lima, Arequipa, Puno y Cusco, además de Tacna y Arica.

Fannie B. Ward es una de las primeras reporteras profesionales de Estados Unidos y alcanzó cierto reconocimiento en el periodismo de ese país por sus extensos viajes por los países hispanoamericanos. Nació el 27 de enero de 1843 en Monroe (Michigan), pero vivió buena parte de su vida en Washington D. C. Ocupó un tiempo una plaza en el Departamento del Tesoro, en 1874. En 1875 comenzó una columna para el Ohio Farmer titulada "Confidential chats with the ladies" y escribió notas políticas para el *St. Louis Globe-Democrat*[17].

Hizo un largo periplo por México, y luego recorrió todo Sudamérica, tras salir en un vapor de Panamá hasta Guayaquil y luego Paita y Pacasmayo rumbo al Callao, de donde siguió más tarde hasta Mollendo para visitar Arequipa. Con la extensión de una epidemia de influenza procedente de Europa, en enero de 1889, pasó a Bolivia y desde La Paz hizo un largo viaje de 15 días a lomo de bestia para buscar las fuentes del Amazonas[18]. Luego visitó Puno y Cusco[19]. Regresó a Arequipa, donde había hecho amistades señaladas, conoció las ciudades de Arica y Tacna, siguió a Chile y por tierra pasó a Mendoza (Argentina) y al cabo de Hornos para conocer las islas Malvinas. De Buenos Aires viajó a Brasil, de donde regresó a Estados Unidos tras visitar Jamaica. Años después vivió largas temporadas en Cuba y Puerto Rico, en los años en que tuvo lugar la guerra con España, país que visitó en el cambio de siglo[20]. Ward llegó a escribir para 42 periódicos diferentes, pero nunca trabajó como corresponsal a sueldo fijo, y expresaba cierta desazón hacia los corresponsales que se limitaban a contentar al Gobierno y manejaban fuentes de información muy pobres[21].

Ward organizaba tertulias en su casa y también participó de la naciente National Geographic Society, donde dio cuenta de sus numerosos viajes. Hizo amistad con Clara Barton, fundadora de la Cruz Roja norteamericana, y viajó con ella a Texas, donde había sobrevenido un fortísimo huracán[22]. Los últimos años vivió al lado de su hija Nelly, que había contraído matrimonio con un médico, en la capital de la nación, donde murió el 4 de octubre de 1913. La prensa de la ciudad dedicó unas líneas a la memoria de esta reportera y señaló el valor de sus crónicas: «Newspaper woman, who wrote many atractive letters on foreign travel»[23].

Los periódicos ofrecieron espacio a toda una generación de redactoras para su propia emancipación, junto con la oportunidad de expresar sus ideas y reivindicar sus derechos y libertades, en el gesto simbólico de realizar largos viajes a lugares exóticos o peligrosos[24]. Después de Ward arribó al Perú la escritora sureña Mary Robinson Wright (1853-1914), cuya trayectoria es más conocida porque sus experiencias se publicaron en forma de libro (1908), lo mismo que ocurrió con

17. FAHS, Alice. Out on assignment: Newspaper women and the making of modern public space. North Carolina: University of North Carolina Press. 2011, p. 242.
18. WARD, Fannie B. Story of the discovery of the Great Amazon. En: The Salt Lake City Herald. Domingo 20 de noviembre de 1892, p. 13.
19. ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). 2012. En: Allpanchis, nro. 80, pp. 151-207.
20. WARD, Fannie B. Last journey in Spain. En: The Daily Morning Journal and Courier. 9 de febrero de 1901, p. 10.
21. FAHS, op. cit., p. 250.
22. WARD, Fannie B. Red cross to de rescue. En: Evening Times (Washington D. C.). 13 de septiembre de 1900.
23. "Una reportera que escribió muchas páginas interesantes a lo largo de sus viajes por el extranjero". The Washington Herald, lunes 6 de octubre de 1913, p 10.
24. PRATT, Mary Louise. Imperial eyes. Travel writing and transculturation. Londres: Routledge. 1992, P. 173.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*



Vista de la Bahía y ciudad de Mollendo. Foto Facebook: Mollendo antiguo.

la misionera y viajera Geraldine Guinness (1909)[25]. Se desarrollaba una nueva cultura viajera femenina; los relatos de viajes femeninos no solo son testimonio de lugares remotos, sino expresiones de una nueva visión generacional y "espejos del proceso de cambio que experimentaron"[26].

La mirada de Ward se dirige a las ciudades y los lugares más interesantes de su viaje, lo que vendrían pronto a convertirse en "atractivos turísticos", como las ruinas prehispánicas o las iglesias coloniales. A diferencia de otros viajeros, tiene una atención mayor con respecto a la situación de las mujeres y su vida cotidiana. Ella viaja además con su hija. Protagonizan sus reportes las mujeres que cocinan puchero o frituras en las calles de Lima, las jovencitas que pasean por la cubierta del vapor con sus mejores galas, las que lanzan cascarones y cubos de agua a los arequipeños que juegan carnavales o las que venden verduras en el mercado de Puno y se interesan por esa extraña manera de vestir anglosajona. En este reporte de Mollendo describe a las beatas que esperan su turno para la confesión en la iglesia, y les dedica también un breve comentario. Ofrece algunas pinceladas de la población, comenta sin miramientos la mala calidad de los hoteles y, finalmente, describe la casa que diseñó para sí el ingeniero Thorndike, el constructor del ferrocarril. Con ese estilo misceláneo que la caracteriza, dedica un par de párrafos para referir con brevedad la biografía de Enrique Meiggs, que escapó de San Francisco tras comprarse un barco rumbo a Sudamérica.

25. Ver Armas Asín, op. cit., p. 154.
26. GUARDIA, Sara B. Prólogo. En Sara B. Guardia (Ed.), Viajeras entre dos mundos. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012, p. 9.





En 1903 volvió a publicar el mismo reporte, pero omitió los cinco últimos párrafos dedicados a explicar la geografía que se observa desde la ruta de los vapores, en el Pacífico, desde Paita, hasta la Patagonia, donde un suministro de agua potable podía resultar extremadamente costoso en algunas ocasiones[27]. A continuación se ofrece la traducción del texto del reporte tal como se publicó originalmente en 1890.

**Un puerto del sur**

Fannie Brigham Ward

El puerto de Mollendo y sus inconvenientes. Turismo en Sudamérica

Desembarcar en un barril. Un relato de confesionario. Los fantasmas de una empresa frustrada. El final de Enrique Meiggs.

Frente a las costas del Perú. Septiembre 12. Posiblemente el peor puerto de toda la costa de Sudamérica es Mollendo, al sur del Perú, donde las olas salvajes y violentas rompen indesmayablemente contra un promontorio rocoso y apenas una rada a mar abierto ofrece una mínima protección contra el viento o las inclemencias del tiempo. Un viejo capitán lo describe con acierto al decir: "Entrar al puerto de Mollendo es como pasar el cabo de Hornos". Islay, a unas pocas millas más allá, solía ser el puerto de esta región y es mucho mejor que este, pero por los manejos de algunas influencias entre los congresistas de parte de quienes estaban interesados en la venta de terrenos decidieron que fuese aquí la estación final del ferrocarril y, por supuesto, el puerto debía hacerse aquí.

No es raro que se pierdan equipajes y, en algunas ocasiones, incluso vidas humanas. A menudo los barcos no pueden desembarcar pasajeros de ninguna manera, obligados a dejarlos en el puerto más cercano para que por su propia cuenta tomen la ruta de vuelta a Mollendo cuando las condiciones mejoren. No es infrecuente que sea necesario emplear lo que llaman el "tonel" para bajar a la gente desde la cubierta de los vapores hasta los botes, que permanecen a la espera cuando el oleaje es demasiado fuerte como para arriesgarse a bajar por las escalas como es usual; o también para alcanzar la tierra firme junto al acantilado, cuando la marea no permite acercarse a las escalas que suben a la parte alta del promontorio rocoso.

El "tonel" no es otra cosa que un barril con un minúsculo asiento dentro con una apertura a uno de sus lados. Este rudo artilugio va suspendido firmemente de una grúa con poleas y se eleva en el aire para bajar luego dando vueltas y vueltas para depositarse finalmente en el lugar deseado o al menos lo más cerca que se pueda y, normalmente, sin librarse de un fuerte golpe o una buena sacudida. Generalmente dos personas suben o bajan en cada viaje: una mujer o un niño van sentados y un hombre de pie, a espaldas de la apertura, va aferrándose por su vida a las sogas mientras la mujer se aferra a él. A primera vista se ve terrorífico ver a la gente balanceándose de esa manera sobre un mar encrespado sabiendo que el más mínimo accidente significaría una muerte segura, y hasta el hombre más fiero se pone a temblar de pies a cabeza cuando su turno se aproxima. Pero es realmente más seguro y del todo preferible, como tuve ocasión de apreciar a través de varias experiencias muy húmedas, que afrontar y empaparse en el tormentoso oleaje con el peligro de dar un mal paso en las resbalosos escalones que

27. WARD, Fannie B. A South American port. En: The Daily Morning Journal and Courier, New Haven, Connecticut, 11 de junio de 1903, p. 2. Y en la misma fecha como "A South American Seaport" en The Republican Journal, Maine, p. 3. Con este último titulo salió en Deseret evening news, 18 de julio de 1903, p. 13.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*



Imagen de un desembarco en Mollendo. Archivo de Imágenes de Eduardo Dargent Chamot. Aparece en Fernando Armas Asín, Una historia del turismo en el Perú. Lima. Universidad San Martín de Porres, 2018, vol. I, p. 148.

una debe alcanzar justo al instante en que el débil bote, que no para de balancearse, alcanza lo más alto de la cresta de la ola, porque de otro modo se corre el peligro de ser golpeado por el mismo bote por la fuerza del mar.

No hay mucho que merezca la pena ver en Mollendo. Los principales puntos de interés son los grandes tanques que proporcionan agua fresca al puerto, que se alimenta de una tubería de fierro de más de 85 millas de longitud y se abastece en un lugar cercano a Arequipa, a unos 7000 pies de altitud sobre el nivel del mar. Estos tanques son enormes, como para contener agua varios días en caso de que algún percance le suceda al ducto, que es capaz de descargar 430 000 galones cada 24 horas. Hay dos hoteles, entre los cuales es difícil decidir cuál tiene más defectos que el rival y ambos son demasiado malos en relación al precio astronómico que se paga[28]. Una larga fila de oficinas de los vapores y del ferrocarril se extiende a los dos lados de la plaza polvorienta, en cuyo centro hay un pequeño cerco de verdor y una bonita fuente.

Hay algunas casitas de agradable aspecto, ocupadas por los empleados y sus familias, además de la cuota usual de "los pobres" viviendo en chozas; también un gran número de salas de juego, en proporción bastante grande respecto a la pequeñez de la población, y todo lleno de tierra y legiones de pulgas y moscas. Pese a todo, este es el balneario del sur del Perú, que en ciertas épocas del año está atiborrado de la *créme* en busca de salud y placer.

Una mañana yo había subido la colina, con arena hasta los tobillos y cada grano con su pulga correspondiente, para ver mejor la iglesia de Mollendo. Otro ejemplo de cómo a la distancia la vista se vuelve encantadora. Los tablones que componen las paredes de madera no están superpuestos como en el norte, y todo el conjunto está cubierto de calamina como un caparazón grande y vacío. Está toda pintada de blanco con dos pretenciosas torres, también hechas de madera, que contribuyen a darle esa apariencia imponente cuando se contempla a lo lejos. Adentro miles de rosas de papel adornan las columnas, y también dispuestas en guirnaldas a lo largo de las paredes y suspendidas de las desnudas

28. Uno de ellos se llamaba Hotel 4 de Julio (Armas Asín, op. cit., tomo I, p. 148).





vigas del techo habían servido sin duda de adorno en las celebraciones por el reciente mes de María, y junto a las usuales imágenes coloridas había muchas mujeres de rodillas, con su mantilla, esperando su turno para el confesionario.

Hablando de la confesión, me viene a la mente la revelación de un católico peruano amigo mío: "Yo no sé cómo sea la verdad, solo digo lo que me han contado". Como todo el mundo sabe, el altar de la penitencia es una pequeña casilla de madera colocada en alguna esquina oscura de la iglesia, con una silla dentro para el reverendo y una cortina delante que lo esconde de las miradas, mientras él puede con facilidad echar un vistazo a la congregación. A un lado del confesionario hay una pequeña ventana cubierta con una rejilla a través de la cual puede escuchar todas las confidencias susurradas por las personas de rodillas al otro lado, y también puede conversar con la penitente que escucha con atención sin que nadie más pueda oír nada. Debajo de la rejilla hay un pequeño taburete de madera de unas 6 pulgadas de altura llamado "tablilla", sobre la cual la penitente extiende una alfombrilla o un pellón que trae siempre a la iglesia, y en esa posición arrodillada, con los labios cerca de las orejas del sacerdote tras la rejilla, descarga los más recónditos secretos de su corazón.

Dudo que unas mujeres tan devotas pudieran hallarse en ningún otro país del mundo. En todas partes de Sudamérica, sin importar las inclemencias del clima, batallones de mujeres visitan alguna de las numerosas iglesias todos los días del año, y consideran su más preciado privilegio realizar sus actos de devoción antes del desayuno. A las cinco y media de la mañana, llueva o truene, las campanas hacen sonar su invitación a la misa matutina y nunca en vano. Las confesiones, por regla general, no tienen lugar hasta el término de la misa, y a menudo sucede que el número de penitentes ansiosas por tener una charla con el padre es tan grande que la tablilla se vuelve un minúsculo campo de batalla. Para esto, las adorables criaturas van preparadas y aceptan sus lesiones como una parte de la penitencia por el amor de Dios. Puede darse el caso de que el cura se incline por favorecer a una señora en particular en la muchedumbre de devotas, debido a que su delicado estado de salud o por alguna otra razón que le permite acercarse a la tablilla antes de las otras que habían logrado ponerse las primeras en la fila; esto sería una grave equivocación y una falta de amabilidad de su parte, si pudiera entenderse así; para la envidiosa fraternidad comenzaría inmediatamente un enfrentamiento contra aquella que fue favorecida y por medio de arteros puntapiés, pequeños rasguños, pellizcos, estirándole el pelo o pinchándole con alfileres. En este santo conflicto no se dan cuartel y ninguna muestra la menor consideración a la otra, y los arañazos y magulladuras son materia de conversación para todo el día en los distintos círculos de la sociedad, de acuerdo siempre con el número de quienes hubieran tomado parte en esta pía contienda. El reverendo no puede ser que ignore lo que está ocurriendo, pero parece que cuanto más arduo es el forcejeo y más numerosas las combatientes, mayor es su satisfacción interior porque evidencia el fervor religioso de las beatas y su propia popularidad entre ellas[29].

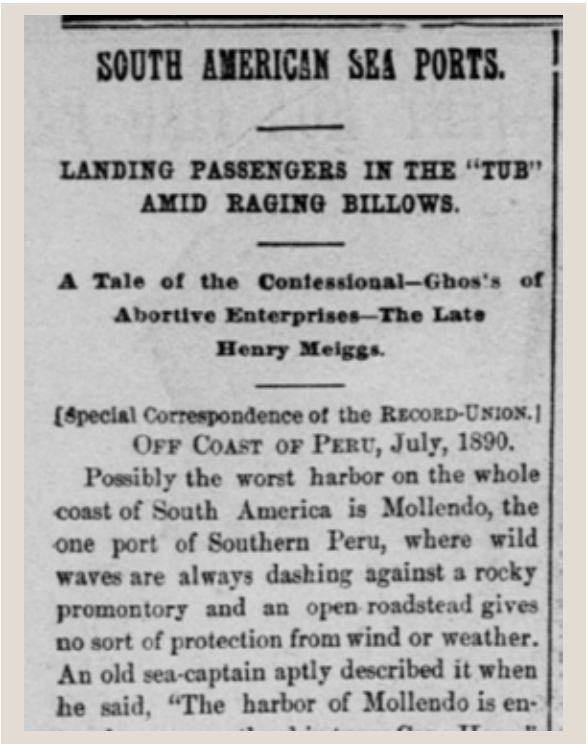
La casa de la estación del ferrocarril,

29. Esta crítica hacia el dominio que los sectores clericales ejercían sobre la vida social y en especial sobre las mujeres es asumida en el Perú por Clorinda Matto de Turner. Carolina Freire de James o Teresa González de Fanning promovieron la educación de las mujeres como una vía fundamental de civilización para el progreso de las sociedades y la felicidad de las familias. También ejercen el periodismo y la literatura mujeres educadas cercanas a la Iglesia católica, como María Nieves de Bustamante (1871-1947), que defendieron el papel educador y la ayuda social prestada por las instituciones religiosas. Ver DENEGRI, Ana María. El abanico y la cigarrera. La primera generación de mujeres ilustradas en el Perú. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Flora Tristán. 1996.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*

que por cortesía de la compañía estaba a nuestra disposición los pocos días que nos vimos obligadas a permanecer en Mollendo a la espera de un vapor hacia el sur, es una casa amplia de un solo piso de buena construcción que tiene un bonito jardín interior y está rodeado de árboles llenos de flores y arbustos. Ocupa un lugar encantador en una elevación que mira a la plaza y domina una buena extensión del océano azul, mientras que desde la terraza llena de rosas y su florido patio se escucha la música melancólica de las grandes olas que suenan sin cesar. Esta hermosa vivienda, sin embargo, que por varios años ha sido habitada por un empleado de mediana edad, tiene una historia extraña y triste. Fue construida por el señor John Thorndyke, el hombre del ferrocarril, un bostoniano que estaba en la cumbre de su poder en estas regiones y quiso diseñarla a su gusto para que fuera su propia vivienda[30].



SOUTH AMERICAN SEA PORTS.

LANDING PASSENGERS IN THE "TUB" AMID RAGING BILLOWS.

A Tale of the Confessional—Ghos's of Abortive Enterprises—The Late Henry Meiggs.

[Special Correspondence of the RECORD-UNION.]

OFF COAST OF PERU, July, 1890.

Possibly the worst harbor on the whole coast of South America is Mollendo, the one port of Southern Peru, where wild waves are always dashing against a rocky promontory and an open roadstead gives no sort of protection from wind or weather. An old sea-captain aptly described it when he said, "The harbor of Mollendo is en-

Nota sobre Mollendo enviada por Fannie B. Ward.

En el gran salón comedor tiene hermosos aparadores y un elegante servicio de mesa; el salón y las numerosas habitaciones son amplios, ventilados y bien orientados, y todas las ventanas están siempre abiertas, al estilo francés, dan al corredor que rodea la casa. Aunque estuvo vacía mucho tiempo, todas las estancias están impecablemente bien mantenidas, tan limpias como un buque de la marina, gracias a un anciano empleado que la ha tenido a cargo por muchos años y que, confidencialmente, espera todavía que regrese "don Juan", tal como afectuosamente llama a su primer empleador. Lo tuvo siempre con él durante los días en que él subía y bajaba a lo largo de la ruta demostrando una excesiva prepotencia; fue separado hace ya un largo tiempo del ferrocarril, por cambios en la gerencia de la línea, y no se ha acercado a Mollendo por ocho años ni tampoco estaría muy complacido en regresar. Sin embargo, todo se conserva así como si fuese a regresar en cualquier momento. Las jardineras llenas de flores se ven muy cuidadas a lo largo del corredor, las ventanas se limpian todos los días y cada pulgada de la baranda y del piso son restregados para mantenerlos brillantes y tan blancos como la nieve. Mientras tanto adentro las alfombras se han descolorido, las polillas han devorado los colgantes color escarlata y el tiempo ha vuelto canoso el cabello del anciano sirviente, aunque no ha podido abatir su indesmayable devoción. De hecho, se ha vuelto idiota con el asunto de su amado "don Juan", y como si fuera

30. El ingeniero John Larkin Thorndike vino al Perú contratado por Enrique Meiggs para la construcción de los ferrocarrilles y permaneció en el Perú como administrador del ferrocarril del sur. Lo menciona también Ward en uno de sus reportes sobre el lago Titicaca y la ciudad de Puno: "el señor John Thorndyke, un reconocido americano, conectó el lago con el océano por medio del ferrocarril que cruza el Perú". WARD, Fannie B. Crossing Lake Titicaca. En: Sacramento Daily Record Union. 4 de octubre de 1890, p. 3.





el trasunto masculino de Mariana, en el granero del pantano, es un "estar cansado", porque "él no llega"[31].

Su propia esposa, por no soportar el aire de Mollendo, se marchó hace mucho tiempo a vivir con su hija y su familia a Arequipa, pero ni siquiera para asistir a su sepelio podrían alejar al viejo un solo día de la casa, porque el señor lo dejó a cargo. Cuando el Gobierno intervino el ferrocarril hace ya un tiempo y con ello requisaron también esta casa junto a todas las demás propiedades, el empleado se rehusó a entregar las llaves y las hubiera defendido hasta con su propia vida de ser necesario[32]. Nombraron a un nuevo mayordomo, pero el viejo se mantuvo ahí, no importa las veces que le recriminaban su actitud ni la falta de salario, hasta que todo el mundo aceptó como algo normal esta extraña situación, y ya se le considera una parte más de la casa.

Las noches en esta casa desierta son un poco horripilantes a la luz errática y clarísima de la luna y con el sonar incansable del océano tan cerca. Fantasmas de conspiraciones frustradas y funestas ambiciones parecen merodear por las estancias, acechando en las habitaciones vacías y escondiéndose en las rojas y apolilladas colgaduras. En las paredes silenciosas hay retratos de los hermanos Meiggs, que una vez fueron aquí los reyes del ferrocarril, ambos ya difuntos. De Enrique Meiggs, el mayor y más famoso de los hermanos, todo el mundo ha oído algo desde que Bret Harte ha escrito sobre él[33] y Mark Twain se basó en su figura para elaborar un relato[34]. Por años formó también parte de la historia de este país. Hace menos de 30 años era socio de Ralston, el banquero californiano[35] y un amigo cercano de los senadores Sharon, Flood, Mackey, O'Brien y el resto de los pioneros californianos cuyos méritos se remontaban a los días del año 49[36]. Bajo el impulso de la tentación cometió diversos fraudes en San Francisco, y cuando el delito se descubrió, con toda tranquilidad se dirigió a la bahía, subió a la cubierta de un velero, lo compró al contado y se fue navegando en busca de nuevos pastos. Llegó al Perú trayendo consigo gran parte de su fortuna y toda su irresistible energía. Y las aplicó a las dificultades en las que este país estaba enfrascado y las superó. Envió dinero a California para reembolsar con intereses lo que había defraudado con sus fechorías, pero nunca regresó, finalmente y murió aquí, como uno de los hombres más ricos e influyentes de la costa oeste.

Dice un joven escritor sobre este asunto: "Poco más que hace un cuarto de siglo, un hombre desconocido, un fugitivo de la justicia llegó al puerto del Callao y apareció entre los hispanos así como Manco Cápac mismo Adán y Ciston entre los incas se apareció a los indios dos mil años antes. Así como el misterioso Cápac enseñó a esas poblaciones primeras el conocimiento

31 Ward alude al poema de Alfred Tennyson "Mariana in the Moated Grange" (1830), donde se describe el tópico de la soledad en términos románticos. El ser amado no regresa y la protagonista expresa el lamento y el deseo de morir: "She said, 'I am aweary, aweary, / I could that I were dead!'" ["Ella dice: 'Estoy cansada, cansada. ¡Ojalá ya estuviese muerta!'"].

32. Luego de terminada la Guerra del Pacífico, el Gobierno del mariscal Cáceres intervino los ferrocarriles nombrando a Enrique Caravedo director de Gobierno sobre los ferrocarriles del sur y luego, en 1887, ascendiéndolo a ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas. Thorndyke se defendió publicando un folleto en que respondía a las decisiones del Gobierno, pero no tuvo éxito en sus demandas. Finalmente, en 1890 el Gobierno de Cáceres firmó el contrato Grace, por el cual los tenedores de bonos de la deuda peruana se hacían cargo de todos los ferrocarriles a través de la empresa Peruvian Corporation.

33. Bret Harte (1836-1902), escritor norteamericano, director de la revista Overland Monthly y autor de Bocetos californianos (1869). Alude al embarcadero de Meiggs en su poema "North Beach" (1872).

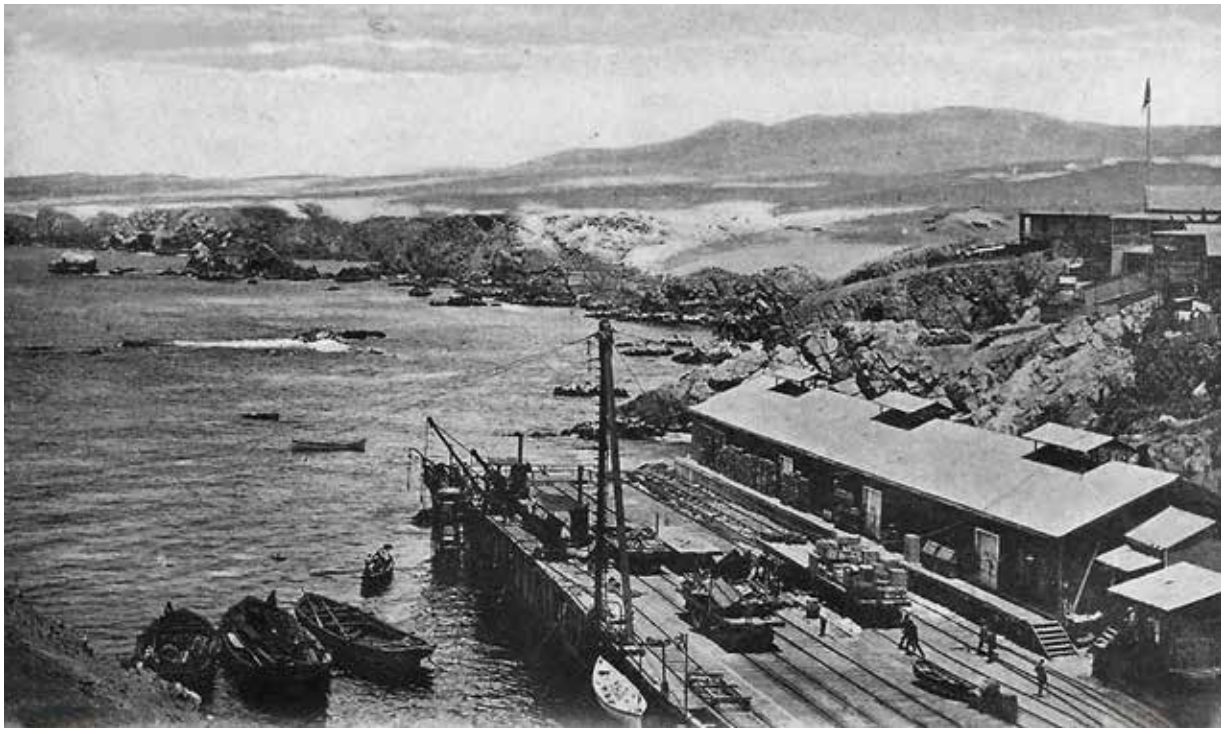
34. Samuel Langhorne Clemens (1835-1910), mejor conocido bajo su seudónimo de Mark Twain, fue un escritor norteamericano autor de famosas novelas como Las aventuras de Huckleberry Finn (1884).

35. William C. Ralston fundó en 1864 el Banco de California.

36. Hace referencia a varios protagonistas de la fiebre del oro desatada en California en 1849. Todas estas referencias e incluso frases literales las toma Ward del libro del comisionado William E. Curtis, The capitals of Spanish America. Nueva York: Harper & Brothers, 1888, p. 402.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*



Muelle norte, Mollendo 1900. Foto Facebook: Mollendo antiguo.

de la agricultura y de las artes mecánicas, este desconocido hombre enseñó a sus descendientes a construir ferrocarriles y hoy representa el ideal del emprendimiento norteamericano y el genio de la ingeniería. Este hombre comprometió al Gobierno con una deuda que jamás podrá pagar, pero entregó los fundamentos de un sistema de desarrollo interno que hoy trae riqueza a esa gran república. De Ecuador a Patagonia, a través del Perú, Bolivia y Chile, las inversiones de Meiggs se extendieron con el resultado de una serie de ferrocarriles que, en ángulo recto a la costa, conectan el interior del país con los puertos marítimos, y dan a las minas de las montañas, a los depósitos de nitrato, a las haciendas y trapiches azucareros y las demás producciones salidas fáciles al océano. Casi cada puerto en el lado occidental del continente tiene su pequeño tren de 20 a 250 millas de largo. Algunos de ellos alcanzan el corazón de los Andes y todos son arterias del comercio, haciendo provechosas propiedades de lo que de otro modo serían tierras improductivas.

De Mollendo a Valparaíso, la costa es un panorama de desolación por más de mil millas: una sucesión de colinas desoladas e inhóspitas sin siquiera un retazo de vegetación. Por un lado el magnífico océano Pacífico empuja sus grandes olas a lo largo de casi medio mundo tan regular y constante como el latido del pulso humano, mientras que al otro lado se levantan los Andes impenetrables, en una muralla cuya altura promedio alcanza los 15 000 pies, aunque algunos picos nevados superan los 22 000 pies sobre el nivel del mar. Entre el océano y las montañas hay una franja de entre 20 y 50 millas que ningún río atraviesa y donde jamás llueve. Toda el agua usada por la gente se saca del océano, y así se emplea para trabajos mecánicos en su





estado natural, con gran detrimento de la maquinaria, y la que es para beber debe ser condensada en máquinas de vapor y así se le quita la sal. No hay ninguna quebrada ni manantial en toda esa distancia y el agua potable es un artículo de lujo como la carne y la leche, con un costo aproximado de siete centavos el galón.

Al norte de Mollendo, hasta la altura de Pisco, una está siempre a la vista de la costa y a veces el vapor va casi pegado a ella. El país todavía conserva su aspecto desértico, con la única interrupción del pequeño pero productivo valle de Cañete, mientras las montañas de la cordillera occidental llenan el horizonte hacia el oriente y de cuando en cuando se ven algunas cumbres nevadas de la gran cadena central. En Pisco un torrente del mismo nombre baja ruidoso hasta el mar a través de un valle literalmente morado por los viñedos. Enfrente de este valle se alzan las altas y rocosas islas de Chincha, famosas por sus depósitos de guano, que por muchos años fueron la principal fuente de ingresos del Perú.

Más allá de Pisco otra vez los desolados y silenciosos médanos se asoman al océano a penas con cierta altura como para llamarlos colinas, y es que son solo los bordes rotos de una alta planicie desértica, recortada por el mar y batida constantemente por los vientos. Uno o dos pequeños ríos socaban este elevado desierto, pero sus cauces son apenas unos cañones en que no hay en ningún lado espacios de tierra útil para cultivarlos. Unas pocas poblaciones o caseríos se asientan al pie de la cordillera, entre 60 y 100 millas tierra adentro, donde las quebradas alimentadas por la nieve de los Andes emergen perennes de las montañas en cantidad suficiente para ser rápidamente absorbidas por las arenas sedientas.

Parecería como que esta gran cadena de montañas que se extiende desde Patagonia hasta Panamá forma la columna vertebral del hemisferio, conectándose con la Sierra Madre de México y más allá hacia el norte con las Rocosas. Los Andes son varias cadenas laterales y bajas que corren por lo general paralelas a la gran cordillera. La palabra castellana *sierra* se emplea para designar el relieve o las líneas irregulares de montañas que se extienden desde los Andes propiamente dichos hacia el llano o desierto costero.

Un celebrado profesor, que hizo este mismo viaje hace muchos años, refiere su primera impresión de estas alturas de los Andes como sigue: "Miramos con inexplicable interés hacia las altas montañas que se extendían delante de nosotros, la sucesión de cumbres nubladas cada vez más altas y misteriosas y resulta maravilloso ver qué prodigio de rocas y quebradas, qué ruinas de ancianas grandezas humanas se ocultan allí y cuál sería nuestra sensación cuando, tras muchos días de un viaje difícil y frías noches a la intemperie, nos encontramos a la sombra de sus desconocidos secretos. Para alguien que ha leído y escrito tanto sobre el Perú y sobre el poder y memoria del Imperio inca, y para quien un viaje al centro de su civilización había sido el sueño de toda su vida, este momento a las puertas de la tierra prometida y la realización de este deseo que había sido apenas concebido más que nada para asumir las ansias de una esperanza, inspira solemnes sentimientos de honor y responsabilidad, por encima incluso del entusiasmo y la fantasía"[37].

37. Está citando una obra del arqueólogo norteamericano Ephraim George Squier (1821-1888), explorador y arqueólogo norteamericano, comisionado por el Presidente Lincoln para reconocer la posibilidad de abrir un ferrocarril para llegar al Amazonas por el valle del Urubamba. Recogió sus experiencias en el Peru en *Incidents of travel and exploration in the land of the Incas (1877)*. Ward cita las pp. 228-229.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*

## Bibliografía


- ARMAS ASÍN, Fernando. *Una historia del turismo en el Perú*. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000). Lima: Universidad San Martín de Porres. 2018.
- ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). 2012. En: *Allpanchis*, nro. 80, pp. 151-207.
- ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. 2017. En: *Revista de la Marina*, año 110, nro. 2, pp. 45-63.
- ARRIZABALAGA, Carlos. Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward. 2019. En: *Revista de Marina*, nro. 112 (1), pp. 4-21.
- BELAUNDE, Víctor Andrés. *Arequipa de mi infancia. Memorias. Primera parte*. Lima: Lumen. 1960.
- CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002.
- CURTIS, William Eleroy. *The capitals of Spanish America*. Nueva York: Harper & Brothers. 1888.
- CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2012.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013.
- DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente*. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1922.
- DENEGRI, Ana María. *El abanico y la cigarrera. La primera generación de mujeres ilustradas en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Flora Tristán. 1996
- FAHS, Alice. *Out on assignment: Newspaper women and the making of modern public space*. North Carolina: University of North Carolina Press. 2011.
- GUARDIA, Sara B. Prólogo. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012.
- JACOBSEN, Nils. Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: La economía del sur peruano, 1821-1932. En: Martín Monsalve (Ed.), *Historia económica del sur peruano. Lanas, minas y aguardientes en el espacio regional*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2019.
- MEZA, Mario y CONDORI, Víctor. *Historia mínima de Arequipa*. Desde los primeros pobladores hasta el presente. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2018.
- NÚÑEZ, Estuardo. *Viajeros hispanoamericanos: temas continentales*. Caracas: Biblioteca Ayacucho. 1989.
- PEASE G. Y., Franklin. *Breve historia económica del Perú*. Lima: Fondo de Cultura Económica. 1995.
- PRATT, Mary Louise. *Imperial eyes. Travel writing and transculturation*. Londres: Routledge. 1992.

# ACTUALIDAD NAVAL





B.A.P. *Ferré* navegando en el ejercicio multinacional Unitas Atlántico 2019.

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

# "El Premio Nacional a la Calidad" y la medalla "Líder en Calidad" - Categoría Oro recibió la Marina de Guerra del Perú



Tras haber demostrado un nivel de gestión superior, la Marina de Guerra del Perú se hizo merecedora al Premio Nacional a la Calidad y a la Medalla Líder en Calidad - Categoría Oro, durante la trigésima edición de la Semana de la Calidad, la cual este 2020 lleva por lema "Éxito, en la incertidumbre".

Este encuentro es organizado anualmente por el Comité de Gestión de la Calidad, cuya secretaría técnica está a cargo del Centro de Desarrollo Industrial de la Sociedad Nacional de Industrias (SNI).

El Coordinador del Comité de Gestión de la Calidad y Presidente del Consejo Evaluador del Premio, Luis Tenorio entregó el reconocimiento a la institución al Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien, enfatizó que esta distinción fortalece el compromiso de la institución con la sociedad, en especial con las poblaciones más vulnerables del país. "Reitero el compromiso de la Marina de Guerra del Perú para seguir trabajando día a día para coadyuvar al control y disminuir la propagación de la pandemia".



El evento se llevó a cabo en la sede central de la Sociedad Nacional de Industrias y contó con la participación del Ministro de Defensa, Gral. EP (r) Jorge Luis Chávez Cresta; la Presidenta del Instituto Nacional de la Calidad (INACAL), Clara Gálvez; y el Presidente de la SNI, Ricardo Márquez.

Cabe destacar que, es el segundo año consecutivo en que la Marina de Guerra del Perú se adjudica la Medalla Líder en Calidad - Categoría Oro.

# Ganadores del Premio Nacional "Almirante Miguel Grau" fueron galardonados en singular ceremonia




Por noveno año consecutivo se llevó a cabo el Premio Nacional "Almirante Miguel Grau" como parte de la IX Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre".

La ceremonia fue presidida por el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz; el Presidente de la Fundación Miguel Grau, Miguel Grau Malachowski, y el Presidente Ejecutivo Telefónica del Perú, Pedro Cortez Rojas.

La premiación se inició presentando a los escolares ganadores de la 4ta. versión "Una Carta a Grau", cuyo primer puesto lo ocupó Keily García Gómez, de la Institución Educativa "San Fernando" de la ciudad de Chalaco - Morropón. El segundo puesto lo ganó Ángela Dianderas Torres, de la Institución Educativa Esclavas del Sagrado Corazón de Jesús de Arequipa y el tercero fue para Joaquín Villar Segura, de la Institución Educativa 40159 - Ejército Arequipa.

Seguidamente, se presentó a los ganadores del Premio Nacional "Almirante Miguel Grau". En la categoría "Dignidad" fue otorgado a Julio Garay Barrios, creador de las galletas "Nutri Hierro" para combatir la anemia en las zonas más vulnerables del país. La categoría "Honestidad" fue para Ana Teresa Martín Roncal, quién fundó en 1983 un comedor para niños y ancianos en el distrito de "26 de octubre" en la ciudad de Piura y, finalmente en la categoría "Lealtad" a Everardo Zapata Santillana, educador peruano, autor del libro "Coquito", concebido para que la enseñanza de lectura y escritura en las escuelas de nivel primario resulte más fácil y dinámica.




Asimismo, por primera vez se realizó la distinción de la Fundación Miguel Grau denominada "Por el Perú" y dirigida al personal civil y militar, que contribuyen desinteresadamente por lograr un mejor país, recibiendo el galardón, el Sr Luis Alberto Barsallo Montalvo, conocido como "El ángel del oxígeno"; Gerson Ames Gaspar, profesor de matemática que brindo asesoría a los niños y jóvenes que no tuvieron acceso a las aulas virtuales en zonas vulnerables durante la



pandemia; al Capitán de Navío Jorge Dorrego Arias, el Ingeniero Nikolai Vinces Ramos y el Técnico 1° Enf. José Norabuena, por su contribución en la creación del Respirador "SAMAY"; a Nelly Villegas Palomino, fundadora del hogar "Mamá Victoria", para mujeres y niños, al Capitán de Corbeta SN (MC) Miguel Gonzales Aste, por su participación como neumólogo en la Sala de Alto Flujo contra el COVID – 19; al Padre Raymond Portelli, quién consiguió instalar una planta de oxígeno en la ciudad de Iquitos; Maryfel Gamarra Durand, quién ha dedicado su vida a ayudar a niños de bajos recursos con diagnóstico de cáncer y a la Licenciada Larissa Mafalda Petrlik, quien fundó un refugio para animales discapacitados y en estado de abandono.

Finalmente, fueron reconocidos el Capitán de Navío SN (MC) Manuel Laca Barrera, el Oficial de Mar 1° Eco. Raúl Peña Ramos, el CB1 San. Alania Ventura Rolando y la E/C Enf. Rina Espinoza Vilcapoma, por ser parte de la tripulación que demostró una ardua labor y compromiso durante la pandemia del COVID-19

La ceremonia culminó con las palabras del Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien resaltó que el principal objetivo de esta premiación es promover los valores y el fortalecimiento de la identidad nacional basado en las virtudes del Caballero de los Mares, ejemplo de marino, padre de familia, ciudadano y político.



# Marina de Guerra del Perú y Telefónica del Perú suscribieron Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional en el ámbito de la Seguridad Digital



La Marina de Guerra del Perú y Telefónica del Perú, suscribieron un Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional que permitirá el desarrollo de actividades de asistencia técnica, tareas de apoyo y colaboración interinstitucional en el ámbito de la seguridad digital.

La firma del convenio estuvo a cargo del Comandante de Ciberdefensa, Contralmirante Enrique Arnáez Braschi; el Vicepresidente del Segmento Empresas de Telefónica del Perú, Dennis Fernández Armas y el Director de Asuntos Públicos y Sostenibilidad de Telefónica del Perú, Mario Coronado Barriga. Asimismo, estuvieron presentes el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruíz y el Presidente Ejecutivo de Telefónica del Perú, Pedro Cortez Rojas,

Cabe destacar que, este convenio prevé el intercambio de información de interés sobre incidentes de seguridad y las medidas adoptadas para mitigarlos, así como buscar evitarlos; utilizando metodologías estandarizadas desarrolladas por ambas entidades, entrenamiento coordinado, capacitación y asesoramiento técnico para el desarrollo de iniciativas.

Este convenio entre Telefónica del Perú y la Marina de Guerra del Perú, marca un hito de reciprocidad, al ser el primer acuerdo en el ámbito de la Seguridad Digital entre estas organizaciones, resaltando la importancia de la cooperación en favor de las actividades de ciberseguridad.

## Fuerza de Superficie realiza ejercicios previos a su participación en el operativo multinacional UNITAS 2020



Unidades de la Fuerza de Superficie, Fuerza de Aviación Naval y de la Fuerza de Submarinos, se hicieron a la mar, para llevar a cabo el ejercicio Pre-UNITAS, como parte de dicho operativo se contó con la participación de la fragata misilera BAP Bolognesi (FM-57), la cual representará al Perú en el UNITAS 2020, que se realizará en el vecino país de Ecuador.

Se contó con la participación de cuatro fragatas misileras clase Lupo, una unidad de reabastecimiento logístico, tres corbetas misileras clase Velarde y una corbeta de costa clase Pohang, además de un submarino de la clase 209 y helicópteros de la Aviación Naval.

Durante las operaciones, a bordo del buque insignia BAP Grau, se recibió la visita del Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante James Thornberry Schiantarelli y del Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Augusto Bohorquez Villalta.

En el desarrollo del operativo, se realizaron ejercicios de entrenamiento de las diferentes áreas de la guerra naval. Asimismo, con el fin de complementar su instrucción, los oficiales alumnos de la Escuela de Guerra de Superficie y cadetes de cuarto año de la Escuela Naval, participaron a bordo de las diferentes unidades navales participantes.



# Presentación de las actividades por el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú




En el Centro Naval del Perú, el Ministro de Defensa, Jorge Chávez Cresta presidió la ceremonia presentación de las actividades por el Bicentenario de la "Marina de Guerra del Perú".

En el desarrollo de la ceremonia, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, remarcó: "Los eventos que desarrollaremos en el año 2021, buscan calar en la memoria de nuestra ciudadanía, la participación de nuestra gloriosa institución que trabaja y se debe a ello. La Marina para celebrar este acontecimiento trascendental, ha programado una serie de actividades operacionales, sociales, protocolares, académicas-culturales y deportivas, orientadas principalmente a compartir con la comunidad de manera nacional e internacional su importancia como una institución tutelar de la patria moderna, eficaz y eficiente de vanguardia tecnológica y en permanente servicio a la nación".

Durante el evento, se izó la Bandera Bicentenario Marina de Guerra del Perú y se presentó el logo que caracteriza dicha celebración. Seguidamente, se visualizó un video que remarca la historia de esta institución.

Finalmente, el Director del Museo Naval del Perú, Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña, presentó el libro "Marina de Guerra del Perú Bicentenario 1821 - 2021", resaltando: "Este libro contiene una obra de divulgación, género que tiene como objetivo interpretar y hacer accesible a la sociedad un tema puntual, en este caso, una estructura de larga duración como es la Marina de Guerra del Perú. Está dirigido a las personas interesadas en comprender por qué existe la Armada, cómo se ha desarrollado y en qué situación se encuentra en la actualidad. Gracias a este tipo de publicaciones, el conocimiento de la materia que se expone, llega a difundir un mensaje positivo a la sociedad".





Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

CHILE

## Nuevas unidades y vigilancia de la ZEE



La fragata HMAS *Melbourne* (FFG 05) en el curso de ejercicios con la Armada estadounidense llevados a cabo en 2019 en el mar de Filipinas. Crédito: US Navy.

Tal como se informó en la primera edición de 2019 de esta revista, la Armada de Chile ha adquirido dos fragatas de la clase Adelaide, retiradas del servicio por su contraparte australiana. Se trata de las HMAS *Melbourne* (FFG 05) y HMAS *Newcastle* (FFG 06), construidas a inicios de la década de 1990 siguiendo un diseño modificado a partir de las Oliver H. Perry estadounidenses. Rebautizadas como *Capitán Prat* (FFG-11) y *Almirante Latorre* (FFG-14), zarparon del puerto de Sídney el 25 de mayo pasado y arribaron a Valparaíso el 18 de junio. Reemplazan las dos fragatas de la clase L retiradas del servicio en 2019 y se espera que sirvan al menos durante 15 años más[1].

Durante 14 días de junio el submarino *Simpson* (SS 21) del Tipo 209 realizó un intenso trabajo de seguimiento a una flota de aproximadamente cien pesqueros chinos. Los pesqueros ingresaron desde el Atlántico hacia el Pacífico por el estrecho de Magallanes y continuaron travesía a través de la Zona Económica Exclusiva chilena, hasta egresar por el archipiélago Juan Fernández. La labor del Simpson consistió en una vigilancia sigilosa, a fin de asegurar que estos buques se limitaran a transitar aguas chilenas sin extraer recurso alguno. Con este propósito permaneció sumergido empleando sus sistemas de sonar, radar y periscopios[2].



El submarino *Simpson* (SS 21) en el curso de ejercicios con la Tercera Flota de la Armada de Estados Unidos en una fotografía de 2018. Crédito: US Navy.

1. LAUTARO, Luis Andrés. Llegan a Valparaíso las fragatas *Prat* y *Latorre* de la Armada de Chile. 19 de junio de 2020. Defensa.com. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/chile/llegan-valparaiso-fragatas-prat-latorre-armada-chile
2. RODRÍGUEZ, Sergio. En la mira del periscopio: Submarino *Simpson* de la Armada vigiló a la flota pesquera china durante 14 días. 25 de junio de 2020. *La Tercera*. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/en-la-mira-del-periscopio-submarino-simpson-de-la-armada-vigilo-a-la-flota-pesquera-china-durante-14-dias/ZHBRCIYLJJDJBI25M23TPVIEP4/

**ESTADOS UNIDOS**

# Nueva clase de fragatas para la Armada

La Armada de Estados Unidos adjudicó, el pasado 30 de abril, un contrato valorizado en 795 millones de dólares a la empresa Fincantieri para el diseño y la construcción de la primera de una nueva clase de fragatas. El programa de adquisición, conocido como FFG(X), se inició en 2017 cuando se identificó la necesidad de un buque de menor tamaño que los destructores y cruceros en servicio, pero mejor armado y protegido que los Littoral Combat Ship (LCS). Tras la fase de diseño del concepto, en junio de 2019 se publicó una solicitud de propuestas para el contrato de diseño detallado y construcción. Cuatro empresas participaron en esta fase de la competencia: Austal USA, subsidiaria de la australiana Austal; General Dynamics en asociación con la española Navantia; Hunitington Ingalls y Fincantieri.



Fotografía del USS *Freedom* (LCS 1), que, al igual que la futura FFG(X), fue construido en los astilleros de Marinette Marine. Crédito: US Navy.

Un requerimiento central era tomar el diseño de un buque ya en servicio para adecuarlo a las necesidades de la Armada. Es así como Fincantieri ganó con una propuesta basada en la fragata europea *multi-missione*, mejor conocida como FREMM, un diseño desarrollado de forma conjunta con la empresa francesa Naval Group. Para minimizar el costo y el riesgo, el nuevo buque será equipado con sistemas ya en servicio que serán provistos por el Gobierno. Entre estos se encuentran el sistema de combate Aegis Baseline 10, el Enterprise Air Surveillance Radar (EASR) y el sistema de lanzamiento vertical Mk 41.



Fotografía de la fragata *Carlo Bergamini* (F590), la primera de la clase FREMM en ser entregada a la Armada italiana. Crédito: Fabius1975.

Gracias a estas medidas se espera que la construcción se inicie a más tardar en abril de 2022 en los astilleros de Fincantieri Marinette Marine en Wisconsin, que sea entregada en 2026 y que alcance una capacidad de operación inicial hacia 2030. El costo total de este primer buque se estima en 1281 millones de dólares, de los cuales 795 millones cubren el costo del diseño y construcción y el resto los sistemas provistos por el Gobierno. El contrato incluye opciones para construir nueve unidades adicionales, que elevarían el costo total del programa a 5580 millones de dólares. Tras construir esta primera decena, la Armada tiene la posibilidad de ordenar otras diez a Fincantieri con capacidad para construir dos fragatas al año o acelerar el paso incorporando un segundo astillero al programa pues la institución es dueña del diseño[3].



Imagen generada por computador de la propuesta ganadora del concurso FFG (X). Crédito: Fincantieri.

**VENEZUELA**

## Nuevas unidades y vigilancia de la ZEE

De acuerdo con el diario *El Nacional*, la fragata *General Soublette* (F 24) habría sufrido un incendio el pasado 15 de julio en la base naval de Puerto Cabello. El siniestro de origen desconocido se inició en la proa y consumió aproximadamente un 50% del buque antes de que pudiera ser controlado por los bomberos. Afortunadamente, no hubo pérdidas humanas que lamentar, pues esta unidad se encontraba fuera de servicio[4]. El accidente es reflejo de la mala situación en la que se encuentran las fragatas Lupo de la Armada. De las seis construidas a inicios de la década de 1980, solo permanecen en estado operativo dos: la *Mariscal Sucre* (F 21) y la *Almirante Brión* (F 22), que fueron sometidas a trabajos de modernización en los Estados Unidos entre 1998 y 2002.

En cuanto al equipamiento del resto de la flota, la Armada reveló el 25 de septiembre la adquisición de misiles antibuque C-802A de origen chino. Un video propalado en Twitter por el Presidente Nicolás Maduro muestra un disparo de prueba de este modelo (http://bit.ly/C802A), pero las imágenes corresponden a la fragata *Kraburi* de la Armada tailandesa. Ello

3. ECKSTEIN, Megan. Fincantieri Wins $795M Contract for Navy Frigate Program. 30 de abril de 2020. *USNI News*. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/04/30/fincantieri-wins-795m-contract-for-navy-frigate-program
4. *EL NACIONAL*. Se incendió la fragata General Carlos Soublette. 15 de julio de 2020. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.elnacional.com/venezuela/se-incendio-la-fragata-general-carlos-soublette/



Las fragatas *General Soublette* (F 24) y General Salom (F 25) ancladas en Roosevelt Roads, Puerto Rico en la década de 1980. Crédito: US Navy.



El patrullero *Warao* (PC 22) en julio de 2012, un mes antes de que encallara mientras participaba en ejercicios conjuntos con la Armada brasileña. Crédito: Carlos E. Pérez S. L.

parece indicar que, si bien los misiles pueden haber sido adquiridos no han sido instalados aún en buques de la Armada venezolana. Los destinatarios serían dos patrulleros de la clase Guaiquerí, pues en 2017 se firmó un contrato de 2,9 millones de dólares para equiparlos con misiles[5]. En total, se construyeron cuatro unidades de este tipo en los astilleros de la empresa española Navantia, pero el *Warao* (PC 22) encalló en 2012 y no ha sido reparado. De los restantes, el *Yekuana* (PC 23) ha perdido su moderno cañón Millennium de 35 mm y en su reemplazo ha recibido uno de origen ruso ZU-23 de 23 mm, que es incompatible con el sistema de combate, por lo que solo puede ser empleado en modo manual frente a contactos visuales[6].

5. SUTTON, H. I. China Arming Venezuelan Navy with Anti-Ship Missiles. 16 de octubre de 2020. USNI News. Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/10/16/china-arming-venezuelan-navy-with-anti-ship-missiles
6. MAÍZ, Julio. El patrullero venezolano *Yekuana* pierde su capacidad antiaérea y antimisil. 5 de agosto de 2020. Defensa.com. [Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/venezuela/patrullero-venezolano-yekuana-pierde-capacidad-antiaerea-cambia

## Bibliografía


- ECKSTEIN, Megan. Fincantieri Wins $795M Contract for Navy Frigate Program. 30 de abril de 2020. *USNI News*. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/04/30/fincantieri-wins-795m-contract-for-navy-frigate-program
- *EL NACIONAL*. Se incendió la fragata *General Carlos Soublette*. 15 de julio de 2020. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.elnacional.com/venezuela/se-incendio-la-fragata-general-carlos-soublette/
- LAUTARO, Luis Andrés. Llegan a Valparaíso las fragatas *Prat* y *Latorre* de la Armada de Chile. 19 de junio de 2020. Defensa.com. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/chile/llegan-valparaiso-fragatas-prat-latorre-armada-chile
- MAÍZ, Julio. El patrullero venezolano *Yekuana* pierde su capacidad antiaérea y antimisil. 5 de agosto de 2020. Defensa.com. [Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/venezuela/patrullero-venezolano-yekuana-pierde-capacidad-antiaerea-cambia
- RODRÍGUEZ, Sergio. En la mira del periscopio: Submarino *Simpson* de la Armada vigiló a la flota pesquera china durante 14 días. 25 de junio de 2020. La Tercera. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/en-la-mira-del-periscopio-submarino-simpson-de-la-armada-vigilo-a-la-flota-pesquera-china-durante-14-dias/ZHBRCIYLJJDJBI25M23TPVIEP4/
- SUTTON, H. I. China Arming Venezuelan Navy with Anti-Ship Missiles. 16 de octubre de 2020. *USNI News*. Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/10/16/china-arming-venezuelan-navy-with-anti-ship-missiles

# Publicaciones



Esperanza Navarro Pantac

*Esperanza Navarro (compiladora)*

# *Federico Salmón de la Jara y la evalución de la Marina de Guerra en el siglo XX. Memorias*

*Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2020. 247 pp., ilus., fotos color*




Se trata de las *Memorias* del Contralmirante Federico Salmón de la Jara, distinguido marino que desarrolló su carrera naval en el transcurso del siglo XX. El recuento de su vida naval ha quedado plasmado en la entrevista que, para el Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, le hiciera el 22 de octubre de 1981 la historiadora Alicia Castañeda Martos. Estas así llamadas *Memorias* aparecen en el libro alternadas cronológicamente con los artículos de corte autobiográfico que el almirante publicó en distintos momentos en nuestra revista institucional, en la *Revista de Marina* y en diversas publicaciones.

El fruto de estos escritos es el registro de los hitos notables y trascendentes que marcan el crecimiento y desarrollo de nuestra Marina durante el siglo XX, singular centuria de extraordinarios avances en la ciencia y la tecnología. Asimismo, en esta etapa el Perú asume una conciencia marítima que va a definir nuestra identidad nacional, lo cual se aprecia palmariamente en la obra de la que Salmón fue principal gestor, la *Historia marítima del Perú*, magnífico aporte a la cultura del país.

Para comprender mejor al personaje y darle una unidad de contenido a los textos, el libro presenta una semblanza biográfica y una cronología de su trayectoria.





Federico Salmón de la Jara (1911-2010), hombre y marino del siglo XX, tuvo el privilegio de estar presente, muchas veces como protagonista, en los grandes hitos que marcaron el desarrollo de la Marina peruana, lo cual le da un valor excepcional a su testimonio. Así, la presencia de la escuadra en la Amazonía en 1933 cuando el conflicto con Colombia: una magnífica demostración de una fuerza naval que llegaba desde el Pacífico; bajo su comando, la destacada actuación de la fragata *Gálvez* en Sevilla en las celebraciones del VII centenario de la fundación de la Marina de Castilla; en 1950, comandando la división de submarinos en retorno de los *R* a los astilleros de su construcción para su modernización: un verdadero suceso en la base de submarinos norteamericana; en 1953; supervisando la construcción y recepción de los submarinos tipo Sierra, *Lobo* y *Tiburón*, y su viaje inicial al Callao como comandante de la división; en la comisión de adquirir, reacondicionar, recibir y conducir desde Inglaterra el nuevo buque insignia BAP *Almirante Grau*: el 31 de enero de 1960 el buque arribó al Callao en medio de un apoteósico recibimiento.

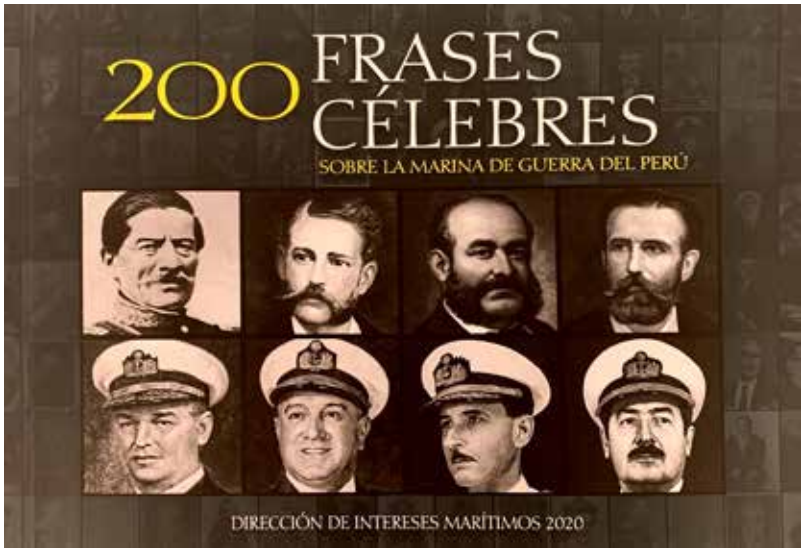
El Almirante Salmón es un personaje señero en la Marina: su personalidad, sus singulares dotes de conductor de hombres y los altos valores morales que rigieron su vida hicieron de él un jefe muy reconocido, respetado y querido. Resaltó no solo por su valioso servicio en el florecimiento de la institución naval en el siglo XX, sino por su contribución a la cultura nacional a través de la *Historia marítima del Perú*. La nación, en reconocimiento de su extraordinario aporte en la concepción y dirección de esta obra, le concedió en 2007 la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz. Sus memorias registran la historia de la Marina de su siglo y servirán de inspiración a las actuales y futuras generaciones de marinos peruanos.

*Dirección de Intereses Marítimos, 2020*

# *200 frases célebres sobre la Marina de Guerra del Perú*

*Lima. 84 pp., fotos*

La Marina de Guerra, institución tutelar nacida al mismo tiempo que la nación, desde siempre ha ocupado un lugar entrañable en el imaginario popular: por el mar llegó la expedición libertadora para acabar con el dominio español, y por el mar se aseguró la soberanía de la naciente república. Castilla prontamente constató que el respeto por el Perú en las aguas del Pacífico dependía de una Marina fuerte y disuasiva presta a defender el dominio territorial y marítimo. La ciudadanía sufrió la desaparición de la Armada en 1881 antes de la toma de Lima por las fuerzas chilenas durante la aciaga Guerra del Pacífico. Y fue el empeño de la ciudadanía lo que pujó junto con instituciones patrióticas como la Asociación Pro-Marina para la adquisición de los cruceros Grau y Bolognesi en 1906. Bajo la gestión del Almirante Roque Saldías Maninat, la Marina floreció a partir de la década de 1950 hasta convertirse en una fuerza de primera importancia en el Pacífico suroriental. Y con la adquisición en 1959 del buque insignia




*Contralmirante Miguel Grau*, la nación entera celebró alborozada su arribo al Callao el 31 de enero de 1960, como ha celebrado la incorporación del velero buque escuela *Unión*, que representa una gallarda presencia en el mar, una real embajada del Perú ante las naciones del mundo.

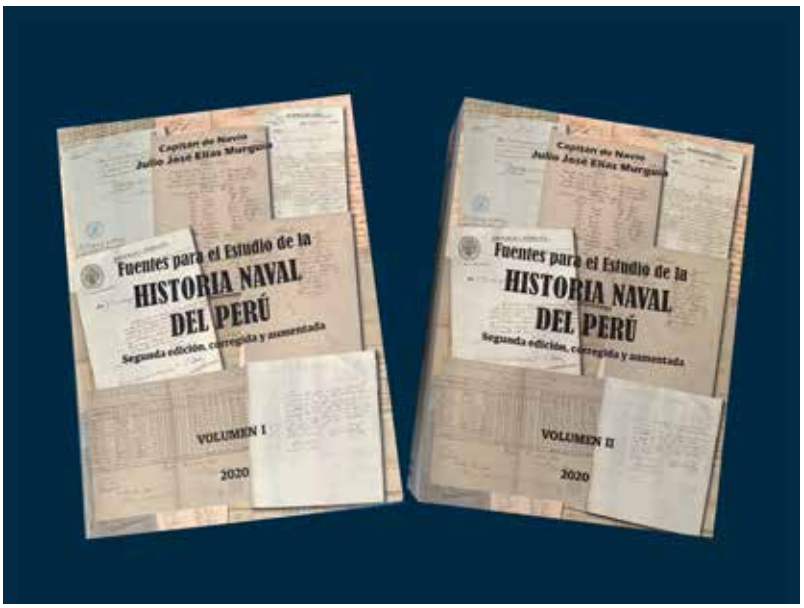
Esta publicación que presenta al público la Dirección de Intereses Marítimos recoge las opiniones y el sentir de peruanos, y aun extranjeros, sobre nuestra gloriosa Marina, en palabras de conspicuos personajes de la escena nacional a lo largo de los 200 años de nuestra vida republicana, desde los tiempos primordiales con el Libertador San Martín, el Almirante Jorge Guise, primer Comandante General de la Escuadra; el Presidente Ramón Castilla, que se preocupó de dotar al país de una Marina fuerte "símbolo vivo del Perú, que ha desplegado con honor el Pabellón Nacional en puertos extranjeros"; y el Presidente Leguía a comienzos del siglo XX, quien tuvo clara noción de la necesidad de una Marina moderna y poderosa que le diera presencia al Perú en el concierto de naciones. Desfilan por el libro historiadores, presidentes, sabios, diplomáticos, juristas, periodistas, poetas, políticos, intelectuales, militares, ingenieros y religiosos. Y, sobre todo, marinos notables que en su momento contribuyeron a engrandecer la institución naval: Juan José Panizo, Camilo Carrillo, Miguel Grau, Juan Ontaneda, Tomás Pizarro, Roque Saldías Maninat, Melitón Carvajal Ambulódegui, Charles Gordon Davy, Germán Stiglich, J. J. Elías Murguía, Fernando Romero Pintado, Federico Sotomayor Vigil, Manuel Nieto Chipoco, Federico Díaz Dulanto, Mariano H. Melgar, Luis Ponce Arenas, José Valdizán Gamio, Pedro Gálvez Velarde, Luis Ernesto Vargas Caballero, Ricardo Zevallos Newton, Alfonso Panizo Zariquiey, Alberto Indacochea Queirolo y muchos otros que la obra registra, porque siempre es bueno recordarlos, tenerlos presentes en la memoria como guías para las futuras generaciones.



*Julio José Elías Murguía*

# *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú, segunda edición, corregida y aumentada*

*Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2020*
*2 v. 682 y 888 pp., fotos, ilus., mapas*




Ante el advenimiento de 2021 en el que celebraremos el Bicentenario de la Independencia, resulta por demás oportuna la reedición remozada de las *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*, que en un tiraje limitado publicara entre 1958 y 1962 el Capitán de Navío J. J. Elías Murguía, con documentos inéditos hasta entonces y fundamentales sobre la institución naval: su establecimiento y organización desde los momentos aurorales del nacimiento de la república.

En 1959, cuando el Comandante Elías, distinguido marino, pasó a la situación de retiro, recibió el encargo de organizar y dirigir el Museo Naval, creado en noviembre de 1958 por resolución suprema. El Museo Naval sería también repositorio de la documentación del Archivo de la Marina y entraría en funcionamiento en 1962.

Tempranamente, en octubre de 1957, el Ministro de Marina, Contralmirante Emilio Barrón, ante el éxito de la exposición que con motivo de la fecha conmemorativa del Combate de Angamos el Centro Naval presentara mostrando piezas museográficas de la historia marítima y naval, así como documentos ilustrativos del pasado de la institución, recomendó al Contralmirante Guillermo Tirado Lamb, Presidente del Centro, que se recopilara y publicara la documentación de Marina con vistas a proporcionar las fuentes para escribir la historia naval, de la cual solo existían a la fecha dos obras: la Historia de la Marina de Guerra del Perú (1929) de Manuel I. Vegas, y la *Historia de la Marina del Perú* (3 volúmenes, 1907-1915) de Rosendo Melo.

Fue al Comandante Elías, por su inclinación a la historia, a quien se le encargó organizar la documentación de Marina, hasta entonces inédita, a fin de publicarla en una colección. Así vio la luz en 1958 el volumen primero de *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*, en el que los documentos aparecen ordenados cronológicamente por años (de ahí la denominación de "Anales"), con algunos documentos del siglo XV Y XVI, y todos los demás correspondientes a la emancipación y fundación de la república. Para la institución naval resultaron reveladores los documentos de 1821 referidos al establecimiento y la organización de la Marina con la iniciación del Gobierno de San Martín. Estos Anales llegan hasta 1890. Los otros dos capítulos son "Viajes y exploraciones" y "Biográficas", con semblanzas de marinos notables procedentes principalmente de la "Relación historiada de la Armada" existente en el Archivo General de Marina.

En 1962 apareció el segundo volumen, los "Anales", el grueso de los papeles correspondientes al periodo de la emancipación: los de 1821, los más abundantes, constituidos por la correspondencia oficial del Ministro de Guerra y Marina Bernardo Monteagudo. Estos "Anales" llegan hasta 1864. Son seguidos por "Trabajos diversos" y "Viajes y acciones navales", con artículos de la autoría del Comandante Elías, con excepción de un esclarecedor trabajo testimonial, "Un rasgo de Bolívar en campaña", del marino, futuro Almirante, Hiram Paulding, de la dotación del buque *United States* de la Marina norteamericana de visita en las costas peruanas, quien tuvo la oportunidad oír de labios de Bolívar su opinión sobre los peruanos y lo que pensaba sobre el futuro del Perú.

En la edición que hoy tenemos se ha incluido un acápite, "Acotación naval en gotero", con sus anotaciones sobre los hechos que traslucen los papeles de Marina y que se publicaran en la *Revista de Marina* entre 1962 y 1966,

Las *Fuentes* constituyeron un primer esfuerzo por reunir la documentación de la Marina y darlas a la luz, antecedente de la monumental recopilación referida exclusivamente a la Emancipación, que en cuatro volúmenes publicara en la *Colección documental del Sesquicentenario de la Independencia* en 1972, bajo el rubro de "Marina", valiosísimo aporte del autor, quien fuera también uno de los tres gestores, junto con el Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez y el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, para escribir la *Historia marítima del Perú*. Valga la oportunidad para rendir un justo homenaje al Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía por su contribución a la historia de la Marina del Perú.

**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 siete 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

# ENCUÉNTRANOS

## EN NUESTRAS REDES SOCIALES




- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

**Página web:**
**www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe**

MARINA DE GUERRA DEL PERU

**¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!**

# *Rumbo al Bicentenario*

