Revista de Marina



Relevo del Alto Mando Naval

MARINA DE GUERRA
200 años
1821 - 2021
¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

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

200 años

1821 - 2021

¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

REVISTA DE MARINA

AÑO 113 / número 3 - 2020

REVISTA DE MARINA
Año 113 / número 3 - 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. 3 - 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. "UNA VIDA EN LA MARINA DE GUERRA" - DISCURSO DE DESPEDIDA DEL VICEALMIRANTE FERNANDO CERDAN RUIZ AL DEJAR EL CARGO DE COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA.

14. DISCURSO DE ASUNCION DEL COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA ALMIRANTE RICARDO ALFONSO MENENDEZ CALLE

20. ESPECIAL: PROYECTO BALSA: RENOVAR EL ANCESTRAL LIDERAZGO MARÍTIMO DEL PERÚ EN OCEANÍA
PIERO MOROSINI, PH.D.

48. PRESENTACIÓN DEL LIBRO: CIEN AÑOS DE LA LLEGADA DE LA MISIÓN NAVAL AMERICANA EN EL PERÚ
CONTRALMIRANTE FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

56. MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU.- SEGUNDA PARTE
CAPITAN DE NAVIO JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

70. LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA (1788-1808)
CAPITAN DE NAVÍO JORGE VIZCARRA FIGUEROA

78. INVESTIGACIÓN SOBRE EL UNIFORME DEL BATALLÓN "GUARNICIÓN DE MARINA" USADO EN LA BATALLA DE MIRAFLORES
HISTORIADOR CARLOS ENRIQUE BUITRÓN APUMAYTA

86. ENTREVISTA AL HISTORIADOR JOSÉ AGUSTÍN DE LA PUENTE
DOCUMENTALISTA LUIS ENRIQUE CAM

96. RECORDANDO A LA FLOTILLA DE LANCHAS TORPEDERAS
CAPITÁN DE NAVÍO ROQUE LORET DE MOLA PACUSSICH

112. LA LIBERTAD EN EL LEJANO ORIENTE. UN CONCEPTO DISTINTO A NUESTRA VISIÓN OCCIDENTAL
CAPITÁN DE COBERTA ALBERTO GUTIERREZ GOZZER

ACTUALIDAD NAVAL

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

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

130. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



Editorial

La tercera edición de nuestra centenaria Revista de Marina termina el año 2020 con artículos de relevancia institucional y aporte al conocimiento de nuestra historia. Creemos que el rol que nuestra Revista cumple en provecho de la difusión tanto de la conciencia marítima como del planteamiento de ideas de índole profesional, como instrumento de primer orden para la formación y prestigio de la Marina de Guerra del Perú.

En este número colocamos los dos discursos dados durante el relevo en el cargo del Comandante General de la Marina. Estos textos alimentan el ánimo y refuerzan el compromiso de continuar trabajando con vocación de servicio para el engrandecimiento del país a través de nuestra Institución; y que nuestra carrera naval exige lo mejor de cada uno de nosotros, aún en momentos de prueba como los que la pandemia por el COVID-19 nos exige. Vale recordar lo que sostuvo el Vicealmirante Fernando Zapater Vantosse cuando tuvo que dar su discurso durante la ceremonia por su pase a la situación militar de retiro, en 1974: "La Marina es una Institución en la que en momentos de prueba los hombres no pretenden asegurarse, sino sacrificarse".

Asimismo, interesantes textos de historia institucional aportan nuevas luces para la formación de nuestros suscriptores. No debemos olvidar que el marino es un profesional que resalta por su vasta ilustración, la misma que da prestigio al uniforme que viste, así como al país que representa. De índole marítimo, los artículos en mención ocupan un rango temporal que abarca desde las fabulosas etapas de navegación prehispánica hasta el arribo de la flotilla de lanchas torpederas en la década de 1960. Ambos extremos se complementan con una descripción de la participación de la Marina española durante la expedición filantrópica que llevó vacunas a gran parte del nuevo continente en tiempos del Virreinato, así como nuevos detalles respecto al uniforme que los marinos del batallón "Guarnición de Marina" usaron en la batalla de Miraflores del 15 de enero de 1881.

La brillante presentación del libro Misión Naval Americana en el Perú, así como la parte segunda del artículo Memoria Organizacional y segunda especialidad profesional, brindan valiosa información sobre nuestra Marina a lo largo del siglo XX, centuria que estuvo llena de aprendizajes y evoluciones del aspecto organizativo por parte de diversas misiones navales, así como de las lecciones que se aprendieron de ellas.

Finalmente, un artículo escrito a raíz de la experiencia de su autor, quien estuvo un año estudiando en un país tan distinto al nuestro como lo es China, nos permite ampliar nuestros horizontes respecto a costumbres, valores sociales y entendimientos diversos a los de la cultura occidental.

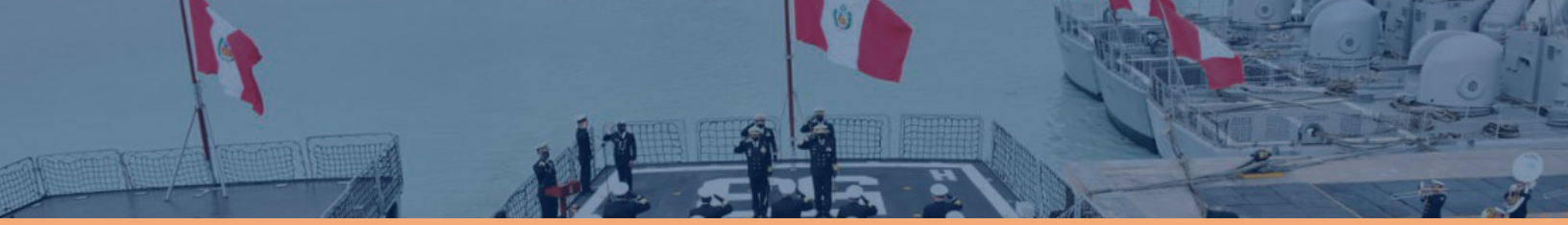
La Revista de Marina continúa con sus labores académicas e intelectuales tratando de llevar saber y cultura a quienes tenemos el orgullo de contar como nuestros suscriptores. Culminamos el año 2020 con agradecimiento y esperanza en que el 2021, año del bicentenario de nuestra Marina de Guerra y de nuestra Nación, sea un año que nos permita seguir luchando contra el COVID-19, seguir poniendo el hombro y no dejarse vencer frente a la adversidad. Ante la crisis debemos ver las oportunidades de mejora con creatividad e ingenio y nuestra Institución siempre ha estado a la vanguardia.

El Director



“UNA VIDA EN LA MARINA DE GUERRA”

Discurso de despedida del Vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz



"Una vida en la Marina de Guerra"



VICEALMIRANTE FERNANDO CERDÁN RUIZ

Calificado en Submarinos y en Armas Submarinas. Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, el Curso de Operaciones Submarinas y Táctica Avanzada, Curso de Comando y Estado Mayor y Curso de Guerra Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval, Curso de Alto Mando en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos de Chile, el Curso Metodologías Activas y Colaborativas en la Educación Superior- Pontificia Universidad Católica del Perú, el Curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis.

Ostenta un MBA en Administración de Negocios y una maestría en Dirección de Personas y un diplomado en Asociaciones Público-Privadas, todas realizadas en la Universidad del Pacifico. Ha realizado el Programa Avanzado de Administración de Empresas ESAN, Programa de Alta Dirección para la Defensa CENTRUM, y el Programa de Alta Dirección de la Escuela de Dirección de la Universidad de Piura.

El 10 de octubre del 2014 el gobierno le confiere el ascenso al grado de Vicealmirante, asumiendo en el 2015 el cargo de Inspector General de la Marina posteriormente en el 2017 asumió el cargo de Comandante General de Operaciones del Pacífico. El 30 de octubre del 2018, mediante Resolución Suprema Nº158-2018-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.

RESUMEN

El 2 de noviembre del 2020 se realizó la ceremonia de pase a la situación militar de retiro del Vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, culmina su larga y destacada carrera de 42 años de servicio ininterrumpido. En este artículo, el Vicealmirante Cerdán Ruiz recuerda su paso por la Institución, desde sus inicios como cadete naval, hasta su nombramiento como Comandante General de la Marina.

PALABRAS CLAVE

Escuela Naval del Perú, BAP *Larrea,* Manuel Santiago Vascones, Jorge Portella Roca.

ABSTRACT

On November 2, 2020 took place the military retirement ceremony of Vice Admiral Fernando Cerdán Ruiz, ending his long and remarkable career of 42 years of unstoppable service. In this article, the Vice Admiral Cerdán Ruiz recalls his steps through the Institution, from the beginning as naval cadet to his entitlement as the Navy's General Command.

KEYWORDS

Peruvian Naval Academy, BAP Larrea, Manuel Santiago Váscones, Jorge Portella Roca.

El 1 de marzo de 1978, hace 42 años y 7 meses, llegué de franco a bordo, junto con 146 aspirantes a Cadetes Navales, compañeros y amigos. Al pasar por la puerta Unión de nuestra *alma mater,* la querida Escuela Naval del Perú, iniciamos una sólida formación naval. Antes de ello, era tan solo un fiel admirador de la Armada Peruana y de su máximo héroe, el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario. Escuchaba siempre en mi interior las tres pitadas cortas que daban las grandes unidades de combate en el puerto del Callao al hacerse a la mar. Estas sirenas generaban un sentimiento especial en mi interior, de muy alto espíritu marinero.

Durante cinco años, mi promoción, integrada por jóvenes de sólidos valores y ávidos de gran aprendizaje, recibimos una intensa e importante formación, que complementamos con los principios y valores inculcados en nuestros hogares. Asimismo, adquirimos las competencias que todo hombre de mar debe tener para enfrentar las grandes tormentas y tempestades a las que el marino peruano



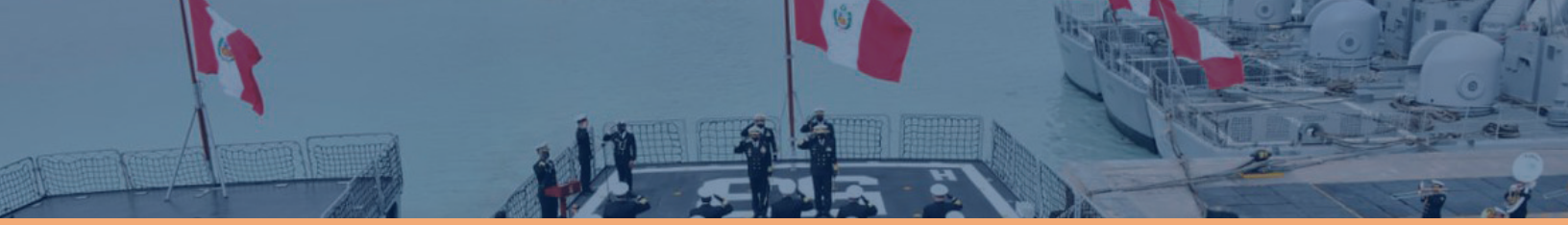
está acostumbrado a vencer. Con ello, luego de un exigente periodo, 94 jóvenes cadetes navales nos graduamos como Alféreces de Fragata y procedimos a cubrir un puesto de maniobra.

Todos teníamos una mirada al horizonte, muchas esperanzas, energía y compromiso con la institución y, por tanto, con nuestra patria. Desde ese instante, en nuestros puestos, cada uno materializaría y complementaría sus conocimientos, experiencias, habilidades y destrezas para iniciar la maniobra de zarpe. Así comenzaríamos pronto una larga e interesante travesía.

Una vez graduado como Alférez de Fragata, tuve la oportunidad de pertenecer a la dotación del BAP *Larrea*. Esta experiencia inolvidable fue mi primera escuela práctica, donde adquirí gran experiencia en la administración de personal, así como en grandes costumbres y tradiciones marineras. Llamado por las profundidades del mar con una firme, fiel y apasionante vocación, decidí pertenecer a la gloriosa y respetada fuerza de submarinos. Al presentarme el primer día a la Escuela de Submarinos quedó impregnado en mí el lema escrito en la parte superior de su *hall* principal, que dice: "Aquí se forjan hombres de acero". Con el tiempo lo entendí perfectamente.

De esa manera iniciamos una hermosa carrera naval que, en mi caso, por la estela dejada del que en vida fue el Capitán de Navío Jorge Portella Roca, a quien le envío mi eterno agradecimiento al cielo, y por la atracción de las profundidades del mar, hicieron que eligiera mi querida calificación de submarinos.

Al escuchar el segundo toque de la alarma de inmersión, nos sumergimos en el punto



de inmersión rumbo al Área de Operaciones para hacer frente a las amenazas que podían presentarse y empleamos todos los medios disponibles para el cumplimiento de la misión. Estábamos listos para emplear las competencias y los conocimientos adquiridos en forma efectiva en la Escuela Naval.

Al obtener la ansiada insignia de submarinos fui destacado a diversas unidades submarinas y ejercí todos los cargos, de acuerdo con la línea de carrera. Obtuve una valiosa experiencia en la operación y conducción de esta muy temida arma silente, cuyas principales características son el profesionalismo, el espíritu de cuerpo y la camaradería. Deseo destacar mi comando a bordo del BAP *Islay*, donde pude materializar las competencias adquiridas en esta área de la guerra naval.

Tuve la increíble experiencia de pertenecer al Batallón Ligero de Combate Numero 3, y fui parte de los que combatieron contra el flagelo del terrorismo. En ese sentido quiero hacer un reconocimiento a aquellos valerosos hombres que en el cumplimiento del deber entregaron sus vidas por la pacificación nacional, y dejaron en nosotros recuerdos de fortaleza y valentía que perdurarán por siempre.

Considero importante destacar la importancia de haber ejercido el cargo de Director de Recursos para la Defensa del Ministerio de Defensa, donde propuse la implementación del sistema de compensaciones industriales y sociales *offset*. Esta medida generó la primera directiva y su implementación en las Fuerzas Armadas. En la actualidad el sistema offset tiene un enfoque directo, y ha demostrado su efectividad en las compras militares. Por ello, hemos presentado un proyecto de ley que le otorga la base normativa al sistema de compensaciones *offset* directo e implementa un nuevo sistema de compensaciones industriales y sociales *offset* indirecto, en beneficio del desarrollo socio económico del país.

La institución me nombró Director de la Dirección de Alistamiento Naval, donde tuve la oportunidad de conocer más a fondo la situación del material de nuestras unidades navales, así como los beneficios que tendría la Marina de Guerra del Perú con el fortalecimiento en la implementación de proyectos de investigación y desarrollo, como lo venían haciendo diferentes países desarrollados en el mundo.

Asimismo, ejercí los cargos de Jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos y de Comandante de la Fuerza de Submarinos. Mantuve este último cargo durante dos años consecutivos. Gracias al profesionalismo del personal superior y subalterno, trabajamos el diseño e implementación del proyecto de investigación de lo que ahora es el Sistema de Combate de las Unidades Submarinas denominado "Kallpa", así como otros proyectos de importancia estratégica, que permitieron recuperar las capacidades de nuestras unidades con medios nacionales y sin dependencia tecnológica.

He sido parte de la dotación de diversas Direcciones Generales que han fortalecido mis competencias como oficial de marina: la Dirección General de Economía de la Marina y la Dirección General de Material de la Marina. Como Subjefe del Estado Mayor General de la Marina tuve una visión de la institución en su totalidad, que sin lugar a duda ha sido la columna vertebral para los siguientes cargos que he ejercido.

También fui nombrado Inspector General de la Marina. En ese cargo desarrollé un Sistema de Inspectoría denominado Sisin, que mejoró la capacidad en la gestión del control interno, en lo relacionado con el monitoreo y la estadística. De este modo, se logró efectivizar el levantamiento de deficiencias y observaciones de las unidades y dependencias. El citado sistema fue reconocido como un proyecto de

mejora ganador por el Comité de Gestión de la Calidad de la Sociedad Nacional de Industrias.

Asimismo, ejercí el cargo de Comandante General de Operaciones del Pacífico por dos años y tuve la valiosa experiencia de conducir una serie de ejercicios, desplazamientos y operaciones en el ámbito nacional e internacional. Es pertinente mencionar las operaciones de ayuda humanitaria durante el fenómeno de El Niño costero en 2017, con una significativa participación a favor de los damnificados y comunidades sensibles del norte de nuestro país. En la tarea empleamos medios militares de forma innovadora en operaciones de ayuda humanitaria, como los vehículos anfibios LAV II, los cuales navegaron en zonas inundadas con la finalidad de rescatar a nuestros compatriotas en situación de vulnerabilidad. Este empleo innovador fue reconocido también como un proyecto de mejora ganador por el Comité de Gestión de la Calidad de la Sociedad Nacional de Industrias.

También resalto de ese comando la organización y conducción del ejercicio multinacional UNITAS 58, donde fuimos anfitriones. El ejercicio se desarrolló en dos fases, Pacífico y Anfibio, y contó con la participación de mas de 4200 marinos y un aproximado de 60 unidades navales, terrestres y aéreas de 19 países, provenientes de tres continentes: Europa, Oceanía y América.

El 30 de octubre de 2018 fui nombrado Comandante General de la Marina de Guerra del Perú.

En el ámbito de apoyo al orden interno, nuestra institución ha participado, en forma activa, en el área de operaciones del Vraem, donde ha enfrentado los remanentes del terrorismo, a través de operaciones dirigidas y coordinadas con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Se ha mantenido permanentemente la vigilancia de nuestros ámbitos marítimos, fluviales y lacustres, lo que contribuyó a detectar e impedir delitos como tráfico ilícito de drogas, pesca ilegal, tráfico de madera, minería ilegal, entre otros.

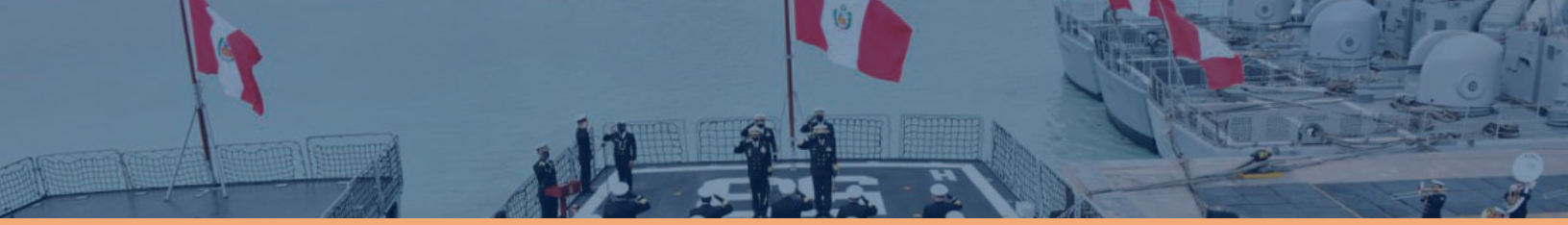
En el ámbito operacional y de apoyo a la política exterior del Estado, participamos con éxito en diversos ejercicios y desplazamientos internacionales, dentro de los cuales podemos mencionar los operativos UNITAS Atlántico-Anfibio 2019 en Brasil, UNITAS Pacífico 2019 en Chile, SUBDIEX 2019 en la costa oeste de Estados Unidos, SOLIDAREX 2019 en las costas del Perú, Ecuador y Colombia, y la Campaña Antártica 2019 ANTAR XXVI. Asimismo, la fragata misilera BAP *Quiñones* zarpó el viernes 30 de diciembre de ese año hacia Ecuador para el operativo UNITAS Pacífico.

Se ha considerado la participación del submarino BAP *Pisagua* para el próximo desplazamiento operacional SUBDIEX, en la costa este de Estados Unidos.

Se ha continuado con la construcción del segundo buque multipropósito en el SIMA-Callao y de la plataforma itinerante de acción social "Río Yavarí" en el SIMA-Iquitos. También está en su fase final de alistamiento la quinta y sexta patrulleras marítimas por parte del SIMA-Chimbote.

Asimismo, se viene ejecutando la construcción de cuatro lanchas de interdicción marítima, en convenio con el Ministerio de la Producción, con el fin de incrementar la capacidad de apoyo a las operaciones de la Autoridad Marítima Nacional.

Se ha considerado el contar, en el mediano plazo, con hasta cuatro unidades de transporte logístico capaces de varar en cualquier parte del litoral, y que serán construidas en los Servicios Industriales de la Marina. Al respecto, el Ministerio de Defensa gestiona el financiamiento de las dos primeras de estas unidades, a través del Fondo para Intervenciones



ante la Ocurrencia de Desastres Naturales (FONDES).

Todos los proyectos relacionados con la construcción naval se complementarían con otros vinculados a la probable cesión y transferencia de unidades navales de segundo uso de armadas extranjeras amigas, como Brasil, Corea del Sur e Italia.

Además, se ha continuado con la modernización de nuestras actuales unidades submarinas en el SIMA-Callao, con la asistencia técnica de la empresa ThyssenKrupp Marine Systems de Alemania.

Todos nuestros proyectos han buscado cerrar brechas de capacidades y, a la vez, contribuir a reactivar la economía nacional, para así generar puestos de trabajo y diversos beneficios para la sociedad en su conjunto; entre ellos, impulsar la industria, elevar el nivel tecnológico, generar empleo, demandar bienes y servicios locales, además de permitir que nuestro astillero modernice su equipamiento y mejore sus procesos de construcción de alto bordo.

Se inició la modificación de una aeronave Fokker-50 en la República Argentina para la instalación de un sistema de vigilancia electrónica Sigint, con lo cual la aeronave aumentará sus capacidades de exploración aérea con sistemas electrónicos integrados de última generación.

Se efectuaron las gestiones para que en los primeros meses de 2021 lleguen a nuestro país los cuatro helicópteros Super Sea Sprite SH-2G, que incrementarán las capacidades operativas de la guerra naval.

La naturaleza de la concepción del establecimiento naval terrestre es el soporte y sostenimiento logístico de nuestras unidades navales, en lo que se refiere a cantidad y calidad, y, como tal, debe ser acorde a los últimos desarrollos tecnológicos. La Base Naval del Callao exige ese cambio y, por ello, se ha efectuado la suscripción del Convenio de Cooperación Interinstitucional con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en relación con un decreto de urgencia que dispone la transferencia presupuestal para iniciar el proyecto de inversión de la Fase I del Plan Maestro de la Base Naval del Callao y la elaboración de los expedientes técnicos de los proyectos de las Fases 2 y 3, actualmente en proceso.

Al respecto, el proyecto de la Base Naval del Callao permitirá la ampliación de las capacidades del puerto del Callao, lo que, a su vez, incrementaría los ingresos del Estado por importaciones y disminuiría el déficit de infraestructura nacional. El citado proyecto considera la liberación de terrenos, los que, al ser concesionados, generarían ingresos a la institución, que podrían ser empleados para modernizar o reemplazar nuestras unidades navales que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Es importante resaltar la necesidad del mejoramiento y la ampliación del muelle de la Estación Naval de Paita, para lo cual se suscribió un convenio específico de cooperación interinstitucional con el Ministerio de la Producción, próximamente a ser implementado.

Se consideró la necesidad institucional de fortalecer la conciencia marítima de la población mediante la construcción del Parque Temático "Marina de Guerra del Perú", a ubicarse en la Costa Verde. Se suscribió un convenio interinstitucional con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento para su ejecución.

En el marco de la estrategia de acción social con sostenibilidad, se continuó participando en el desarrollo social del Perú, a través de las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS) y las campañas en las cuencas de los ríos Ucayali, Yavarí, Tigre, Napo, Morona, Putumayo y Amazonas, y en el lago Titicaca, que llevaron servicios esenciales a las poblaciones más alejadas del país, en apoyo al Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social.

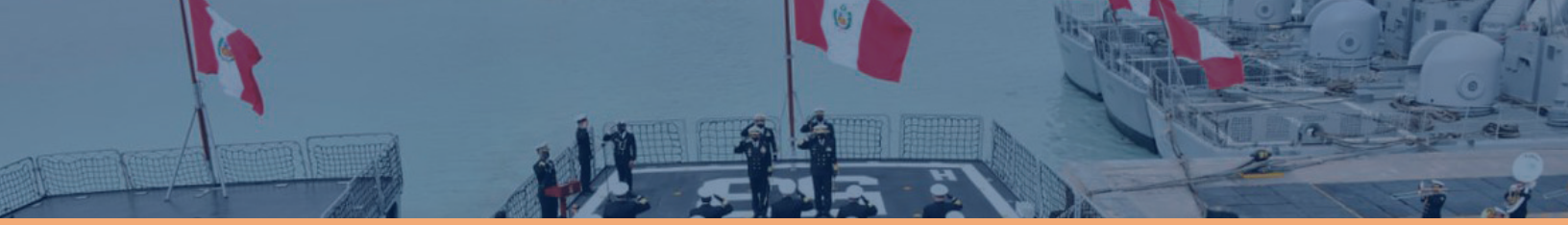


En 2019 obtuvimos la Medalla Líder en la Categoría Oro del Premio Nacional a la Calidad, y en 2020 alcanzamos el máximo galardón en el reconocimiento de las organizaciones públicas y privadas a la excelencia en gestión de calidad institucional, con el Premio Nacional a la Calidad 2020. Estos concursos fueron organizados por el Comité de Gestión de la calidad de la Sociedad Nacional de Industrias.

Asimismo, hemos atendido, en lo posible, las necesidades del personal naval y de sus familias, tanto en lo profesional, a través de su capacitación y especialización, como en su bienestar, al impulsar importantes proyectos de inversión, mejoras de infraestructura y calidad del servicio en las áreas de salud, educación y bienestar familiar. Ya que desde muy joven aprendí que el recurso humano constituye el elemento más importante que posee la institución, a ustedes mi más sincero reconocimiento, porque gracias a su esfuerzo, dedicación y creatividad han hecho de nuestra Marina de Guerra una organización de la cual nos podemos sentir todos muy orgullosos.

Hemos mantenido una Marina de Guerra sólida y referente, reconocida por su cohesión, respeto, lealtad y alto espíritu de cuerpo en su estructura interna. Somos integrantes de una institución estable y que sabe hacia dónde se dirige, e impulsamos la modernización y reestructuración con visión de futuro. Pero lo más importante es que tenemos a un personal naval altamente motivado y creativo que, a pesar de las adversidades, entrega diariamente lo mejor de sí, apoyado siempre por sus dignas familias navales.

En estos dos años, desde el inicio de mi gestión, nos trazamos varios objetivos que



hemos cumplido a cabalidad, no obstante que, desde marzo de 2020, se presentó el COVID-19, al que combatimos desde esa fecha. Era un enemigo invisible, distinto y de gran letalidad, que nos ha colocado en un escenario de guerra. Para enfrentar al COVID-19, nuestra institución ha puesto a disposición de todos los peruanos sus recursos humanos, materiales y organizacionales, en forma innovadora.

Así, se realizaron las gestiones que permitieron la adecuada implementación del Hospital Naval y los diferentes establecimientos de salud de nuestra institución, a nivel nacional, para hacer frente a la pandemia del coronavirus y evitar la mayor cantidad de pérdidas de nuestro personal naval y familiares.

Como parte de los proyectos de investigación y desarrollo de la Marina, se desarrolló el respirador artificial "Samay" y se fabricaron 110 equipos. De esta manera se redujo la dependencia técnica y logística ante la escasez presentada por la pandemia.

La activa participación institucional en el programa "Te cuido Perú" y en las operaciones "Tayta", a nivel nacional, en coordinación con otros organismos del Estado, han dado resultados favorables, gracias a un trabajo sinérgico multisectorial en beneficio de las poblaciones más vulnerables.

Teniendo presente que el personal naval es nuestro principal recurso, y por ende también sus familiares, logramos el fortalecimiento de nuestro sistema de salud. Destacaron en esta tarea las labores de instalación de dos hospitales de contingencia, que emplearon nuestras bases modulares, a fin de atender pacientes leves y moderados.

Asimismo, implementamos un laboratorio de pruebas moleculares en el Centro Médico Naval a través de un convenio con Suiza Lab, e innovadores tratamientos como el basado en la plasmaféresis y en el empleo de medicina hiperbárica. Finalmente, adquirimos una planta generadora de oxígeno medicinal para el CEMENA.

Orientamos nuestros mejores esfuerzos en las Áreas de Educación y Bienestar. Resalta la implementación de sistemas de educación a distancia, mediante el uso de sistemas de internet Sieweb, PEAD, entre otros, desde los inicios de la pandemia, lo que permitió mantener la calidad educativa de los liceos navales, en todos sus niveles. Se mejoraron las instalaciones del Club Grumete Medina, que también sirvió de alojamiento para personal naval durante la pandemia.

Me voy con la satisfacción del deber cumplido, consciente de la situación actual que vive el país por la pandemia, con un claro sentimiento de nostalgia, pensando que en breve debo entrar a puerto, amarrar a muelle y doblar espías.

Tengo la convicción de que la Marina de Guerra del Perú seguirá siempre adelante, basada férreamente en su planeamiento estratégico de largo plazo y en la pericia de su personal.

Guardo recuerdos de todo tipo, de los buenos y de los otros. Recuerdo a gente buena y noble que me acompañó en esta travesía. Algunos ya no se encuentran con nosotros, pero siempre los recordaremos con cariño.

Dedico la primera espía encapillada, como símbolo de mi eterno agradecimiento, a Dios por haberme dado la oportunidad de conducir una institución tan prestigiosa y reconocida como la Marina de Guerra del Perú, y por permitirme tomar decisiones acertadas sin perder de vista los intereses nacionales.

Dedico la segunda espía encapillada a mi familia, que, en estos más de 40 años al servicio de la Marina de Guerra, me alentaron y acompañaron. Sin ella nada hubiese sido posible. Las gracias a mi señora madre, un beso inmenso al cielo; otro beso para mi esposa y compañera de vida, Mary, que me ha acompañado

durante 40 largos años y a quien debo el mayor respeto, admiración y amor solo comparable al que profeso a mis adorados hijos Jean Pierre y Jean Paul, que tuvieron que soportar mi ausencia por limitaciones que forman parte de la carrera, pero no dudaron en estar siempre a mi lado, dándome sus consejos y apoyo incondicional; los amo con todo mi corazón.

Dedico la tercera espía encapillada a mi compañero y amigo Manuel Santiago Vascones, que me ha acompañado estos dos años de gestión en forma impecable con su excelente asesoramiento y respaldo como Jefe del Estado Mayor General de la Marina. También a mis queridos compañeros y amigos de la mejor promoción, la promoción 1982, por haber recibido su respaldo y sus consejos, que han sido siempre considerados y valorados.

Dedico la cuarta espía encapillada a los señores Oficiales Almirantes integrantes del Consejo Superior y Consultivo de la Marina, que en todo momento durante mi comando han asesorado al Alto Mando, en forma responsable, profesional e imparcial, para la correcta toma de decisiones.

Dedico, con gratitud y gran reconocimiento, el doblado de la espía número uno y cuatro, que representa la base para que la unidad permanezca en posición segura, a todo el personal naval, que con su lealtad, dedicación y profesionalismo han permitido que hoy nos encontremos amarrando a muelle con pocas bajas, listos para el relevo del comando y continuar las operaciones.

Asimismo, agradezco a los profesores e instructores que me formaron con el espíritu combativo, solidario, institucional y de caballero, denominador común del Oficial Naval, y supieron transmitirme, con su ejemplo, el afán de superación permanente y la terca voluntad de amor a la institución.

La larga trayectoria naval me concede licencia para expresar que nos hicimos marinos para ser profesionales de la guerra y, por ello, debemos estar permanentemente capacitados para el manejo de crisis. Ese es el reto de todas las generaciones. La Marina y el país requieren de hombres y mujeres con identificación plena, con alta preparación profesional, con liderazgo, temple de acero y sólidos principios que sepan afrontar las situaciones de conflicto, tanto en lo bélico como en lo logístico, administrativo y económico-financiero.

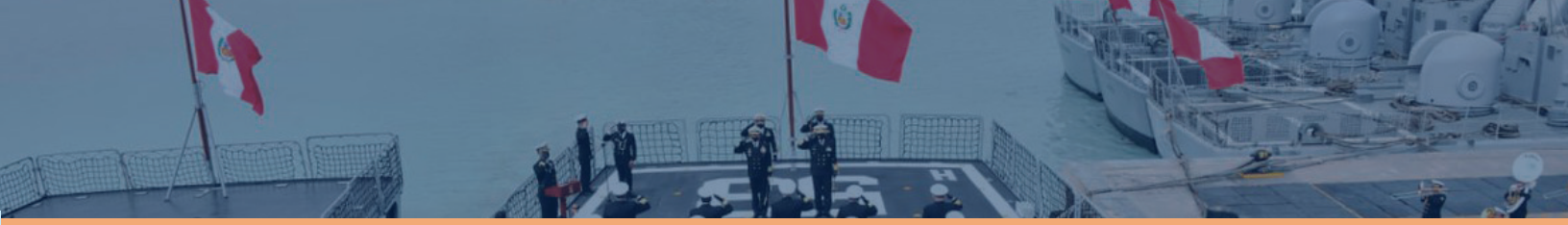
Me despido con la satisfacción del deber cumplido, con el orgullo de haber sabido comportarme institucionalmente acorde a los principios navales, agradecido por lo que cada marino me enseñó y tranquilo en mi espíritu, al haber seguido la estela que el Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario nos dejó como guía.


MARINA DE GUERRA DEL PERU
#MuseosNavalesMGP
¿Quieres ser parte de nuestra tripulación?
Navega con nosotros de manera interactiva.
MUSEOS NAVALES DEL PERÚ
www.museosnavales.mil.pe



ALMIRANTE RICARDO ALFONSO MENÉNDEZ CALLE,

COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA



Almirante Ricardo Alfonso Menéndez Calle, Comandante General de la Marina



ALMIRANTE RICARDO MENÉNDEZ CALLE

Calificado en Aviación Naval. Ha seguido el curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, el curso Táctico en la Fuerza Aérea del Perú, el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, el curso de Guerra Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval y fue participante del Curso XVI CEDEYAC. En el año 2011, el gobierno le confiere el ascenso al grado de contralmirante y es designado como comandante de la I Zona Naval. Posteriormente en el 2013 se desempeñó como comandante de la Fuerza de Aviación Naval. En el 2014, asumió el cargo de Director de Administración del Personal de la Marina y en el 2015 como Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. En el 2016, el gobierno le confiere el ascenso al grado de Vicealmirante y asume el cargo de Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, el 2017 asume el cargo de Inspector General de la Marina, el 2018, asume el cargo de Director General del Material de la Marina y en el 2019, es designado como Director General de Capitanías y Guardacostas. El 31 de octubre del 2020, mediante Resolución Suprema Nº-115-2020-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.

RESUMEN

Ante la cripta del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, ubicada en la Escuela Naval del Perú, el 2 de noviembre del 2020, se llevó a cabo la ceremonia de asunción del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Ricardo Menéndez Calle, quien relevó en el cargo al Vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz.

PALABRAS CLAVE

Comandancia General de la Marina, Almirante Alfonso Menéndez Calle, Escuela Naval.

ABSTRACT

Before the crypt of Great Admiral of Peru, Don Miguel Grau Seminario, located in the Peruvian Naval Academy, on November 2, 2020, took place the assumption ceremony of the General Commander of the Peruvian Navy, Admiral Ricardo Menéndez Calle, who succeed Vice Admiral Fernando Cerdán Ruiz.

KEYWORDS

General Command of the Navy, Almirante Ricardo Alfonso Menéndez Calle, Peruvian Naval Academy.

Quisiera que mis primeras palabras como Comandante General de la Marina sirvan para rendir un sentido homenaje a todos los miembros de nuestra Institución, en actividad y retiro, así como a los familiares de nuestra gran familia naval, quienes partieron al encuentro de Nuestro Señor debido a la pandemia que atravesamos. Deseo que el Señor les dé el descanso eterno y brille para todos ellos su luz perpetua. Quiero asegurarles que continuaremos en pie de guerra, combatiendo en todos los frentes hasta vencer a este enemigo invisible, haciendo todo lo necesario por la salud de nuestro personal.

Asimismo, deseo expresar, a través del Señor Ministro de Estado en el Despacho de Defensa, mi sincero agradecimiento al Señor Presidente Constitucional de la República por la confianza depositada en mi persona, para asumir el gran reto de conducir a nuestra gloriosa institución hacia el bicentenario de la República y de su propia creación.

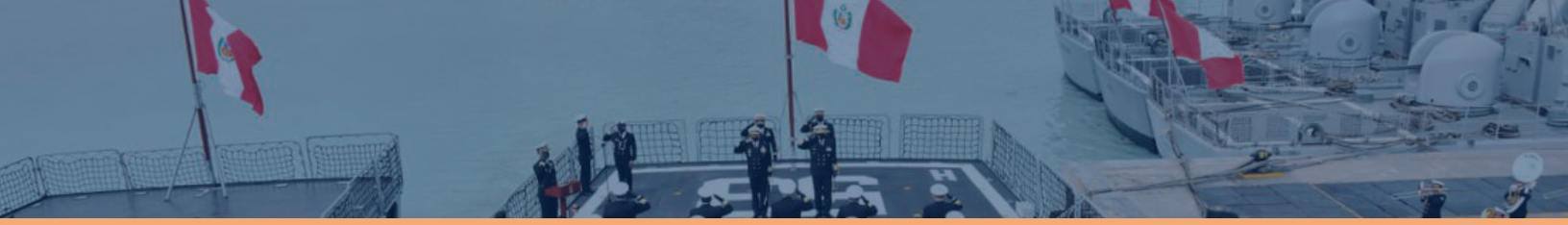


Declaro mi compromiso de hacer mi mejor esfuerzo por continuar recorriendo paso a paso las etapas trazadas en nuestro plan estratégico institucional, con la visión de contar con un poder naval capaz de actuar con éxito donde lo requieran los intereses nacionales. Tengo la seguridad de contar para ello con el profesionalismo, la iniciativa y el espíritu de servicio de todos y cada uno de los hombres y mujeres que integramos la Marina de Guerra del Perú.

De igual forma, deseo expresar al Señor Almirante Fernando Cerdán Ruiz, a nombre de la Marina de Guerra del Perú, nuestra más sincera felicitación por haber conducido nuestra institución de una manera ejemplar y decidida. Continuaremos ese rumbo firmes al pie del timón.

Los principios y valores que caracterizan a los miembros de la Marina de Guerra del Perú representan las convicciones éticas y morales propias de una institución que nació con la patria y que, *ad portas* de su bicentenario, se presenta ante la nación como un pilar fundamental en la defensa de su soberanía, el mantenimiento del orden interno y el apoyo al desarrollo nacional.

En ese sentido, la principal preocupación de mi gestión será el desarrollo profesional y el bienestar de nuestro personal, principal activo con el que contamos y de cuyo esfuerzo y dedicación emanan todos los logros institucionales. Por ello, continuaremos impulsando las políticas y los proyectos destinados a afianzar la preparación técnica profesional y calidad de vida de todo el personal superior, subalterno, marinería y civil de la Marina, lo cual nos permitirá contar con una base sólida, afianzada en valores institucionales, sobre la cual se sustenten todas las capacidades materiales y tecnológicas que venimos



Almirante Ricardo Alfonso Menéndez Calle, Comandante General de la Marina

adquiriendo, a fin de garantizar su máximo aprovechamiento y rendimiento.

De igual forma, continuaremos con la mejora del Sistema de Salud de la Marina, que es una pieza de vital importancia en nuestra lucha frontal contra el enemigo invisible del COVID-19. No escatimaremos esfuerzos en dotarlo de las tecnologías y los recursos necesarios para continuar con esta importe labor.

Asimismo, seguiremos apoyando incansablemente, con todos los recursos personales y materiales necesarios, los esfuerzos que realiza el Estado para controlar esta pandemia y así contribuir a que nuestra población desarrolle sus actividades dentro de un marco de orden y seguridad.

Estando próximos a entrar en el año del bicentenario y, a pesar de las grandes dificultades que hoy nos toca afrontar como nación, impulsar y gestionar la renovación y modernización de nuestras fuerzas navales es otro de nuestros objetivos. Para ello, daremos un especial impulso a los diferentes proyectos en desarrollo, tanto en lo que respecta a la investigación, modernización, adquisición y construcción de medios navales, así como a la incorporación y el desarrollo de nuevas tecnologías, con vistas a contar con un poder naval acorde con las actuales amenazas, decididos a actuar cuando y donde la patria lo demande.

La protección de nuestro mar y nuestros ríos y lagos navegables demanda una dedicación permanente por parte de la Marina de Guerra. Por ese motivo, en salvaguarda de los intereses nacionales, daremos especial atención a la mejora de las capacidades de control y vigilancia del ámbito acuático, evitando que el Mar de Grau y los ríos y lagos navegables se vean amenazados por la presencia de actividades ilícitas, como la pesca ilegal, el tráfico ilícito de drogas, la minería ilegal, entre otras.

Tal como lo anunció el Excelentísimo Señor Presidente Constitucional de la República, en su discurso pronunciado el 8 de octubre de 2020 frente a la cripta donde descansan los restos mortales de nuestro Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, llevaremos adelante el gran proyecto de construcción de dos patrulleros oceánicos por parte de los Servicios Industriales de la Marina, lo que, sumado al proyecto de construcción de patrulleras marítimas, nos permitirá complementar un adecuado control de nuestro dominio marítimo y, al mismo tiempo, brindar auxilio a embarcaciones en peligro dentro de nuestra área de responsabilidad de búsqueda y rescate en cumplimiento a los tratados internacionales firmados por el Estado Peruano.

Somos un país dueño de una gran biodiversidad. Nuestra Amazonía es otro de los escenarios en donde la Marina de Guerra cumple una función sumamente importante desde hace mas de 150 años, acompañando y fomentando el progreso de esa querida región. Ello nos obliga a renovar nuestro firme compromiso de continuar velando por la seguridad de nuestros majestuosos ríos, para proteger sus recursos naturales y llegar hasta los poblados más alejados con una mano amiga llena de amor desinteresado por la patria, y para, al mismo tiempo, contrarrestar toda actividad que ponga en peligro su delicado equilibrio.

Finalmente, agradezco a Dios por iluminar siempre mi camino, a mi querida esposa, adorados hijos, mi querida nuera y nietas, por su apoyo y amor incondicional, así como a mis recordados padres, quienes supieron guiar mis pasos y me mostraron el camino con una vida ejemplar, a mis hermanos, familiares y amigos por su invalorable soporte. Un especial agradecimiento a mis jefes, instructores y subordinados, de quienes aprendí y continúo aprendiendo en

forma permanente, con quienes comparto la alegría y satisfacción de alcanzar esta alta responsabilidad.

De igual forma, cómo no mencionar a esa otra gran hermandad, mis compañeros de promoción, con quienes, hace ya 41 años, ingresamos a través de la puerta "Unión" a nuestra alma mater, llenos de ilusiones y expectativas, que fuimos reforzando y curtiendo con la sal de nuestro mar. Así, convertimos los lazos de amistad en sólidos vínculos que nos mantendrán unidos hasta el fin de nuestros días. Estoy seguro de contar siempre con su apoyo, consejo e incondicional amistad, y haré mi mayor esfuerzo por dejar muy en alto y reafirmar el prestigio nuestra promoción.

Personal naval, soy consciente del enorme reto que asumo al tomar las riendas de nuestra gloriosa Institución. Sé que no será fácil, pero con el compromiso y lealtad de todos ustedes estoy convencido de que llegaremos a buen puerto.



REVISTA DE MARINA



INFÓRMATE CON LOS MEJORES ARTÍCULOS
HISTÓRICOS, CULTURALES, CIENTÍFICOS Y TECNOLÓGICOS



PUBLICA EN NUESTRA REVISTA

FONDO DE PUBLICACIONES DE LA DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

Av. La Marina Cdra. 36 (Cruce con Av. Insurgentes s/n)
La Perla - Callao - Perú

Telf.: 01-207 8900 anexo 2356

Email: revismar@marina.pe

MARINA DE GUERRA

200 años
1821 - 2021

¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

Proyecto BALSA: renovar el ancestral liderazgo marítimo del Perú en Oceanía



La balsa de madera Kon-Tiki en su expedición de 1947, atravesó el océano Pacífico, desde Perú hasta la Polinesia.





PIERO MOROSINI, PH.D.[1]
Piero Morosini, Wharton Ph.D., MA, MBA, *project leader* del Proyecto BALSA, es reconocido internacionalmente como líder mundial de pensamiento en *management*; así como: conferenciante, emprendedor social, y autor de cuatro libros, artículos científicos y docenas de estudios de caso. Su ultimo libro, *Seven Keys to Imagination*. (Rushmore Press. Las Vegas, USA, Octubre 2019) ha sido publicado en cuatro lenguas, entre ellas el español. Desde el año 2000, Piero ha diseñado y llevado a cabo programas de formación en liderazgo, estrategia e innovación para la Alta Dirección de empresas multinacionales líderes en su campo, en los EE.UU., Europa y Suramérica.

RESUMEN
En este artículo se describe la visión general y el contexto histórico-científico del Proyecto **BALSA** – acrónimo de: **B**ring the **A**ncient **L**iving and **S**eafaring culture **A**live – el cual parece revestir una significativa importancia estratégica para la gloriosa Marina de Guerra del Perú (MGP), ya que permitiría efectuar un salto cualitativo en el conocimiento científico e histórico del pasado marítimo ancestral de la civilización andina. Esto a su vez expandiría en gran medida el entendimiento y aprovechamiento ecológico del Mar Territorial Peruano, contribuyendo a una mejor proyección de "soft power" e imagen de país, así como a un mayor desarrollo socio-económico a través del fomento de emprendimientos eco-turísticos y ambientales en las comunidades pesqueras artesanales que vienen enriqueciendo culturalmente el litoral peruano desde la época pre-hispánica.

PALABRAS CLAVE
Navegación prehispánica andina, Túpac Yupanqui, Pedro Sarmiento de Gamboa, Hawaiki, Aua chumbi, Nina chumbi, genes amerindios en polinesia, Ahu Vinapú, kumara, pukao.

ABSTRACT
We describe the general vision as well as the historical and scientific context of Project **BALSA** – acronym for: **B**ring the **A**ncient **L**iving and **S**eafaring culture **A**live – which could represent an important strategic contribution to the glorious Peruvian Navy (Marina de Guerra del Perú - MGP). This contribution stems from Project BALSA's significant potential to carry out a quantum leap in the scientific and historical knowledge of the impressive maritime achievements of the Andean civilization in prehispanic times. In turn, it is expected that this knowledge expansion will greatly improve upon our current understanding and future sustainable use of the Peruvian Territorial Sea. In this way, Project BALSA's vision will generate meaningful impacts on Peru's "soft power" and image, as well as on the country's socio-economic development – particularly through energizing eco-touristic entrepreneurial initiatives across Peru's coastal fishing communities, whose unique seafaring culture flourished since prehispanic and colonial times.

KEYWORDS
Andean prehispanic navigation, Tupac Yupanqui, Pedro Sarmiento de Gamboa, Hawaiki, Aua chumbi, Nina chumbi, Native American gene flow into Polynesia, Ahu Vinapu, kumara, pukao.

1. Piero Morosini, Wharton Ph.D., es *project leader* del Proyecto BALSA. <https://www.linkedin.com/in/piero-morosini-ph-d-5831aa19/>



I – Antecedentes del Proyecto BALSA

El Proyecto **BALSA** surge desde la perspectiva de un original enfoque conceptual desarrollado por el autor durante las últimas décadas, el cual puede resumirse en la idea de: *"descubrir los elementos esenciales de nuestra cultura y sabiduría ancestrales con el fin de aplicarlos para enfrentar creativa y positivamente retos complejos y de elevado impacto en este nuevo milenio"*.

Entre los resultados más visibles obtenidos a partir de este original enfoque profesional, puede citarse el último libro de *management*[2] publicado por el autor en los EE.UU., en el cual se articula la noción de "Liderazgo Huiracocha" como nuevo paradigma de conducción renovadora, sabia, sostenible, e inspirada en los valores culturales ancestrales de la civilización andina. Como se demuestra en dicha publicación, el liderazgo Huiracocha se ha revelado como un enfoque ideal para el manejo estratégico de las complejas organizaciones multinacionales contemporáneas. Asimismo, desde la perspectiva del emprendimiento social por parte del autor, podemos mencionar a: *AYU Perú y Andean Lodges*[3], iniciativas sin fines de lucro que han permitido a las milenarias comunidades andinas de Ausangate, Puno, Ayacucho y Cajamarca, proyectar al mundo con gran éxito su maravilloso patrimonio ancestral textil, agropecuario, ecológico y cultural a través de una serie de productos y servicios eco-turísticos que han sido galardonados con numerosos premios a nivel internacional.

En este contexto, es de esperar que el Proyecto BALSA, al contribuír en modo decisivo al redescubrimiento de la sorprendente tecnología de navegación de nuestras culturas ancestrales pre-hispánicas, genere no solo un impacto positivo de "soft-power" y de conciencia histórico-cultural en la MGP, sino que también promueva la creación de actividades económicas sostenibles a través de exitosos emprendimientos eco-turísticos y culturales por parte de las comunidades pesqueras artesanales a lo largo de nuestro litoral.

II – Visión y Misión del Proyecto BALSA

Visión:

"El Proyecto BALSA es una iniciativa estratégica peruana de proyección internacional cuyo propósito es revivir la cultura, tecnología y habilidades marítimas pre-hispánicas en el contexto del s. XXI y más allá; creando impactos positivos y sostenibles de: imagen, "soft-power", conocimiento científico, desarrollo económico, eco-turismo y protección ambiental del Mar Territorial Peruano, tanto en la Marina de Guerra del Perú (MGP), como en las comunidades pesqueras artesanales del litoral peruano y en el país en general."

La **misión** que complementa la anteriormente descrita **visión**, toma la forma de:

"Una misión cuyo objetivo estratégico es diseñar y construír una pequeña flota de réplicas de la balsa ancestral peruana (antiguamente llamada: *marka marka wampu*) con la finalidad de llevar a cabo una serie de viajes marítimos transpacíficos de exploración científica y de buena voluntad."

2. MOROSINI, Piero. Seven keys to imagination. Las Vegas: Rushmore Press. 2019.
3. ANDEAN LODGES. Sitio web. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://andeanlodges.com



III – Presencia milenaria de la Marina de Guerra del Perú (MGP) en Oceanía

El Proyecto BALSA se sitúa en el corazón mismo de una probable presencia milenaria de la gloriosa MGP en Oceanía. Esta probable presencia pionera y heroica de los navegantes andinos en el descubrimiento y colonización ancestral de innumerables islas y archipiélagos de Oceanía, ha sido persuasivamente documentada a través de una serie de estudios antropológicos, históricos, arqueológicos, botánicos y genéticos publicados alrededor del mundo desde la segunda mitad del s. XX. Parte importante de esta evidencia multidisciplinaria ha sido bien taxonomizada por el historiador peruano José Antonio del Busto Duthurburu[4], en la forma de treinta elementos críticos de tipo geográfico, climatológico, oceánico, etimológico, histórico, etnohistórico, antropológico, arqueológico y genético. A ello habría que añadírsele la disciplina de la "arqueología de campo y de aventura," iniciada en 1947 por el noruego Thor Heyerdahl, quien navegó del Callao a Polinesia en 115 días en una réplica de balsa precolombina peruana - la *Kon Tiki* - precisamente para demostrar que dicha tecnología de navegación pre-hispánica fue capaz de realizar travesías transpacíficas de largo alcance.

La creciente evidencia científica de que disponemos ha otorgado, pues, muy significativos visos de probabilidad histórica a la crónica del español Pedro Sarmiento de Gamboa (1530-1592), quien en su obra *Historia de los Incas*, escrita en el año de 1572 - cuando el Imperio de los Incas, denominado en quechua: "Tahuantinsuyu" o "Tawantinsuyu," acababa de ser conquistado por los españoles - relata una sorprendente y famosa hazaña marítima del entonces príncipe (Apukispay) Túpac Yupanqui, llamado: *El Resplandeciente*, según la cual:

> "[…] andando Topa Inga Yupanqui conquistando la costa de Manta y la isla de la Puná y Túmbez, aportaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas, navegando a la vela. De los cuales se informó de la tierra de donde venían, que eran unas islas, llamadas una Auachumbi y otra Niñachumbi, adonde había mucha gente y oro. Y como Topa Inga era de ánimos y pensamientos altos y no se contentaba con lo que en tierra había conquistado, determinó tentar la feliz ventura que le ayudaba por la mar... y... se determinó ir allá. Y para esto hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó más de veinte mil soldados escogidos. Navegó Topa Inga y fue y descubrió las islas Auachumbi y Niñachumbi, y volvió de allá, de donde trajo gente negra y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo. Hago instancia en esto porque a los que supieren algo de Indias les parecerá un caso extraño y dificultoso de creer"[5].

---

4. DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio. Túpac Yupanqui. Descubridor de Oceanía. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2006.
5. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Historia de los Incas*, cap. XLVI, p. 215. También conocida como *Historia Índica*. El cronista español parece estar en lo cierto cuando escribe "…a los que supieren algo de Indias les parecerá un caso extraño y difícil de creer." Efectivamente, este pasaje que hemos citado no fue tomado muy en serio hasta bien entrado el siglo XX. El propio hostoriador José Antonio del Busto Duthurburu, uno de los primeros en reconocer dimension histórica al relato de Sarmiento de Gamboa acerca de la expedición a Polinesia de Túpac Yupanqui, sin embargo hipotiza que probablemente involucró 2,200 soldados y no 20,000. Cabe resaltar que esta es una de las pocas inexactitudes que postula José Antonio del Busto en el relato de Pedro Sarmiento de Gamboa, un cronista cuya obra cosmográfica y geográfica ha sido reconocida y citada en el tiempo, por su objetividad. La evidencia científica no permite en la actualidad descartar la veracidad del relato de Pedro Sarmiento de Gamboa en este aspecto específico, por lo que se mantiene como una cuestión abierta.



Aquello que de inmediato sorprende al investigador no es solo la hazaña marítima en sí que "El Resplandeciente" Túpac Inca Yupanqui habría llevado a cabo durante la segunda mitad del s. XV, cuando era príncipe heredero de su padre - el *Sapa Inca* Cusi Yupanqui Pachacútec. También asombra sobremanera el hecho que la crónica de Sarmiento de Gamboa establezca con toda claridad la existencia de *ancestrales rutas comerciales marítimas* desarrolladas alrededor del intercambio del oro, entre la costa de Manta, la isla de Puná y Tumbes, y, por el otro lado, territorios isleños muy poblados identificados como Hawa chumbi y Nina chumbi que se encontraban hacia el oeste en dirección a Polinesia – y muy probablemente en la misma Polinesia. Sarmiento de Gamboa registra todo esto en modo inequívoco y preciso en la primera oración de nuestra cita. El cronista español añade además que dichas rutas comerciales se llevaban a cabo en balsas a vela con capacidad de realizar el largo trayecto oceánico de ida y vuelta; y que todo ello ocurrió con *anterioridad* a la conquista de dicha region balsera y comercial por parte del príncipe Túpac Yupanqui "El Resplandeciente". Este hecho asombroso – y largamente ignorado a la fecha por los historiadores modernos – es de suma importancia, ya que:

- Establece claramente la existencia de un floreciente poder mercantil y marítimo políticamente centralizado en Manta, la isla de Puná y Tumbes, el cual, sobre la base de flotas comerciales que usaron tecnología de navegación balsera, habría navegado sistemáticamente en dirección a Polinesia donde habría descubierto una serie de islas muy pobladas llamadas Hawa chumbi y Nina chumbi con las cuales comerció con regularidad. Al respecto, cabe resaltar que "chumbi" en lengua quechua o *runa simi*, denota "un cinturón"; mientras que "aua" o "hawa" significa "tierra de afuera" que es el nombre que usaron los hablantes de runa simi para designar – entre otras cosas – a una isla (de aquí derivan muy probablemente los bizarros nombres de las islas del litoral peruano: "hormigas de afuera" y "lobos de afuera"); por ultimo, "nina" quiere decir "fuego" en runa simi y se referiría en este contexto a un volcán. Hawa chumbi y Nina chumbi serían pues denominaciones de archipiélagos formados por islas dispuestas en forma lineal o semicircular ("cinturones") así como archipiélagos volcánicos. Así, Del Busto Duthurburu y otros historiadores han visto en esta toponimia las islas polinésicas, las cuales, desde Mangareva hasta Hava'i, pasando por Rapa Nui, Rarotonga y más allá, son islas predominantemente volcánicas que forman parte de archipiélagos con sus respectivos "cinturones" de islas, mientras que cada isla está a su vez circundada por lagunas de aguas translúcidas envueltas en "cinturones" de arrecifes coralinos.

- Este poder marítimo-comercial tumbesino-manteño – que habría incluido entre sus rutas comerciales aquella polinésica - probablemente precedió con mucho la hazaña marítima de Túpac Inca Yupanqui en el s. XV. Al respecto, cabe resaltar el amplio estudio genético llevado a cabo por Alexander G. Ioannidis *et al*. y publicado en la prestigiosa revista científica Nature en Julio del 2020[6]. A

6. IOANNIDIS, Alexander G., BLANCO-PORTILLO, Javier, SANDOVAL, Karla *et al*. Native American gene flow into Polynesia predating Easter Island settlement. En: *Nature*. 2020. Nro. 583, pp. 572–577.



partir de un análisis genético de 15 grupos de pobladores nativos de la costa suramericana del Pacífico, y de 807 habitantes de 17 islas de Polinesia, Ioannidis et al. sostiene, en dicho estudio, haber hallado evidencia contundente e inequívoca de un contacto físico entre ambas poblaciones en tiempos prehispánicos. Es de crucial importancia señalar aquí que el estudio genético de Ioannidis demostró que dicho contacto entre nativos suramericanos e isleños polinésicos se llevó a cabo alrededor del año 1200 de la era cristiana, es decir precediendo en más de dos siglos la presencia de Túpac Yupanqui en los actuales territorios costeños de la frontera peruano-ecuatoriana.

- En este contexto, la crónica de Sarmiento y Gamboa adquiere su verdadera dimension histórica, ya que, por un lado, registra la existencia – que se remontaría al s. XIII – de una estructura politico-cultural centralizada en Manta, la isla de Puná y Tumbes (comprendiendo los actuales territorios costeros que van desde Guayaquil hasta Paita), capaz de descubrir y mantener rutas comerciales que probablemente incluían, hacia el oeste, las islas de Polinesia. Este logro asombroso sugiere un control deliberado de distancias geográficas de una tal magnitud que solo pueden compararse en extension con la ancestral ruta terrestre euroasiática de la seda; o con aquella ruta marítimo-comercial del almirante Zheng He entre China y África en el s. XV; o las rutas comerciales de Holanda e Inglaterra que, entre los siglos XVII y XIX, unieron por mar a Europa con las naciones isleñas de lo que son hoy Malasia e Indonesia. Por otro lado, la crónica de Sarmiento y Gamboa enmarca el real significado del admirable logro marítimo de Túpac Yupanqui "El Resplandeciente", el cual, estrictamente hablando, no representaría una epopeya descubridora (ya que, evidentemente, las islas de Polinesia habrían sido descubiertas mucho antes por los navegantes balseros tumbesino-manteños), sino más bien una épica hazaña de conquista militar y colonización marítima cuya grandeza carecería de paralelo alguno en la historia antigua y medieval del mundo. Al respecto cabe recordar la reveladora oración del ya citado pasaje del cronista Sarmiento de Gamboa, quien en su *Historia Índica* relata como "El Resplandeciente" Túpac Yupanqui: "…hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó *más de veinte mil soldados escogidos* […] y descubrió las islas Auachumbi y Niñachumbi, y *volvió de allá*." Esta última frase del cronista español - "y volvió de allá" – establece sin lugar a dudas una fundamental diferencia entre mero accidente prehistórico (como algunos han querido ingenuamente interpretar la crónica de estas travesías oceánicas por parte de Sarmiento y Gamboa), y una expedición marítima civilizadora sistemáticamente llevada a cabo en Polinesia a lo largo de varios cientos de años por nativos andinos en flotas de balsas tumbesino-manteñas y luego tahuantinsuyanas.

Esta probable presencia comercial, militar y civilizadora de las flotas tumbesino-manteñas – posteriormente tahuantinsuyanas - en Oceanía, continuó sin interrupción luego que el Tahuantinsuyu, tras su conquista politico-militar por el Marqués Dn. Francisco Pizarro durante la primera mitad del s. XVI, pasara a convertirse en el Virreinato del Perú bajo la corona imperial de los Habsburgo de España, con una extension geográfica que inicialmente incluyó todos



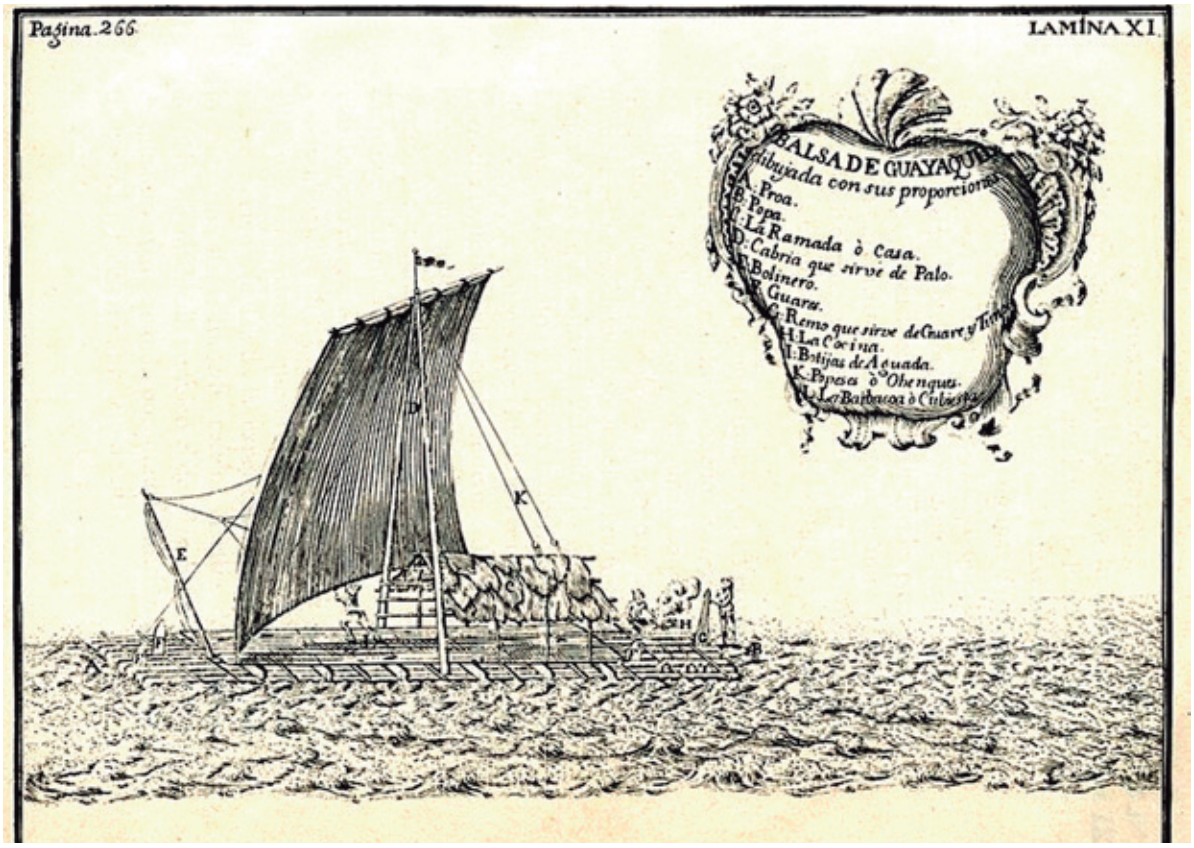


Fig. 1 Diseño de una balsa andina publicado en 1748 por Jorge Juan y Antonio Ulloa.

los territorios previamente controlados por las élites Incaicas. Preclaros ejemplos de esta estrategia marítima incluyen las tres expediciones descubridoras de Australia (*Terra Australis Incognita*), las cuales - propiciadas en gran medida por el Virrey del Perú Francisco Álvarez de Toledo (1515-1582) - partieron de los puertos del Callao y de Paita para explorar extensamente el Pacífico Sur entre los años de 1567 y 1606.

La primera de ellas (1567-1569) contó con la presencia del propio Pedro Sarmiento de Gamboa, quien disputó al Adelantado Álvaro de Mendaña y Neyra el liderazgo de dicha expedición descubridora de las islas Salomón (inicialmente bautizada como Santa Isabel), Malaita (bautizada Isla de Ramos), Guadalcanal, Makira (San Cristóbal), Nueva Georgia (San Nicolás, San Jerónimo y Arrecifes), y muchas otras islas y archipiélagos. Consecuencia del éxito de dicha expedición marítima fue el nombramiento de Sarmiento y Gamboa como Cosmógrafo General de los Reinos del Perú por parte del Virrey Francisco Álvarez de Toledo, cargo con el que recorrió el Tahuantinsuyu para luego publicar en 1572 su obra magna, la *Historia Índica*, en que registra los viajes a Oceanía de Túpac Yupanqui.

La segunda expedición virreinal descubridora de Oceanía (1595-1596) fue liderada por Álvaro de Mendaña y Neyra, quien, tras su deceso en Santa Cruz (Nendö), en las Islas



Salomón, fue relevado por su esposa, la pontevedresa Isabel Barreto, que asumió los cargos de Gobernadora de las Islas Salomón y Adelantada del Mar Océano. Tras descubrir las islas Marquesas, esta expedición, ya liderada por Isabel Barreto, navegó hasta Manila, Filipinas, antes de retornar a Acapulco, Méjico. Las admirables hazañas marítimas de Isabel Barreto le valieron ser nombrada Almiranta por el Rey de España Felipe II, siendo la primera mujer en ostentar dicho cargo en la historia mundial de la navegación.

La tercera expedición descubridora de Oceanía (1605-1606) fue liderada por Pedro Fernández de Quirós y partió del Callao con 3 navíos y 300 marineros. Tras descubrir las islas Vanuatu (bautizadas: "Espíritu Santo"), Fernández de Quirós continuó hacia el poniente, donde Luis Váez de Torres, su segundo en el mando, navegó el Mar de las Molucas y el estrecho que lleva su nombre, descubriendo Nueva Guinea y, muy probablemente, el continente Australiano. Cabe señalar que las expediciones marítimas descubridoras del Virreinato del Perú incluyeron también el hemisferio norte. Dan fe de ello las expediciones del limeño Juan Francisco de la Bodega y Cuadra (1744-1794) quien entre los años de 1775 y 1779, exploró la bahía de San Francisco y lo que es hoy Point Grenville, Washington, así como la isla de Nutka - rebautizada "isla de Quadra y Vancouver" antes de convertirse en la actual Vancouver - arribando hasta los territorios de lo que es hoy el Estado de Alaska, EE.UU.

Las expediciones descubridoras del Virreinato del Perú, fueron parte de una grandiosa estrategia marítima y geopolítica de alcance global llevada a cabo desde las postrimerías s. XV por la rama española de la dinastía imperial de los Habsburgo – también llamada "Casa de los Austrias". Bajo dicha estrategia, el imperio español estableció rutas de comercio transpacífico con la China de los Ming, obteniendo los españoles porcelana, seda y especias a cambio de ingentes cantidades de plata, ya sea en la forma de lingotes provenientes de las minas de Méjico y Perú, o acuñada en moneda fina, vale decir el real de a ocho español, o tháler (moneda precursora del *dólar* estadounidense)[7]. La dinastía imperial de los Ming, cuyo imperio, en el s. XIV, fue pionero en la utilización del papel moneda (llamado Da Ming Baochao) tuvo, por esa misma razón, un apetito insaciable por la plata americana que le permitía acumular reservas metálicas gracias a las cuales era posible fijar con mayor estabilidad el valor de dicho papel moneda en todos los territorios controlados por el imperio chino. Si bien las rutas comerciales entre América, Manila y la China imperial de la dinastía Ming, se concentraron en los puertos mejicanos

7. Los destinos del Imperio español y la China de la dinastía Ming estuvieron íntima y contemporáneamente unidos, tanto en sus épocas de esplendor como en su declive, a la plata americana proveniente de las riquísimas posesiones coloniales españolas del Perú y México. Fue el tháler, la moneda de plata imperial de los Habsburgo, el vehículo transaccional que permitió el comercio global entre ambos imperios durante alrededor de 300 años (del siglo XV al siglo XVII d. C.). Al respecto, ver:
RIVAS MORENO, Juan José. El Imperio español y la China de la Dinastía Ming, unidas por la plata. 2 de diciembre de 2014. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.elmundo.es/la-aventura-de-la-historia/2014/12/02/547dbb3e22601d1f4c8b4589.html
NUEVO DIARIO WEB. La ciudad que acuñó el primer dólar, que hoy prácticamente los desconoce. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: http://www.nuevodiarioweb.com.ar/noticias/2020/01/13/225995-la-ciudad-que-acuno-el-primer-dolar-que-hoy-practicamente-los-desconoce
CANO BORREGO, Pedro. El Thaler alemán, origen del real de a ocho español y precursor del dólar. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://oroinformacion.com/el-thaler-aleman-origen-del-real-de-a-ocho-espanol-y-precursor-del-dolar/



del Pacífico, los puertos peruanos tuvieron también una participación significativa en dicha estrategia marítima y comercial. Es quizás esta conexión histórica sino-peruana – probablemente ancestral – una de las razones por las que el Perú fue la primera nación independiente de latinoamérica en establecer relaciones comerciales oficiales con la China en 1875. Esta histórica relación económica y cultural ha evolucionado positivamente a lo largo del tiempo, hasta consolidar a la República Popular China como el mayor socio comercial del Perú durante la primera década del s. XXI.

Es posible, pues, concluír que la naciones andinas, desde tiempos remotos, han sentido la poderosa atracción de los intercambios económicos, comerciales y culturales con la infinita diversidad de pueblos isleños y continentales que constituyen la vasta cuenca del Océano Pacífico. En conjunto, estos pueblos han desarrollado, desde tiempos ancestrales, florecientes culturas y abundantes riquezas, que actualmente representan la mayor parte del comercio mundial - situación que indudablemente se acentuará en el futuro. Esto explica porqué las naciones costeras del Perú pre-hispánico – así como de la region ecuatoriana de Manta – siguieron desde tempranas épocas sus fuertes estímulos creativos para construír sistemas de navegación y tecnologías marítimas extremadamente originales; capaces de establecer y controlar amplias rutas de intercambio comercial, cultural y hasta militar, que probablemente abarcaron Oceanía. Como se ha mencionado, dichos estímulos continuaron – acrecentados – durante el Virreinato del Perú en el contexto de una grandiosa estrategia política, cultural y comercial de alcance global llevada a cabo desde fines del s. XV por la Casa de los Austrias. Las rutas marítimas de comercio entre la América colonial hispánica y la China de los Ming, fueron parte esencial del magnífico imperio mundial de los Austrias, hecho que estimuló las expediciones descubridoras de Oceanía y Australia por parte del Virreinato del Perú entre los siglos XVI y XVII.

La República independiente del Perú se asoma a este nuevo milenio y se apresta a celebrar su bicentenario sujeta al mismo destino histórico de sus predecesores politicos: los brillantes cacicazgos marítimos tumbesino-manteños, el poderoso Tahuantinsuyu, y el rico Virreinato del Perú. En otras palabras, igual que en el pasado, los destinos presentes y futuros del Perú parecen jugarse cada vez más en el desafío histórico de desarrollar una posición de liderazgo comercial y cultural con la China y el lejano Oriente. Como consecuencia de ello, el reto de promover un profundo conocimiento marítimo de Oceanía por parte del Perú actual, con miras a un aprovechamiento económico y a una proyección cultural de tipo "soft-power," indudablemente constituirá un capítulo de vital e irrenunciable importancia en cualquier discurso estratégico de carácter nacional. En este contexto, el rol positivo de la gloriosa MGP, así como de iniciativas estratégicas como el Proyecto BALSA, se tornan esenciales no solo para profundizar nuestro conocimiento del pasado marítimo peruano desde la era pre-hispánica, sino también para proyectar adecuadamente dicho conocimiento en la vasta cuenca del Océano Pacífico, coadyuvando así a forjar un protagonismo presente y futuro del Perú en esta área de importancia crucial para la humanidad.



IV – Tras la estela de *Hawaiki*: las tres rutas marítimas prehispánicas del O c é a n o Pacífico

Tres rutas oceánicas prehispánicas de larga distancia, practicadas por flotas de balsas tumbesino-manteñas y chinchanas (luego tahuantinsuyanas), se encuentran ampliamente documentadas en una serie de crónicas históricas y estudios científicos interdisciplinarios publicados desde la primera mitad del s. XVI.

IV.1 – La ruta costera ancestral andina.

La primera de estas rutas - probablemente la más importante desde el punto de vista económico y comercial - unía los puertos prehispánicos de la zona de Chincha, al sur de Lima, con aquellos de Tumbes y Manta, así como la Isla de Puná, en la actual área fronteriza peruano-ecuatoriana. Esta *ruta costera ancestral andina* fue inicialmente documentada en la famosa relación Sámano-Xérez de la conquista española del Perú[8]. Según narran ésta y otras antiguas crónicas, Francisco Pizarro, luego del fracaso de su primer viaje de Panamá al Perú en 1525, lleva a cabo un segundo intento de conquista el año siguiente de 1526. Es durante dicha expedición que el otrora piloto experto de Cristóbal Colón, el moguereño Bartolomé Ruíz de Estrada, se convierte en el primer navegante europeo en cruzar de norte a sur la línea ecuatorial del Océano Pacífico, y el primero también en encontrarse con una balsa prehispánica en alta mar, a la altura de Punta Galera, el 1 de octubre de 1526. Al principio, los marinos españoles creyeron haber divisado la vela latina de una carabela, pero luego reconocieron, con mayúscula sorpresa, que se trataba de una balsa de gran tamaño que procedía de Salango y estaba provista de un pequeño castillo, guaras en proa y popa, y tripulación de veinte nativos. Los maravillados españoles apresaron la embarcación en la cual descubrieron un gran cargamento de: objetos de oro y plata, mantas y ropa fina de lana y algodón, collares de perlas y esmeraldas, una especie de balanza para pesar el oro, y muchas "conchas coloradas." Es del todo adecuado citar aquí la primera descripción europea de una balsa prehispánica andina:

> Tomaron un navío en que venían hasta veinte hombres, en que se echaron al agua los once dellos y tomados los otros dexó en si el piloto tres dellos y los otros echolos asimismo en tierra para que se fuesen; estos tres que quedaron para lenguas hizoles muy buen tratamiento y trajolos consigo. Este navio que digo tomó, tenia parecer de cavida de asta treinta toneles; era hecho por el plan e quilla de unas cañas tan gruesas como postes, ligadas con sogas de uno que dicen henequén, que es como cáñamo y los altos de otras cañas más delgadas ligadas con las dichas sogas a do venian sus personas y la mercaderia en henxauto; porque lo bajo se bañaba. Traia sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de manera que los nuestros navios y muy buena xarcia, del dicho enenquén, que digo que es como cáñamo, e unas potalas por anchar a manera de muela de barbero.
>
> Traian muchas piezas de plata y de oro para el adorno de sus personas, para hacer rescate con aquella con quien

8. PORRAS BARRENECHEA, Raúl. *Las relaciones primitivas de la conquista del Perú*. París: Les Presses Modernes. 1937.



> iban a contratar, en que intervenían coronas y diademas y cintos y puñetes y armaduras, como de piernas y petos y tenazuelas y cascabeles y sartas y margeos de cuentas y rosecleres y espejos guarnecidos de la dicha plata y tazas y otras vasijas para beber. Traían muchas mantas de lana y de algodón y camisas y aljulas y alcaceres y alaremes y otras muchas ropas, todo lo más dello muy labrado de labores muy ricas, de colores de grana y carmesí y azul y amarillo y de todas otras colores, de diversas maneras y pescados y arboledas. Y traían unos pesos chiquitos de pesar oro como hechura de romana y otras muchas cosas. En algunas sartas de quentas venian algunas piedras pequeñas de esmeraldas y cacadonias y otras piedras y pedazos de cristal y anime o ambar. Todo esto traian para rescatar por unas conchas de pescado, de que ellos hacen quentas coloradas como corales y blancas que traian casi el navio cargado dellas[9].

La azarosa fortuna convierte así a Bartolomé Ruiz de Estrada en el primer europeo en encontrarse con mercaderes prehispánicos provenientes del sur del Perú, cuya moneda habitual de transacción comercial eran dichas "conchas coloradas" - los spondylus – que ellos llamaron: mullu. Este último era muy apreciado también en las costas mayas del Pacífico como objeto suntuario, caso muy parecido a los ricos mercaderes chinchanos, tumbesinos y manteños que comerciaban con el "oro rojo" o spondylus. Así pues, los indicios que sugieren que la ruta comercial costera de los navegantes prehispánicos chinchanos, tumbesinos y manteños, pudo haber proseguido hacia el norte hasta puertos mayas en el golfo mesoamericano de Tehuantepec, son muy antiguos. Se remontan al primer contacto entre españoles y mayas durante el cuarto y ultimo viaje de Cristóbal Colón en 1502, cuando el marino genovés se topa en el golfo de Honduras con una gigantesca canoa cavada en un enorme tronco de árbol. Se trataba de una embarcación mercante maya que navegaba entre Honduras y la actual Veracruz. Colón apresó a sus 25 ocupantes y confiscó su cargamento, el cual incluía: mantas y ropas de algodón, macanas con puntas de obsidiana, hachas de cobre, cacao, así como "una especie de vino o cerveza de maíz, y conchas coloradas"[10].

A este tipo de indicios se añaden las investigaciones botánicas que sugieren la existencia de razas fenotípicamente diferentes de maíz en los dos centros de domesticación originaria independiente de dicha planta: Mesoamérica y los Andes. Por un lado, tenemos las razas de maíz altiplánico mejicano de mazorcas cónicas. Por otro lado, podemos observar más de 300 tipos de maíz andino de mazorcas cilíndricas, algunos de los cuales tambien se encuentran distribuídos en las zonas mayas, mixteca-zapoteca y tarasca, es decir aquellas regiones mesoamericanas que se supone tuvieron contactos marítimos prehispánicos con suramérica[11]. Esta información botánica

9. SÁMANO, Juan de. Relación. En: Crónicas de América. 1985. Nro. 14, pp. 167-184. Madrid. Ver también: ORTIZ SOTELO, Jorge. Embarcaciones aborígenes en el área andina. En: Historia y Cultura. 1990. Nro. 20, pp. 63-64.
10. DE LAS CASAS, Fray Bartolomé. *Historia de las Indias*. Vol. II, lib. 3. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica. 1951, pp. 273-275.
11. BENZ, Bruce F. Diversidad y distribución prehispánica del maíz mejicano. En: Arqueología Mexicana. 1997. Nro. 25, pp. 16-23. Nota: las razas de maíz centroamericano de mazorca cónica fenotípicamente similar a aquella andina son el nal-tel, el quicheño, el olotillo y el serrano.



es sumamente importante ya que el registro arqueológico tanto de las civilizaciones costeras andinas mochica-chimú como de aquella maya, demuestra que los antiguos amerindios de ambas culturas asociaban al maíz con la navegación en el mar y en los ríos. Entre los antiguos peruanos, la chicha (bebida de maíz fermentado) era ofrecida a la Pachamama en las confluencias de los ríos o en las playas antes de navegar en balsa para extraer el guano de las islas. Por otro lado, en el *Popol Vuh* de los antiguos mayas, el dios civilizador Maíz es una de las siete figuras que navegan en una canoa representada como parte de la ofrenda mortuoria del llamado Gobernante A en el Templo I de Tikal, Guatemala. Expresiones gráficas similares han sido halladas en los templos del Sol y de la Luna de las culturas mochica-chimú del Perú prehispánico[12].

La ruta costera ancestral andina del Pacífico prehispánico fue, pues, probablemente intercontinental e integradora de dos tecnologías muy diferentes de navegación marítima y comercial[13]. Por un lado, como ya se ha mencionado, estaban las grandes balsas a vela de los navegantes tumbesino-manteños y chinchanos. Por otro lado, las enormes canoas mayas hechas de troncos ahuecados que podían alcanzar los 30 metros de longitud y que eran secadas aplicándoles fuego mediante perforaciones. Con este tipo de embarcaciones, que navegaban a remo, los mayas habrían creado rutas marítimas de más de 4,000 km, que iban desde Tampico a Panamá por el lado Atlántico, y desde Tehuantepec hasta la actual península de Nicoya por el Pacífico[14]. Estas probables rutas de navegación ancestral entre los Andes y Mesoamérica, parecen haber dejado una huella física que la arqueología moderna va revelando gradualmente. Por ejemplo, en más de 50 sitios arqueológicos a lo largo de la llanura costera del Pacífico chiapaneco, que enlazaban los pueblos de Soconusco con el Altiplano central[15]; así como a lo largo del río Grijalva que conectaba comercialmente a Chiapas con Tebasco, se han hallado figurillas artísticas de simbología fálica y sexual muy similares a aquellas presentes en la cultura mochica-chimú[16]. En este contexto, cabe recordar la teoría inmigracionista del arqueólogo alemán Max Uhle (1856-1944) que postuló el origen de la civilización andina en una inmigración marítima de pueblos mesoamericanos hacia las costas del Pacífico suramericano. La teoría de Uhle – aun cuando fuera persuasivamente refutada por Julio C. Tello (1880-1947) – se basó en las numerosas analogías etnográficas y culturales que es posible observar entre ambas civilizaciones. Por otro lado, el historiador ecuatoriano Jacinto Jijón y Caamaño (1890-1950) sugirió la existencia de una poderosa "liga marítima de mercaderes" prehispánicos tumbesino-manteños que poseyó grandes conocimientos para la fabricación de grandes balsas, así como para navegar largas distancias haciendo uso eficiente de

12. LOMBARDO DE RUIZ, Sonia. La navegación en la iconografía maya. En: Arqueología Mexicana. 1998. Nro. 33, p. 41.
13. MELGAR TISOC, Emiliano. La tecnología marítima prehispánica en los contactos intraoceánicos Andes-Mesoamérica. En: Dimensión Antropológica. 1999. Vol. 17, año 6. Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Ciudad de México.
14. VON HAGEN, Viktor W. *Los Mayas. La tierra del faisán y del venado*. Ciudad de México: Joaquín Mortiz. 1992, p. 50.
15. LEE, Thomas Jr. The historical routes of Tabasco and northern Chiapas and their relationship to early cultural developments in central Chiapas. En: LEE, Thomas Jr. y NAVARRETE, Carlos (Eds.), *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*. Utah: Brigham Young University. 1978, pp. 49-66.
16. MILLER, Mary y TAUBE, Karl. *The goods and symbols of Ancient Mexico and the Maya*. An illustrated dictionary of Mesoamerican religion. Singapur: Thames and Hudson. 1993, pp. 158-159.



Fig. 2 - Diseño de una balsa andina publicado hacia 1614 por Joris Van Spilbergen.

los vientos oceánicos, las corrientes del Niño y de Humboldt, y los métodos de orientación astronómica. Según Jijón y Caamaño, estos profundos conocimientos habrían permitido a dicha "liga marítima de mercaderes" mantener, en épocas precolombinas, contactos comerciales sostenidos con los puertos de Mesoamérica para el intercambio de la concha spondylus[17].

IV.2 – La ruta andino-pascuence.

La segunda ruta marítima de larga distancia que los navegantes prehispánicos andinos probablemente practicaron, habría unido los puertos de Chincha con Rapa Nui – la isla de Pascua – y, en el viaje de retorno, puertos y caletas en el litoral de Ilo a Arica y el sur de Chile. Recientes investigaciones científicas de naturaleza interdisciplinaria permiten, por vez primera, hipotizar la existencia de esta ruta andino-pascuence desde una perspectiva geo-política ancestral tahuantinsuyana. Esta hipótesis postularía una ocupación incaica de Rapa Nui como parte de una política de defensa y contención tahuantinsuyana para contrastar el avance de las naciones

17. CASTRO, Gerardo. La navegación oceánica y los caminos andinos, evidencia arqueológica e histórica en la redefinición del rol de los señoríos indígenas ecuatoriales en la conquista del imperio de los incas. En: Rehuso. 2019. Vol. 4, nro. 1, pp. 138-148. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://revistas.utm.edu.ec/index.php/Rehuso/article/view/1685



polinesias del Pacífico sur, cuya expansión marítima las habría llevado a descubrir la península de Araúco – en el sur de Chile - entre los años 1000 a 1200 dC.

Por un lado, el reciente hallazgo de un importante centro administrativo y urbano incaico – denominado: *tambo* – bajo el casco antiguo de lo que es hoy la Plaza de Armas de la ciudad de Santiago de Chile, ha sido amplia y sistemáticamente documentado sobre la base de un registro científico de tipo interdisciplinario[18]. La evidencia arqueológica, etnohistórica, histórica, y de geografía sagrada de que disponemos en la actualidad, demuestra con claridad que el *tambo* incaico de Santiago de Chile fue uno de los nudos principales del *Qhapaq Ñan* – o Gran Camino Inca – y tuvo como base primaria de sustentación la hidroagricultura y la minería de oro y plata. Pedro de Valdivia, el "fundador" español de la ciudad de Santiago en 1541, evidentemente utilizó la infrastructura incaica para edificar la urbe colonial. Así pues, la región que circunda a la actual ciudad de Santiago de Chile habría sido la verdadera frontera meridional del Tahuantinsuyu incaico.

Por otro lado, es también un hecho científicamente comprobado desde una dimensión interdisciplinaria, que el poblamiento del Pacífico sur ocurrió en dirección al este. Los modelos actuales de la colonización de la Polinesia oriental, postulan un avance explosivo hacia el este con su extremo en Rapa Nui, que habría tenido lugar entre los años 1000 a 1200 dC. Desde Rapa Nui, tanto las condiciones ambientales como la admirable capacidad marítima de los navegantes polinesios – que gobernaban enormes canoas de troncos ahuecados llamadas *waka taua y tongaki,* provistas de grandes velas en forma de "uña de cangrejo" así como de balancines estabilizadores a babor y estribor - los habrían llevado a descubrir las costas del sur de Chile, en especial durante un fenómeno de El Niño. A la larga lista de hallazgos de elementos culturales y arqueológicos que demostrarían estos contactos transpacíficos entre los pueblos polinesios y aquellos precolombinos (tales como: proyectiles de obsidiana llamados mataa, esculturas antropomorfas, piedras grabadas, cabezas clavas, así como restos biológicos humanos con caracteres polinesios de la isla Mocha, y un número de términos entre los que destacan toki, la gallina), se ha añadido recientemente una incontrastable evidencia genética, constituída por el descubrimiento en Araúco, en el sur de Chile, de restos de gallina con ADN polinésico en un contexto prehispánico que se sitúa entre los años 1321-1407 dC[19, 20].

Es en el contexto de un hipotético encuentro directo y/o indirecto en el sur de Chile entre los explosivos movimientos de expansión poblacional de estas dos civilizaciones – la

18. STEHBERG, Rubén y SOTOMAYOR, Gonzalo. Mapocho incaico. En: Boletín del Museo Nacional de Historia Natural, Chile. 2012. Nro. 61, pp. 85-149. Ver también: ESPINOZA, Denisse. La ciudad inca en Santiago que Pedro de Valdivia ignoró. La Tercera. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.latercera.com/noticia/la-ciudad-inca-en-santiago-que-pedro-de-valdivia-ignoro/ y EL MERCURIO. Investigador explica las razones detrás de la ubicación de la plaza de Armas. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.emol.com/noticias/tecnologia/2013/07/13/608929/investigador-explica-las-razones-detras-de-la-ubicacion-de-la-plaza-de-armas.html
19. STOREY, Alice, RAMÍREZ, José Miguel et al. Radiocarbon and DNA evidence for a pre-Columbian introduction of Polynesian chickens to Chile. En: Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS). 2007. Vol. 104, nro. 25, pp. 10335-10339. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.0703993104
20. BORRELL, Brendan. DNA reveals how the chicken crossed the sea. En: *Nature*. 2007. Vol. 447, pp. 620-621.



marítima-polinesia y la continental-incaica – que una ruta de navegación andino-pascuence y una colonización incaica de Rapa Nui, podrían adquirir una plena verosimilitud etnohistórica. De este modo, las innumerables evidencias de tipo histórico, arqueológico, botánico, antropológico, etimológico y genético que demuestran claramente una significativa presencia prehispánica andina e incaica en Rapa Nui,[21,22,23,24,25] encontrarían una lógica certera y un real sentido en el contexto del probable encuentro entre estas dos civilizaciones – la andina y la polinesia - que habría tenido lugar en el sur de Chile durante la primera mitad del s. XV. Luego de poblar e incorporar efectivamente al Tahuantinsuyu la actual Región Metropolitana de Santiago de Chile, colonizar y fortificar Rapa Nui habría sido un paso geopolítico imperativo para cualquier imperio de tipo expansionista dentro de una lógica de defensa y contención contra las amenazas reales o potenciales de otras naciones marítimas - en este caso los navegantes polinesios. Colonizar Rapa Nui habría sido pues una crucial estrategia tahuantinsuyana no solo para conjurar el explosivo avance poblacional de los polinesios en el sur de Chile, sino también para establecer una base de expansión incaica hacia Oceanía. Es dentro de este tipo de escenario de *grand politik* tahuantinsuyana en el Pacífico, que la asombrosa evidencia de una importante presencia incaica en Rapa Nui cobraría un sentido histórico pleno, abandonando aquella atmósfera de misterio inexplicable y de vago misticismo con que dichos vestigios se han frecuentemente interpretado en el pasado. Ello explicaría, entre otras cosas, el hallazgo de genes andinos entre los actuales habitantes de la isla de Pascua, que se remontan a una fecha *posterior* a la ocupación polinesia de dicha isla, pero que, al mismo tiempo, serían *anteriores* al período prehispánico[26]. Ello también justificaría la existencia del Ahu Vinapú, una construcción fortificada de factura claramente incaica con muros megalíticos de piedra finamente labrada sin argamasa, en el mas puro estilo imperial cusqueño. Por otro lado, los *moai*, los asombrosos colosos de piedra monolítica adornados con gigantescas coronas de piedra roja llamados *pukao* ("puka" significa "rojo" en lengua quechua), representarían a Kon Tiki Illa Tecsi Huiracocha – la suprema deidad marítima de los pueblos andinos – y serían asimismo antecesores de los *Tiki* o *Maui Tiki Tiki* polinesianos, pequeñas efigies de madera o piedra tallada de apariencia similar a los moai de Rapa Nui, que se

21. THORSBY, Erik. The polynesian gene pool: an early contribution by Amerindians to Easter Islands. En: *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences.* 2012. Vol. 367, nro. 1590, pp. 812-819.
22. DENHAM, Tim. Ancient and historical dispersals of sweet potato in Oceania. *PNAS*, 2013. Vol. 110, nro. 6, pp. 1982-1983.
23. MCCOY, Patrick C. The dressed stone manufacturing technology of Rapa Nui: A preliminary model based on evidence from the Rano Kau, Maunga Taraina, and Ko Ori quarries. En: *Rapa Nui Journal*. 2014. Vol. 28, nro. 2, pp. 5-23.
24. Ver: ORTIZ SOTELO, Jorge. Navegación en la zona sur andina. En: Derroteros de la Mar del Sur. 2003. Nro. 11, pp. 123-135. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.academia.edu/8443020/Navegación_en_la_zona_sur_andina. En este artículo el historiador peruano Jorge Ortiz Sotelo se consigna, en la página 126, una cita de 1588 tomada del Museo Naval de Madrid, ms. 175, en el Archivo General de Simancas (papeles de las islas de Poniente 1570 a 1588, confrontado el 5/7/1794 por Martín Fernández de Navarrete), el cual menciona a un cierto indio llamado Chepo, "natural de las islas de Salomón", quien señaló que "desde Arica e Ilo navegaban [los nativos] en balsas durante dos meses hasta alcanzar unas islas al poniente".
25. Ver: WIKIPEDIA. Vianpú. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Vinapú. En este artículo se señala que estudiosos como el historiador peruano Antonio del Busto Duthurburu han identificado la "Nina Chumbi", del cronista español Sarmiento y Gamboa, con la isla de Pascua, y formula la hipótesis de que Túpac Yupanqui habría visitado Mangareva ("Aua Chumbi") y, en el viaje de retorno, la isla de Pascua.
26. THORSBY, op. cit.



difundieron desde épocas muy antiguas por todas las islas de Oceanía.

La evidencia resolutiva final en favor de Rapa Nui como base naval tahuantinsuyana de avanzada en el Pacífico sur prehispánico, provendrá sin duda de la arqueología de campo y de aventura. En este sentido, la expedición internacional Kon Tiki 2 del historiador noruego Torgeir Higraff, que navegó el año de 2015 en dos balsas de diseño prehispánico construídas en los astilleros del SIMA[27] – la *Túpac Yupanqui* y la *Rahiti Tane* - tuvo como objetivo revivir en tiempos modernos la ancestral ruta andino-pascuence, uniendo el puerto peruano del Callao, la isla de Pascua, y el puerto chileno de Valparaíso. Tras 114 días de navegación, y luego de alcanzar la isla de Pascua, dicha expedición fue rescatada en alta mar cuando se encontraba a 950 millas náuticas de las costas chilenas. Aún cuando no fue coronada completamente por el éxito, la expedición Kon Tiki 2 demostró que es posible navegar entre el Callao y la isla de Pascua en balsas de diseño prehispánico, y que es factible hacer el viaje de retorno hacia las costas chilenas en condiciones ambientales favorables. Aún sin proponérselo, Higraff demostró también que la circulación del Pacífico sur representada por la Deriva del Oeste (West Wind Drift) habría permitido a una balsa de tipo prehispánico navegar desde Polinesia hacia las costas centrales y meridionales de Chile, mientras que la Corriente Sudecuatorial (Southerly Trade Winds) haría imposible la travesía directa entre Polinesia y las costas tumbesino-manteñas. La peculiar situación geográfica de la isla de Pascua la convierte, pues, en un centro marítimo natural para la navegación desde Polinesia hacia las costas meridionales de Suramérica, y, al mismo tiempo, en una base ideal para la exploración de las islas occidentales de polinesia. De este modo, establecer una base naval prehispánica en Rapa Nui, habría permitido a los incas tahuantinsuyanos controlar la única ruta marítima posible para una expansión poblacional sostenida de los polinesios en suramérica y, asimismo, mantener un puesto de avanzada ideal para la exploración incaica del Pacífico sur.

IV.3 – La ruta andina de Hawaiki.

La tercera ruta oceánica prehispánica andina, que he dado en llamar la *ruta andina de Hawaiki*, indudablemente habría sido la más espectacular, tanto por las enormes distancias involucradas como por el impacto sociocultural y económico alcanzado durante su existencia, la cual probablemente se prolongó durante unos trescientos años desde los alrededores del s. XIII dC. La ruta andina de Hawaiki posiblemente unió los puertos tumbesino-manteños y chinchanos con aquel triángulo polinesiano representado por la isla de Havai'i (hoy llamada Raiatea), el archipiélago de Hawái (actualmente uno de los cincuenta estados de los EE.UU.), y Rapa Nui – la actual isla de Pascua. Sin embargo, es probable que las flotas de balsas andinas hayan explorado aún más allá, llegando a Nueva Zelanda, la isla de Tasmania, las costas orientales de Australia y las islas del Mar de Java. Como ya ha sido mencionado, las fuentes de evidencia científica en favor de la probable existencia de esta asombrosa ruta son multiples e interdisciplinarias. Sin embargo, en este artículo nos detendremos en cinco de estas fuentes - la etimológica, la etnográfica, la botánica, la genética y la

27. SIMA: Astilleros Servicios Industriales de la Marina, en el Callao, Perú.



arqueología de campo y aventura – que no solo son las mas sugestivas sino también las que ofrecen mayor contundencia.

La evidencia etimológica, etnográfica y aquella botánica son fuertemente complementarias para apoyar la existencia de la ruta andina de Hawaiki en tiempos prehispánicos. Como ya ha sido mencionado, "hawa" o "aua" es una palabra quechua que las naciones andinas del chinchaysuyu (la región tahuantinsuyana dominada por el cacicazgo marítimo de Chincha) comúnmente usaron – entre otras cosas - para referirse a una isla. De ahí el nombre de "aua chumbi" – o "Hawa Chumbi" - consignado por el cronista español Pedro Sarmiento de Gamboa, para referirse a una de las islas que Túpac Yupanqui habría visitado en el Océano Pacífico durante la segunda mitad del s. XV. En lengua *runa simi* o quechua, los términos: "hawai" (la tierra de afuera) y "hawaiki" (el mirador de afuera) tienen pues una connotación directa de toponimia oceánica que es del todo evidente. Por otro lado, numerosos investigadores han notado con sorpresa que el término *hawaiki* es, largamente, el topónimo ancestral más universal que existe en la totalidad del Océano Pacífico, dando origen a nombres de islas tan distantes entre sí como: Avaiki (las actuales Islas de la Sociedad y las Islas Cook), Savai'i (Samoa), Havai'i (Raiatea), Java (Indonesia), y Hawaii (EE.UU.). Ya en 1910, el etnólogo neozelandés Stephenson Percy Smith (1840-1922), fundador de la Sociedad Polinesia de la Universidad de Auckland, ofreció una amplia lista onomástica geográfica que demuestra la asombrosa universalidad del topónimo *hawaiki* en el Pacífico:

Jawa, the Bugis name of the Moluccas.

Java, (Hawa)

Sava-i, a place in the Island of Seran, Ceran, Celam, or Ceram, Indonesia.

Hawaiki and Kowaiki, at the west end of New Guinea (Dr. Carroll).

Savai'i, the principal island of the Samoan group.

Havai'i, an ancient name of Ra'iatea, Society group.

Havai'i, the original home or Father-land of the Tahitians.

Havaiki, an ancient name of one of the Paumotu group (Fakalava).

Avaiki-raro, the whole of the Fiji, Samoan, and Tonga groups, according to Rarotongan traditions. Avaiki-runga, the Society, Tahiti and neighbouring groups, according to Rarotongan traditions.

Avaiki, mentioned in Mangareva traditions.

Savaiki, a place known to the Tongareva Islanders.

Avaiki, a place known to the Aitutaki Islanders, Avaiki-tautau, the ancient Rarotongan name (besides others) for New Zealand.

Havaiki, a place known to Marquesan traditions.

Havaiki, a place known to Easter Island traditions.

Hawaiki, a place known to Moriori traditions, and a place so named on their island (Chatham Island).

Hawai'i, the name of the largest of the Sandwich Islands.



Havaiki, a place on Niuē Island[28].

Aun cuando ciertos análisis etimológicos escasamente documentados pretenden ver un origen indonesio - o incluso hindú - en el término *hawaiki*, el hecho es que la palabra Maorí: *sawaiki,* que algunos asocian etimológicamente a *hawaiki*[29], significaría: "la tierra de origen; la tierra de nuestros padres; la tierra de los espíritus." Sin embargo, en los antiguos mitos maorís esta "tierra de origen" se encuentra sugestivamente entrelazada con relatos heroicos que apuntarían claramente a una ancestralidad de tipo civilizador y de mestizaje étnico con el Tahuantinsuyu andino más que a un origen estrictamente primigenio, creacionista y racial como prefiere creer, con cierta ingenuidad, S. Percy Smith. Así, por un lado, el etnólogo neozelandés reconoce que:

> It is possible we may see in the following quotation from an ancient Maori chant, a reference to America in the land where the *kumara* grows wild:
>
> "Ko Hawaiki te whenua, e tupu noa mai te Kumara."
>
> "Hawaiki is the land where the *kumara* grows spontaneously."

(Es posible ver en el siguiente cántico Maorí, una referencia a América como la tierra donde el *kumara* [del quechua: *kumar*, es decir la planta del camote, originaria del Perú] crece espontáneamente:

"Ko Hawaiki te whenua, e tupu noa mai te Kumara."

"Hawaiki es la tierra donde el *kumara* crece espontáneamente[30]".

S. Percy Smith es claro, pues, en señalar, en 1910, que la presencia ancestral en toda Oceanía del "kumara" – alimento básico vegetal originario de los Andes peruanos, donde se le denomina "kumar" en lengua quechua, y "camote" en castellano – indicaría una evidente conexión marítima prehispánica entre el Tahuantinsuyu suramericano (el cual sería el mítico hawaiki ancestral) y las islas del Pacífico sur. Esta suposición del origen andino del "kumara" polinesio fue contundentemente demostrada como cierta por investigaciones de tipo genético llevadas a cabo durante la segunda mitad del s. XX[31].

Por otro lado, el estudioso neozelandés registra un ancestral relato mítico Maorí del origen del *kumara* protagonizado por el héroe Tiki (probablemente Kon Tiki Illa Tecsi Huiracocha), quien envía a su esposa Pani-tinaku a "otro país" llamado Tawai (posiblemente el Tahuantinsuyu):

> The Maori account of the origin of the *kumara* is briefly this: [… Pani-tinaku, a woman, …] and her husband Tiki visited an island where the people had no *kumara*, and finding that food was scarce, he sent back his wife to another country called Tawai to fetch some for the people with whom he was staying. Tawai, here, may be the N.W. island of the Hawaiian group, now called Kauai, which until the last 100 years was called Tauai; but from the archaic nature of the tradition, I am inclined to think it is more ancient than the settlement of Kauai island.

28. SMITH, S. Percy. Hawaiki: *The original home of the Maori*. Cambridge: Cambridge University Press. 2012, p. 46.
29. WIKIPEDIA. Hawaiki. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://en.wikipedia.org/wiki/Hawaiki
30. SMITH, op. cit.
31. DENHAM, op. cit.



> El relato Maorí del origen del *kumara*, en modo conciso, narra que: [...una mujer llamada Pani-tinaku...] y su esposo Tiki, visitaron una isla donde la gente no tenia *kumara*, y viendo que sus alimentos eran escasos, él envió a su esposa a otro país llamado Tawai para traer algo para la gente que habían hallado. Tawai podría ser la isla sudoccidental del archipiélago Hawái, ahora llamada Kauai, la cual durante los últimos100 años se llamó Tauai; pero dado lo arcaico de esta tradición, me inclino a pensar que podría preceder en antiguedad al poblamiento de la isla de Kauai[32].

Es interesante que S. Percy Smith resalte en modo indirecto que Tauai - el antigüo nombre de la actual isla Kauai del archipiélago estadounidense de las Hawái – podría estar referido al Tahuantinsuyu (y no viceversa). Tawai – aparentemente el Tahuantinsuyu - sería, pues, segun el antiguo mito maorí, el lugar de origen del héroe Tiki, quien habría visitado una isla en Polinesia con su esposa Pani y habría enviado a ésta de vuelta a Suramérica para obtener el "kumara" y transplantarlo en Polinesia, en un período *anterior* al poblamiento de la isla de hawaiana de Kauai. Tawa – que significa "cuatro" en lengua quechua, y forma parte del término "Tahuantinsuyu" (o 'Tawantinsuyu'), que quiere decir: "los cuatro reinos" – sería así el origen toponímico de importantes islas de Oceanía que se encuentran dentro de la *ruta andina de Hawaiki*. De hecho, como sería de esperarse en un escenario ancestral de expansión andina en Polinesia, toponimios de fuerte resonancia quechua –y, al mismo tiempo, de vaga etimología maorí – abundan por todo el Pacífico sur. Estos incluyen el atolón de Tupai, *te ava nui o Tupa* (el gran estrecho de Tupa) y Akamaru en la isla de Mangareva, las islas de Puka-Puka en Samoa, y las islas de Abemama y Beru en Kiribati.

Mención especial merece Nueva Zelanda, en cuya isla norte podemos hallar toponimios de posible proveniencia quechua como: Puketapu, Pukeiti, el volcán Pukeonaki, Kaitaia, Waikato, Waytara, Tawa, Waitapu Rangitoto, y Tapakakanga, en muchos de los cuales se han hallado restos de edificaciones pétreas muy antiguas como la muralla de Kaimanama, que son de inexplicable origen para los maoríes pero que evocan fuertemente el estilo megalítico de construcción andino. Asimismo en la isla sur de Nueva Zelanda – llamada "waka maui" en tiempos ancestrales – tenemos: Kaikoura, Waimakariri, Oamaru, Kaitangata, Waipapa, Ruapuke, Wakapata, Waitaha, Kumara, Punakaiki y muchos otros toponimios de posible origen andino. Adicionalmente, una hermosa playa con grandes piedras de color naranja en Tasmania, se denomina "larapuna" mientras que en Australia, los mitos creacionistas – llamados, en lengua inglesa: "The Dreaming" - de los pobladores originales de piel negra y cabello crespo, hablan de Altjira Mara, un héroe fuerte de piel roja, larga cabellera, piernas enjutas "como las del ave emu", que posee muchas esposas de piel roja y muchos hijos e hijas[33]. Esta serie de indicios ancestrales y toponímicos hacen sin duda deseable el desarrollo de investigaciones etimológicas en el futuro que puedan dilucidar su verdadero origen lingüístico y cultural en un

32. SMITH, op. cit.
33. WIKIPEDIA. The Dreaming. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://en.wikipedia.org/wiki/The_Dreaming



contexto de creciente evidencia en favor de la ruta andina de Hawaiki en Oceanía.

Asimismo, es posible encontrar por doquier a lo largo de la ruta oceánica de Hawaiki, restos de templos, trilitos y altares megalíticos cuya factura evoca fuertemente una conexión estilística y arquitectónica andina. Los *ahu* de Oceanía (un término que evoca la palabra aymara "ahuatiri" que significa: pastor[34]) así como los *langi* de Tonga, constituyen pirámides escalonadas de piedra cuyas plataformas cuadrangulares, llamadas *pae-pae* en muchas islas de Polinesia (nombre con que también se refieren a las balsas) recuerdan en todo detalle a los ushnus piramidales andinos que eran asimismo utilizados con fines ceremoniales.

Los ya mencionados estudios genéticos de Ioannidis *et al*[35], así como las numerosas expediciones de suramérica a Oceanía llevadas a cabo con éxito desde 1947 en réplicas de balsas prehispánicas (ver Tabla 1), han ofrecido evidencia final e incontrastable que una ancestral *ruta andina de Hawaiki* muy probablemente existió en Oceanía entre los siglos XIII y XV dC. Aquello que futuras iniciativas de investigación científica como el Proyecto BALSA deberán establecer – más allá de la verosimilitud de su existencia – es el cuadro integral de su evolución histórica, así como los alcances precisos de esta ancestral ruta oceánica andina, la cual se ha venido consolidando gradualmente en las esferas académicas como una de las fuentes de poblamiento independiente de Oceanía, conjuntamente con la austronesia, la melanesia y la polinésica.

V – La civilización andina como súperpoder marítimo ancestral en el Océano Pacífico

La posible existencia de ancestrales rutas marítimas amerindias de poblamiento y de comercio con Oceanía, ha sido tradicionalmemente recibida con escepticismo - y hasta con cierta hostilidad - en una serie de ambientes académicos, especialmente anglosajones. Ya el año de 1910, el etnólogo neozelandés S. Percy Smith, luego de registrar claros elementos etnohistóricos, etimológicos y botánicos que apuntarían hacia los territorios suramericanos de la civilización andina como el origen del mítico *hawaiki* y del *kumara*, asombrosamente señala, en ese mismo texto, que:

> "…the evidence gathered by De Candolle seems to show that Central America is the part where [the kumara] grows spontaneously, and therefore must be its native habitat [...] If we could, however, find a country - say in Indonesia or that neighbourhood – where the kumara grows wild, it would with more probability be the Hawaii [sic] referred to in the chant [...that sings: "Hawaiki is the land where the kumara grows spontaneously" …]

> "…la evidencia ofrecida por De Candolle parece demostrar que América Central es donde [el kumara] crece espontáneamente y por lo tanto ése debe ser su hábitat nativo [...] Sin embargo, si nosotros pudiéramos encontrar un país – digamos en Indonesia o en sus alrededores – donde el kumara

34. BERTONIO, Ludovico. Vocabulario de la lengua aymara. Arequipa: Ediciones El Lector. 2006, p. 439.
35. Ioannidis et al., op. cit.



> crecierа espontáneamente, ese lugar sería, con mayores probabilidades, el Hawaii [sic] al que se refiere el cántico [...que reza: "Hawaiki es la tierra donde el kumara crece espontáneamente" ...][36]

La "hipótesis" del neozelandés causa sonrojo ajeno por lo evidentemente acientífico - y posiblemente prejuiciado - de su enunciado. Sin embargo, algunas décadas más tarde, tenemos las célebres anécdotas de un joven Thor Heyerdahl quien confiesa haber emprendido su legendaria travesía en la balsa *Kon-Tiki*, en parte exasperado por el rechazo - que él calificó de irracional - por parte del consenso académico estadounidense de aquella época hacia su hipótesis que la Suramérica prehispánica andina habría sido una de las fuentes tempranas de poblamiento de Oceanía[37]. Lo más desconcertante es constatar, aún en pleno 2020, la existencia de textos de autores académicos que parecen poner en duda la evidencia genética reciente que demuestra en modo contundente la existencia de contactos prehispánicos entre los pueblos andinos y aquellos polinesios[38]. Causa perplejidad este infundado escepticismo que parece apoyarse en las siguientes falacias: a) "que no existirían restos arqueológicos andinos en polinesia;" b) "que no existirían registros históricos de navegación oceánica de larga distancia por parte de amerindios prehispánicos;" y c) "que no existió una tecnología prehispánica andina para la navegación transpacífica." La existencia generalizada de este tipo de falacias en ámbito académico, sugiere que parte importante de la literatura científica en esta área – especialmente aquella de procedencia anglosajona - ha omitido sistemática e inexplicablemente la consulta de numerosas y fundamentales fuentes históricas y científicas acumuladas durante los ùltimos 500 años. Aún cuando sea posible objetar que esta situación se debe a que dichas fuentes fueron originalmente escritas en lengua castellana, cabe resaltar que incluso algunas de las más antiguas fueron traducidas al inglés desde hace cientos de años[39].

V.1 – Evidencia histórica y arqueológica de la navegación oceánica andina prehispánica.

La existencia de una gran actividad marítimo-comercial oceánica y fluvial precolombina en el *litoral pacífico ecuatorial* - una amplia zona que abarca desde Tumaco, en Colombia, hasta la región de Piura en el Perú – ha sido ampliamente documentada desde el s. XVI por numerosos autores que destacan el uso de una pluralidad de embarcaciones, principalmente: canoas, balsas de madera, y balsas de juncos o de totora[40]. Esta floreciente actividad marítima prehispánica se extendió hasta las costas centrales y meridionales del Perú y del norte

36. SMITH, op. cit.
37. HEYERDAHL, Thor. Kon Tiki: Across the Pacific in a raft. Nueva York: Simon & Schuster. 1990.
38. Ver, por ejemplo: MATISOO SMITH, Lisa. Did ancient Americans settle in Polynesia? The evidence doesn't stack up. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.laosnews.net/news/265753713/did-ancient-americans-settle-in-polynesia-the-evidence-doesnt-stack-up
39. Es el caso, por ejemplo, del estudio en cuatro volúmenes de la expedición hispano-francesa del siglo XVII de Jorge Juan y Antonio Ulloa —que incluye unas muy famosas descripciones de balsas de tipo prehispánico—, cuya traducción en lengua inglesa estaba ya disponible en una tercera edición el año de 1782, vale decir, menos de 40 años después de su publicación en castellano (Voyage to South America, by Don George Juan and Don Antonio Ulloa, London, printed for Lockyer Davis in Holborn, 1782). Para una introducción a las crónicas españolas antiguas en lengua inglesa, consultar: RESTALL, Matthew y Fernández-Armesto, Felipe. The Conquistadors: A very short introduction. Oxford: Oxford University Press. 2012.
40. ALCINA FRANCH, José, ALONSO SAGASETA, Alicia, BOUCHARD, Jean-François y GUINEA BUENO, Mercedes. Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial. En: Revista Española de Antropología Americana. 1987. Nro. XVII, p. 35-73.



de Chile, incluyendo el Río Rímac y los puertos de Chincha, Ilo y Arica[41]. Los hallazgos de restos arqueológicos prehispánicos de las culturas Moche, Chimú, Chancay e Inca (que incluyen: textiles, cerámicas, tallas de madera, orfebrería de plata estampada, utensilios de pesca, y objetos metálicos), llevados a cabo en Las Islas Galápagos y en las islas guaneras del litoral peruano – tales como: Lobos, Macabí, Guañape, Chao, Don Martín, San Lorenzo, Pachacámac, Asia, y el Grupo Chincha - provienen de numerosas excavaciones arqueológicas peruanas, estadounidenses y noruegas, llevadas a cabo en 1907, 1908, 1920, 1948, 1953, 1978, 1979, 1995, y 1997. Es importante señalar que estos hallazgos arqueológicos incluyeron el descubrimiento de una balsa pre-incaica en 1997:

> Según datos proporcionados por el señor Carlos Beleván Mesinas al Museo Naval (octubre de 1997; Fortunic com. per.), durante una visita realizada junto a un grupo de profesionales de la ex-compañía administradora del guano a la Isla Lobos de Tierra, hallaron "una balsa de origen preinca", la cual fue extraída entre las capas de guano confeccionándose un petipié de la nave (descripciones de la nave) y una maqueta, la cual se encuentra hoy en las instalaciones del Museo Naval del Callao.
>
> Al interior de la balsa se hallaron una Alanza de palo de algarrobo", "cuatro flechas del mismo material". A un arco hecho de caña" y "fragmentos de cerámica no pulidos con residuos de un líquido espeso oleaginoso con color y olor de asfalto" que, según información de entendidos, serviría para calafatear la nave.
>
> Según Beleván, tras conversaciones "con un arqueólogo de Lambayeque", esta balsa pertenecería a la cultura Sicán o Lambayeque, lo cual es probable por las sugerencias iconográficas del diseño de la vela de la nave, las cuales también se asemejan a diseños Chimu[42].

Las actividades de hallazgo de construcciones preincas e incaicas tales como santuarios (o "huacas"), así como la extracción de objetos prehispánicos en las islas del litoral peruano y ecuatoriano, están debidamente atestiguadas desde los siglos XVI y XVII. Dan fé de ello las crónicas españolas de: Miguel Cabello de Balboa (1586), Sarmiento de Gamboa (1572), Martín de Murúa (1616), Cristóbal de Albornoz (1581), José de Arriaga (1621), Fray Antonio de la Calancha (1638) y Fernando de Avendaño (1649). Asimismo, historiadores como María Rostworowski, Francisco Yábar Acuña, y Jorge Ortiz-Sotelo; y arqueólogos como Mac Kay y Arana han llevado a cabo, en tiempos modernos, un registro sistemático de estos hallazgos arqueológicos[36,43]. La abundante literatura histórica, arqueológica y antropológica de que disponemos establece sin lugar a duda la gran importancia económica y religiosa de las islas del litoral peruano y ecuatoriano en tiempos prehispánicos. Así pues, la Isla de

41. MAC KAY, Martín y ARANA, Patricia. Información etnohistórica y evidencias arqueológicas en las islas del litoral peruano: La naturaleza sagrada de las islas. En: Boletín del Instituto Riva-Agüero. 1999. Nro. 26, pp. 403-416 (este artículo también fue publicado en la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, nro. 17, 1999).
42. *Ibid*., p. 409.
43. ROSTWOROWSKI, María. Urpayhuachac y el "símbolo del mar". En: *Arqueología PUCP: Boletín del Seminario de Arqueología*. 1973. Nro. 14, pp. 13-22.



San Lorenzo – antiguamente denominada Sina o Sián - habría sido el inicio - o el fin - de un ceque liminar incaico. Son además algunos de los cronistas más antiguos – como Cabello de Balboa, Sarmiento de Gamboa y Martín de Murúa – quienes registran los viajes transpacíficos de las flotas de balsas tumbesino-manteñas así como la expedición a Oceanía de Túpac Yupanqui. En este contexto, los restos arqueológicos del Ahu Vinapú de la Isla de Pascua se revelan tan similares en todo a los muros incas del Cusco imperial, que las únicas dos teorías alternativas a su origen incaico - que los edificaron los isleños pascuences que luego habrían poblado suramérica llevando consigo dicha tecnología de construcción; o que fueron erigidas por alienígenas extraterrestres - aparecen como evidentemente absurdas.

V.2 – El SNG o Sistema de Navegación por medio de Guaras (Guara Steering System – GSS)

Finalmente, está el factor central de la tecnología de navegación por medio de balsas. Es bien sabido que incluso Thor Heyerdahl hipotizó que los antiguos marineros andinos habrían navegado simplemente "a la deriva" sin mas ayuda que las corrientes marinas superficiales y el viento. Asimismo, durante su célebre travesía en balsa de Perú a Polinesia, el explorador noruego solo descubrió por accidente el uso de las guaras[44]. Sin embargo, tanto las balsas andinas como su admirable sistema de gobierno en alta mar por medio de guaras, fueron ya notados en el s. XVI por el milanés Girolamo Benzoni así como por los conquistadores españoles Pedro Pizarro y Miguel de Estete[45]. Posteriormente, en 1748, los Tenientes de Navío españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en su calidad de miembros de una importante expedición naturalista hispano-francesa en América, ofrecieron una meticulosa descripción de las balsas andinas de tipo prehispánico, así como de su sorprendente sistema de navegación por medio de guaras (SNG):

> Compónense estas balsas o jangadas de 5, 7, o 9 palos de una madera que, aunque allá no la conocen por otro nombre que el de *balsa* los indios del Darién llaman *pucro* y según toda la apariencia ha de ser lo que los latinos entienden por *férula* de que hace mención Columela, etc. Con esta madera forman la jangada o balsa y sobre ella un soler o tillado o piso, L, de caña, en la cual construyen un cubierto a dos aguas, como C, en lugar de palo con la vela, la arbolan con una cabria de dos mangles, en la manera que lo representa D, y en las que tienen triquete, otra de la misma forma. En estas balsas no sólo navegan en el río, sinó también en el mar, por donde hacen la travesía hasta Paita. Su tamaño es vario y su uso y destino también; unas tienen para la pesca, otras sirven para el tráfico del mismo río y otras más, primorosamente fabricadas para el transporte de las familias y casas de campo donde van con todas las comodidades que pudieran tenerse en una casa. Toda la unión de los palos que componen esta especie de embarcación se hace por medio de bejucos con los cuales se amarran unos contra otros y con los tRavEsaños que cruzan por arriba tan fuertemente, que resisten a las marejadas en las travesías

44. HEYERDAHL, op. cit.
45. ALCINA FRANCH, ALONSO SAGASETA, BOUCHARD y GUINEA BUENO, op. cit.



de las costas de Tubes a Paita. La carga que soportan las balsas es de 400 a 500 quintales[46].

En la descripción de Juan y Ulloa se establecen claramente los cuatro elementos básicos para la navegación de estas balsas, a saber: las velas (*huampu purichiqquen ppachha*); el remo (*hampup Kayhuyna purichina*); el áncora (*potala*); y las guaras. Estas últimas constituyen el elemento central del sistema de gobierno de la balsa andina (SNG) y son descritas como: "tablas de tres o cuatro metros de largo y medio metro de ancho que se ponían en propa y popa y se gobernaba la balsa bajando unos y alzando otros con lo que las balsas podían navegar contra el viento[47]". De este modo, la sorprendente capacidad del SNG para gobernar a voluntad una balsa de tipo prehispánico en alta mar es recogida en detalle por Juan y Ulloa en 1748:

Esta embarcación navega y bordea cuando tiene viento contrario, lo mismo que cualquiera de quilla y va tan segura en la dirección del rumbo que se le quiere dar, que discrepa muy poco de él, esto lo logra con distinto artificio que el del timón y se reduce a unos tablones de tres o cuatro varas de largo y media de ancho, que llaman guares, los cuales se acomodan verticalmente en la parte posterior o popa, y en la parte anterior o proa, entre los palos principales de ella, por cuyo medio y el de ahondar unos en el agua y sacar alguna cosa otros, consiguen que orse, arriba, vire a bordo, por delante o en redondo y se mantenga a la capa, según conviene a la faena para eí intento. Invención que hasta entonces se había ignorado en las cultas naciones de Europa»[48].

Así pues - aún cuando ya en 1526 el piloto Bartolomé Ruíz parangonó indirectamente a las balsas con las carabelas castellanas - mas de dos siglos después de este primer avistamiento europeo de una balsa prehispánica, los naturalistas españoles Juan y Ulloa no dejan duda alguna acerca de la completa maniobrabilidad que el SNG otorgaba a dichas balsas en alta mar. Éstos observaron en 1748 como dicho sistema de navegación por medio de guaras, desconocido en Europa, era capaz de mantener perfectamente el rumbo y la dirección de las balsas en alta mar, así como navegar con viento contrario al igual que los navíos europeos "de quilla." Aún cuando se ha estimado que, con viento contrario, una embarcación de tipo balsa tiene la necesidad de navegar con un zigzag mas amplio con respecto a un velero moderno con quilla y velas adecuadas, ambos tendrían una ruta directa con el viento de popa[49].

V.3 – La importancia socioeconómica de los comerciantes balseros del s. XVIII y XIX

Las expedición de Juan y Ulloa, así como la de Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra llevada a cabo hacia fines del s. XVIII, demuestran que, casi 300 años después del segundo viaje de descubrimiento de Dn. Francisco Pizarro al Tahuantinsuyu, las balsas de tipo prehispánico seguían siendo vitales para el comercio y la navegación en puertos peruanos tan importantes como el de Paita. El holandés Joris Van Spilbergen,

46. Ibíd., p. 45.
47. Ibid. p. 46.
48. Ibid. p. 47.
49. Ibid. p. 67.



quien a su paso por Paita dejó una ilustración en la que aparece una balsa (ver Fig. 2), permite demostrar - comparando dicha representación con el dibujo de Juan y Ulloa en la Fig. 1 - que su diseño esencial se mantuvo inalterado por mas de un siglo.

Sin embargo, lo mas notable aquí no solo es constatar la continuidad histórica del uso de las balsas en el litoral peruano y ecuatoriano hasta los albores del s. XIX. Sobre todo sorprende el comprobar que los navegantes balseros nativos de ciudades portuarias tan importantes económicamente como Paita y Colán, pudieron controlar, probablemente hasta bien entrado el s. XIX, un comercio extremadamente lucrativo con los ciudadanos españoles asentados en dichas ciudades. Este comercio se llevaba a cabo en balsas, y consistía en el abastecimiento de agua, sal y víveres, así como el intercambio de objetos asiáticos provenientes del contrabando con mercaderes franceses (y de otras nacionalidades europeas) que seguían una ruta desde Saint-Malo hasta Oceanía, abasteciéndose en puertos españoles del Pacífico. El historiador mejicano Mariano Bonialian observa que este circuito era tan rentable que, entre 1680 y 1718, el contrabando francés fue mucho mayor que el comercio legal español[50]. Este lucrativo comercio permitió a un amplio sector social de comerciantes nativos balseros de Colán, Paita y otras ciudades del litoral peruano-ecuatoriano, gozar de una notable autonomía económica como resultado de la importante acumulación de riquezas que incluían: esclavos de origen africano, vestimentas finas del Lejano Oriente, numerosas propiedades inmobiliarias, grandes ahorros en moneda de plata, e imponentes flotas de balsas para el comercio, la pesca y la recreación[51,52]. La documentación histórica acumulada durante los últimos 500 años hace posible constatar que, bien entrado el s. XIX, los navegantes balseros del litoral peruano-ecuatoriano parecen haber representado una opulenta clase capitalista mercantil de origen nativo y popular que recuerda a los ricos cacicazgos prehispánicos tumbesino-manteños que le precedieron[53].

VI – Comentarios finales

En conclusion, es posible hipotizar, sobre la base de la evidencia multidisciplinaria de que disponemos, que las naciones prehispánicas del litoral peruano-ecuatoriano habrían evolucionado históricamente hasta constituír un *súperpoder marítimo interoceánico andino* en el Pacífico tropical. Esta potencia marítima ancestral andina habría alcanzado su apogeo entre los siglos XIII y XV dC, época en la cual sus flotas de balsas a vela y guaras (SNG) habrían ejercido un control deliberado y sistemático de lucrativas rutas marítimas comerciales transpacíficas. Sin embargo, a diferencia de sus antepasados precolombinos, la acaudalada clase mercantil colonial de navegantes balseros indígenas practicó, en el Perú de los siglos XVIII y XIX, un capitalismo comercial que, si bien fue extremadamente rentable, se

50. BONIALIAN, Mariano Ardash. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. Ciudad de México: El Colegio de México. 2012, p. 232.
51. Ibid. p. 235-241.
52. ROSTWOROWSKI, María. Testamento de don Luis de Colán, curaca en 1622. En: *Obras completas de María Rostworowski. Volumen III: Costa peruana prehispánica* (pp. 181-218). Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004.
53. JARAMILLO ARANGO, Antonio. Navegación indígena en el Puerto de Paita. Abasto y contrabando. Bulletin de l'Institut Français d'Ètudes Andines. 2019. Vol. 48, nro. 1, pp. 39-55. DOI: https://doi.org/10.4000/bifea.10397



mantuvo en la ilegalidad y en la marginalidad socio-económica con respecto a las estructuras político-legales virreinales – y luego republicanas. Es interesante observar aquí la existencia de una sugestiva analogía con la así llamada "economía informal" de origen prevalentemente popular que, en el Perú y en otros países latinoamericanos, ha llegado a representar, desde los albores del presente milenio, una proporción muy significativa del Producto Bruto Interno (PBI) de dichas naciones, mobilizando masivos recursos económicos y generando gran riqueza en sectores que han sido eufemística y/o peyorativamente referidos como "artesanales" e "informales" con respecto a los sistemas estatales de organización socio-política y legal vigentes a lo largo del s. XX[54].

Esta última observación nos permite una reflexión final. En la cosmovisión andina, se sostiene que un catastrófico *pachacuti* ocurre cada vez que un ciclo de destrucción de 500 años finaliza para dar inicio a un nuevo ciclo creativo de 500 años – y así sucesivamente[55]. En esta danza cíclica y eterna de destrucción y creación de la *pacha* (palabra que significa: tiempo-espacio en lengua quechua), el *pachacuti* se revela como el heraldo formidable de un retorno cósmico hacia un devenir ya entrevisto. La aciaga tarde del 16 de Noviembre de 1532, en la *Cancha* – Plaza Mayor – de Cajamarca, el conquistador español Dn. Francisco Pizarro capturó sorpresivamente al Sapa Inca Atabalipa, hecho desastroso que fue interpretado por sus súbditos – los "hijos del Sol" – como un terrible *pachacuti* que anticipaba un doloroso ciclo de 500 años de inexorable declive para ellos y para sus descendientes. El cual, tristemente, se verificó[56].

Sin embargo, el mito del *pachacuti* ofrece también a los ancestrales pueblos andinos una feliz metáfora en este nuevo milenio, en un momento sugestivo en que nos aprestamos a conmemorar los 500 años de la hecatombe de Cajamarca. Es gratificante imaginar que, luego de las trágicas crisis socioeconómicas del Perú durante las décadas de 1980 y 1990, nos encontremos hoy *ad portas* de un significativo cambio de paradigma en la región andina, y que un nuevo ciclo de positiva creatividad se haya iniciado en los albores del s. XXI.

En este contexto, el Proyecto BALSA, que ha sido aquí descrito como iniciativa estratégica, científica y cultural de elevado impacto, adquiere una dimensión adicional potencialmente simbólica e inspiradora tanto para la MGP - gloriosa heredera de las hazañas marítimas tahuantinsuyanas y virreinales - como para las numerosas comunidades pesqueras artesanales de nuestro litoral que hoy ocupan el lugar de los brillantes cacicazgos balseros prehispánicos y coloniales. Son estas instituciones y colectividades las que deberan recoger el reto de revivir y renovar, en el contexto de un mundo globalizado por la tecnología, los valores ancestrales de una antiquísima tradición marítima y oceánica de gran vitalidad que exige hoy su espacio natural de expresión.

---

54. SALAZAR-XIRINACHS, José Manuel y CHACALTANA, Juan (Eds.). *Políticas de formalización en América Latina: Avances y desafíos*. Lima: OIT. 2018.
55. Ver: MARÍN-DALE, Margarita. *Decoding Andean mythology* (Kindle Locations 2318-2321). University of Utah Press. Kindle Edition. También consultar: WEBB, Hillary S. *Yanantin and Masintin in the Andean world: Complementary dualism in Modern Peru* (Kindle Locations 1978-1983). University of New Mexico Press. Kindle Edition.
56. LAVALLÉ, Bernard. *Francisco Pizarro. Biografía de una conquista.* Lima: Institut Français d'Études Andines, Instituto de Estudios Peruanos, Embajada de Francia en el Perú e Instituto Riva-Agüero.



Bibliografía

- ALCEDO, A. de, 1788 – *Diccionario geográfico-histórico de las Indias occidentales ó América, es a saber: de los Reynos del Perú, Nueva España, Tierra-Firme, Chile, y Nuevo Reyno de Granada*, Tomo IV, 609 pp.; Madrid: Imprenta de Manuel Gonzalez.
- ANDRITZKY, W., 1987 – Balsas de la costa norte del Perú antiguo y actual. *Boletín de Lima*, año 9, vol. 49: 33-41.
- BENZONI, G., 1985 – *La Historia del Nuevo Mundo (Relatos de su viaje por el Ecuador, 1547-1550)*, IV + 135 pp.; Guayaquil: Banco Central del Ecuador.
- BONIALIAN, M. A., 2012 – *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784),* 490 pp.; México, D. F.: El Colegio de México.
- DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio. *Túpac Yupanqui Descubridor de Oceanía*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, Abril del 2006.
- ELÍAS LEQUERNAQUÉ, J. P., 2008 – Don Sebastián de Colán y Pariña y sus ancestros: caciques de dos pueblos de la costa del corregimiento de Piura (s. XVI-XVII). *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 37 (1): 151-161.
- ESTETE, M. de, 1918 – Noticia del Perú (1535). *Boletín de la Sociedad Ecuatoriana de Estudios Históricos Americanos*, tomo 1, n.° 3: 312-335.
- FAVILA VÁZQUEZ, M., 2016 – *Veredas de mar y río. Navegación prehispánica y colonial en Los Tuxtlas, Veracruz*, 286 pp.; México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- HAGEN, V., 1992 – *Los Mayas, la tierra del faisán y del venado*; México, Joaquín Mortiz, Grupo Editorial Planeta.
- HAKLUYT, R., 2015 – The prosperous voyage of worshipful Thomas Candish of Trimley in the County of Suffolk Esquire, into the South Sea, and from thence round about the circumference of the whole earth, begun in the year of our Lord 1586, and finished 1588. In: *The Voyage of Sir Francis Drake Around the Whole Globe*: 23-52; Londres: Penguin Classics.
- HERNÁNDEZ, E., 1996 – *Vocabulario en lengua castellana y mexicana de fray Alonso de Molina. Estudio de los indigenismos léxicos y registro de las voces españolas internas*, XXIV + 457 pp.; Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- HEYERDAHL, T., 1990 – *Kon Tiki: Across the Pacific in a Raft*; Simon & Schuster.
- GARCILASO DE LA VEGA, I., 2007 – *Comentarios reales de los incas*, Lima: Cátedra.
- JARAMILLO, M., 2002 – El impacto de la apertura al comercio internacional sobre la economía regional del extremo norte peruano, 1780-1877. In: *Estado y mercado en la historia del Perú* (C. Contreras & M. Glave, eds.): 215-249; Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M., 1885 – *Relaciones geográficas de Indias*. Perú, Tomo II; Madrid: Ministerio de Fomento.
- JUAN, J. & ULLOA, A. de, 1748 – *Relacion Historica del viage hecho de orden de S. Mag. a la America Meridional,* Primera Parte, Tomo Primero, 404 pp.; Madrid: Antonio Marin.
- LAVALLÉ, B., 2004 – *Francisco Pizarro. Biografía de una Conquista*, 264 pp.; Lima: Institut français d'études andines, Instituto de Estudios Peruanos, Embajada de Francia en el Perú, Instituto Riva-Agüero
- MOYA ESPINOZA, R., 1994 – *Breve historia de Piura. Tomo II, La Conquista en Piura*, 380 pp.; Piura: Instituto Cambio y Desarrollo, Editorial Pachacutec.
- PORRAS BARRENECHEA, R., 1937 – *Las Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*; Les Presses Modernes, París.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, 1726 – *Diccionario de Autoridades*, Tomo I (en línea). Disponible en http://web.frl.es/DA.html (consulta realizada el 6 de agosto de 2016).



- ROSTWOROWSKI, M., 2004 – Testamento de don Luis de Colán, curaca en 1622. In: *Obras completas de María Rostworowski, Volumen III. Costa peruana prehispánica:* 181-218; Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- SARMIENTO Y GAMBOA, P., 1988 – *Historia General llamada Índica. Historia de los Incas*. Madrid: Miraguano.
- SEARS, A. F., 1895 – The Coast Desert of Peru. *Journal of the American Geographical Society of New York*, vol. 27, n.º 3: 256-271. DOI : 10.2307/197312
- SPILBERGEN, J. van, 1906 – *The East and West Indian Mirror, being an Account of Joris van Speilbergen's Voyage Round the World (1614-1617), and the Australian Navigations of Jacob Le Maire*; Londres: The Hakluyt Society.
- ZARAGOZA, J., 1885 – *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*, 683 pp.; Madrid: Imprenta de la viuda é Hijos de Abienzo.
- ZÚÑIGA DE RIOFRÍO, P., 2011 – San Lucas de Colán, reliquia histórica y símbolo de transculturación. *Mercurio Peruano*, 524: 277-283.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO *MISIÓN NAVAL AMERICANA EN EL PERÚ*



Presentación del Libro: Misión Naval Americana en el Perú



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, del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Académico de Honor de la Sociedad Peruana de la Historia. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España. Contralmirante de la Marina de Guerra del Perú en situación de retiro. Obtuvo el primer puesto en el Curso Básico de Estado Mayor, en el Curso de Comando y Estado Mayor así como en el Bachillerato en Historia de la Universidad Católica. Se graduó del curso de Alto Mando en Newport, EE. UU. Es Magíster en Historia por la Universidad Católica, en Relaciones Internacionales por la universidad Salve Regina de Rhode Island y en Estrategia Naval por la Escuela Superior de Guerra. Es autor de diversos libros y artículos publicados en el Perú y el extranjero y ha dictado conferencias de historia en Estados Unidos, México, Colombia, Panamá y Brasil. Actualmente es Director del Museo Naval del Perú y docente en la Escuela Naval.

RESUMEN
El artículo reseña el libro *Misión Naval Americana en el Perú* escrito por el Capitán de Corbeta don Michel Laguerre Kleimann. En el análisis historiográfico, se detalla la producción bibliográfica del autor de la obra, se profundiza en su objetivo y se examina la arquitectura del volumen.

PALABRAS CLAVE
Michel Laguerre Kleimann, Misión Naval Americana, Augusto B. Leguía, Capitán de Navío Frank Barrows Freyer, Capitán de Navío Charles G. Davy.

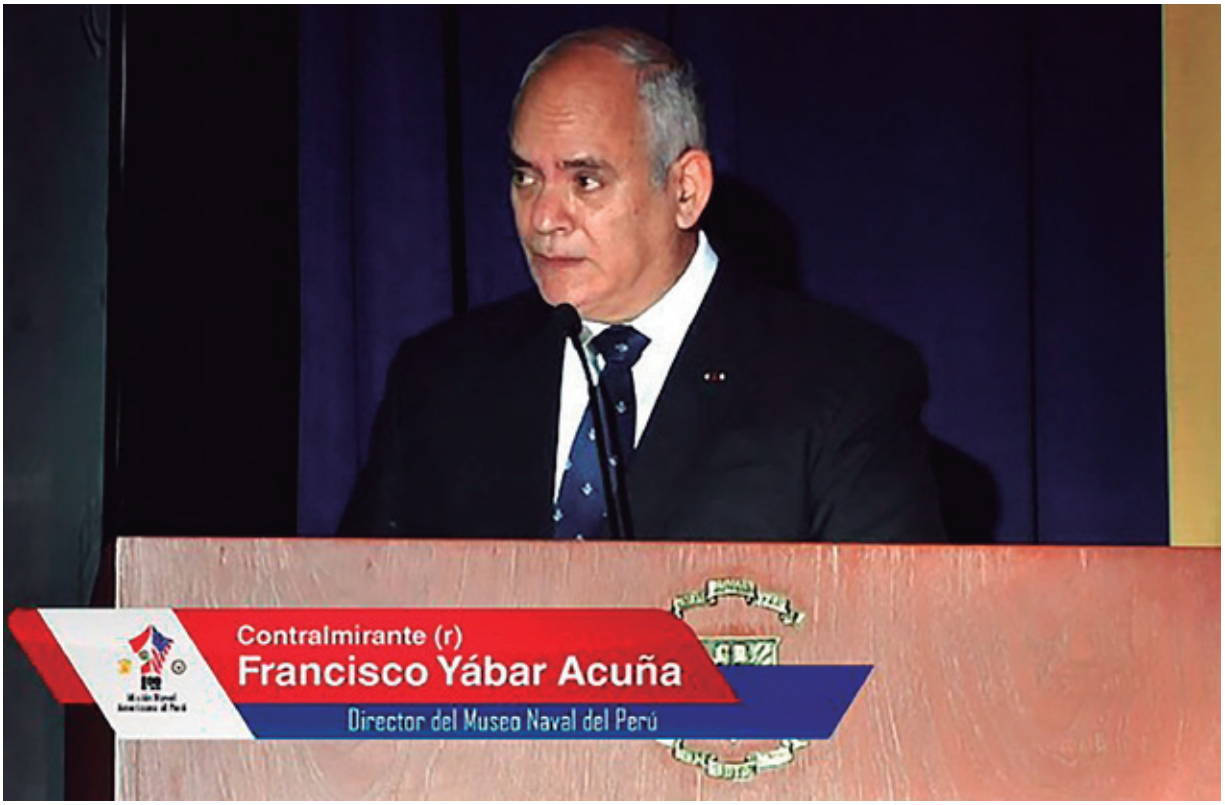
ABSTRACT
The article quotes the book U.S. Naval Mission in Peru wrote by Lieutenant Commander Michel Laguerre Kleimann. In the historiographic analysis, it is detailed the bibliographic production of the author, it deepens his objective and examines the architecture of the volume.

KEYWORDS
Michel Laguerre Kleimann, U.S. Naval Mission, Augusto B. Leguía, Captain Frank Barrows Freyer, Captain Charles G. Davy.

A fin de comentar el libro *Misión Naval Americana en el Perú* del Capitán de Corbeta don Michel Laguerre Kleimann, realizaré un análisis historiográfico; es decir, trataré de proporcionar el resultado de un método de estudio, un método de análisis y una reflexión sobre la obra histórica que tenemos por delante. Esto se logra a través de ciertas preguntas que debemos formularnos tras leer el texto, con el propósito de comprender cómo el autor describe los hechos que está historiando y qué podemos recoger de ello en nuestro interior.

El primer paso consiste en describir el marco conceptual que rodea al autor, para verificar su medio social y cultural, entender sus motivaciones y razones para escribir el libro. Ello implica, indudablemente, biografiar al autor. Una pregunta clave es verificar el objetivo del autor y comprender qué pretende esclarecer con su obra.

A continuación, debemos observar cómo se estructura el libro, cuál es la arquitectura de su composición, y la claridad y el orden en que expone sus ideas. También debemos observar el tratamiento de las fuentes históricas, cómo ha sido su manejo, cuál ha sido la metodología para discernir su veracidad y cómo concatena la información conseguida.



Director del Museo Naval del Perú, Contralmirante Francisco Yábar Acuña presentó el libro "Misión Naval Americana en el Perú"

Creo que el método propuesto es suficiente para permitirnos verificar la naturaleza de los motivos que originan los hechos que narra el autor, y si sus consecuencias fueron momentáneas o trascendentes, o si se reflejan en nuestra sociedad actual o no. Después de realizado este ejercicio académico, podemos quedar satisfechos de la reflexión historiográfica.

Me permitiré ahora hablar sobre el autor y el contexto en que ha forjado su biografía. El Comandante Laguerre se graduó en la Escuela Naval del Perú en 2006, se calificó en Electrónica y obtuvo el grado de Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Se convirtió posteriormente en un Oficial especialista en historia. Ha seguido el curso Básico de Estado Mayor y el curso de Estado Mayor, amén de un programa de especialización en Relaciones Internacionales en la Fundación de la Academia Diplomática. Este cúmulo de conocimientos le ha permitido, para honra de la Armada, ser miembro colaborador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, miembro Asociado del Corbett Centre for Maritime Policy Studies en Londres, del Instituto Riva-Agüero y de la Asociación Cultural Peruano Británica.

El Comandante Laguerre es autor de numerosos libros y artículos, pero quiero resaltar tres de ellos: El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930 (2015), que fue el tema de su tesis de Magíster en 2014; U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. An historical partnership in maritime security studies (2017); y Los submarinos R de la Armada Peruana (1926-1958).



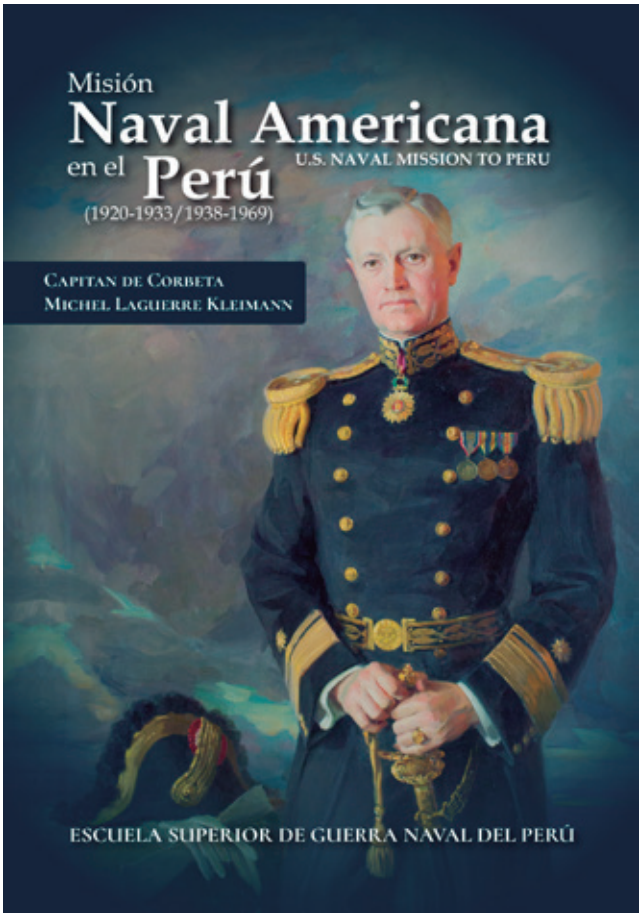
Hago esta observación porque los tres temas de los libros citados se relacionan directamente con el que ahora analizo. Estos textos permitieron al autor contar con la experiencia suficiente para enfocar su investigación y tener un panorama claro de esta coyuntura, que prácticamente comprende cinco décadas con una breve interrupción de cinco años. Si a ello se suma la rigurosidad académica con la cual el autor nos tiene acostumbrados, tengan ustedes por seguro de que este trabajo no los defraudará.

La siguiente gran pregunta se relaciona con el objetivo de la obra. Encontraremos la respuesta al leer la introducción: el objetivo es dar a conocer el proceso de transformación de la Armada Peruana con la ayuda de la Misión Naval Americana, que comenzó en la década de 1920 y terminó en la de 1960. Por ello la lectura de esta parte del libro es importante, pues el autor nos presenta un interesante resumen de lo que encontraremos en su obra y da a entender que no solo se trató de una renovación material, sino de un proceso que implicó el progreso de la Armada en varias áreas, que se enriqueció con el impulso personal de varios actores, peruanos y norteamericanos.

En relación con la arquitectura del libro, este se divide en dos partes, de 1919 a 1933 y de 1938 a 1969. Son dos momentos bien diferenciados en la histórica relación de las Armadas de ambos países. Sobre la primera parte, existe un antecedente fundamental para comprender la historia de la Misión Naval Americana. Me refiero a una obra que cita el comandante Laguerre al comenzar su trabajo, las memorias del contralmirante Tomás Pizarro, que, bajo el título de El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del señor Contralmirante don Tomás Pizarro Rojas, 1884-1971, tuve el honor de presentar algunos años atrás. ¿Por qué es importante este libro? Porque el Contralmirante Pizarro fue quien conformó una comisión de oficiales navales que estaban comprometidos en modernizar la Armada y que solicitaron al Presidente Augusto B. Leguía la llegada al país de una misión naval francesa para continuar con la transformación de la institución. Esta misión incidiría en la educación, la organización y los procesos operativos de la Marina, hasta convertirla en una institución moderna y capaz de cumplir sus roles constitucionales. Fue el Presidente Leguía quien decidió que fuera una misión de Estados Unidos y no de Francia la que llegó al Perú.

Debe quedar claro que la presencia de la misión naval americana no fue una imposición imperialista, ni una maniobra oculta para influenciar políticamente en las Fuerzas Armadas peruanas, como algunos mercaderes de la historia quieren presentar para satisfacer el apetito nefasto de ideologías extrañas que pretenden imponerse sobre nuestras ancestrales tradiciones y verdaderos valores. Sin embargo, es verdad que a los norteamericanos les convenía establecer este tipo de roles que destacaban su indudable hegemonía. La presencia de la misión naval americana obedeció entonces a una necesidad institucional que nosotros mismos solicitamos, y cuyos frutos aún siguen germinando.

La investigación que ha realizado el comandante Laguerre es sobresaliente. Dos personajes resaltan en el trabajo de los marinos norteamericanos que llegaron al Perú. El primero es el del Capitán de Navío Frank Barrows Freyer. Su análisis de la situación, basado en precisas inspecciones, fue esencial para dar el paso inicial y modelar la visión de lo que se necesitaba para crear los cimientos sólidos de una Armada Peruana pequeña, pero moderna y eficiente. El compromiso de Freyer y su dedicación son, vistos 100 años después, verdaderamente destacables y, sin duda, son el reflejo de su profesionalismo. No



Libro "Misión Naval Americana en el Perú" valioso aporte académico que recopila pasajes históricos y fotografías inéditas de ambos periodos de la Misión Naval Americana en el Perú.

fue fácil su labor, hubo incluso quienes no estuvieron de acuerdo con su presencia, pero la gran mayoría de oficiales acataron gustosos la decisión gubernamental y cifraron sus esperanzas de ver transformada la Armada Peruana con el éxito del trabajo de la misión americana.

No puedo dejar de mencionar a una persona especial y poco conocida, pues no vistió uniforme. Sin embargo, fue artífice de convencer al Congreso americano para autorizar el envío de la Misión Naval Americana al Perú. Me refiero a la señora María Engracia Freyer, esposa del jefe de la misión. Mujer cultísima, eximia coleccionista de obras de arte, que hablaba con fluidez el castellano, de una personalidad ganadora y de un carisma excepcional. Por su trabajo social en el Perú, que francamente merece estudiarse, el Presidente Leguía le otorgó la Orden del Sol; basta esa anécdota para comprender su fundamental influencia. Estados Unidos no solo envió a un destacado oficial como jefe de la misión; sin quererlo, envió asimismo a una extraordinaria mujer cuya biografía destaca por sí sola.

El segundo personaje al que me referiré brevemente es el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval del Perú durante 10 años. Transformó y modeló la Escuela Naval hasta convertirla en un referente nacional y hasta hoy nos llena de orgullo. El Comandante Laguerre cita las mejores frases del recordado Director que ahora repito: "Aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es buen ciudadano". También decía que la misión de la Escuela Naval era entregar "caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad". Espero que estas proféticas palabras sigan siendo verdad en el futuro, como lo son ahora.

La segunda parte del libro se acerca más a nuestro tiempo. Así como el Presidente Leguía fue un gran sostén de la misión naval en su primera fase, en esta segunda etapa lo fue un marino y político excepcional, el Vicealmirante Roque Saldías, quien fue Ministro en varias carteras entre 1936 y 1956. El autor explica cómo se transformó la Marina en aquellos años hasta convertirse prácticamente en lo que es hoy.

Estamos frente a un trabajo metódicamente desarrollado, con un manejo de fuentes que revelan la erudición del autor en el tema que ocupa. Los capítulos de su libro dilucidan la historia de la organización de la Armada Peruana, de la Fuerza de Superficie, de la Fuerza de Submarinos, de



la Aviación Naval, de la Sanidad Naval, de nuestra organización logística, de nuestro sistema educativo y de una particular forma de pensar que distingue la cultura organizacional de la Armada Peruana, aspectos que fueron renovados con la ayuda de la Misión Naval Americana.

Culmino mi análisis con lo que me parece más relevante: preguntarnos si de la lectura del libro concluimos que la historia de la presencia de la Misión Naval Americana se refleja en nuestra sociedad actual o no. Al inicio de mi exposición mencioné que estábamos frente a una coyuntura de cinco décadas, es decir, la influencia norteamericana se dio por casi 50 años. El gran historiador francés Fernand Braudel señaló que en el tiempo histórico la larga duración se manifiesta en aquellas estructuras cuya estabilidad es muy grande en el tiempo, y la coyuntura es el nivel del tiempo histórico intermedio entre la larga duración y los acontecimientos puntuales. La Armada Peruana, cuya génesis antecede a la República, es una institución que tras 200 años se hace merecedora de llamarse "estructura de larga duración" y por ello decía que la presencia de la misión naval americana es un fenómeno coyuntural dentro de nuestra dilatada historia.

Pues bien, analicemos un poco más. ¿Esta coyuntura obedece a un toque de genialidad de una generación de marinos peruanos que decidió impulsar el desarrollo de la armada convocando a los expertos de la misión naval americana o es una constante verificable en el tiempo?

En lo que he llamado una dilatada historia naval peruana podemos encontrar algunos ejemplos que respondan la pregunta. En 1793 el Teniente General de la Real Armada, Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos, entonces Virrey del Perú, inauguró la Escuela de Pilotaje dentro del Palacio de los Virreyes de Lima, para promover los estudios de navegación, y reorganizó la estructura de la administración naval en el virreinato con la creación de la Capitanía de Puerto del Callao y del Cuerpo de Pilotos.

El sabio Hipólito Unanue, célebre prócer y fundador de la independencia, al noticiar el hecho en el *Mercurio Peruano*, anotó: "Pensamos no perderán esta ocasión favorable de instruirse no solo todos los que se destinasen a la navegación, sí también cuantos desean tener la cultura propia a un ciudadano bien educado". Unanue dijo en esa oportunidad: "La navegación es sin duda la madre de la ilustración, el esplendor y la opulencia del género humano". Pero Unanue también reconocía la importancia estratégica de contar con una Armada adecuada a las necesidades de seguridad, y lo expresaba así: "No se diga que sobre las riberas del Támesis, el Sena y el Tajo se arreglan los intereses y el equilibrio de las potencias. La táctica naval es la que sobre las encrespadas ondas del océano decide la preponderancia de los imperios, y la suerte de sus conquistas".

Fue esa escuela la génesis directa de la actual Escuela Naval, la que proveyó a la naciente Armada Peruana de 1821, la Marina de Guise, de sus primeros jóvenes oficiales. La que modeló a hombres como al sabio José Gregorio Paredes y al ilustrado Contralmirante Eduardo Carrasco. La Marina fue, entonces, desde su época fundacional, un manantial de hombres virtuosos.

Años más tarde, en 1877, el entonces Capitán de Navío Miguel Grau reflexionaba también sobre el arte de navegar y anotó: "La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria han sido esparcidas en el mundo, por medio de la navegación". Poco después, cuando Grau era Comandante General de la Marina, escribió una interesante memoria oficial donde, tras un prolijo estudio de las ordenanzas navales, de la organización



de la Armada, de la situación de todo su personal, del estado de las instalaciones y los buques de la Escuadra, reconocía el revolucionario impacto del vapor en el arte de navegar y del blindado en la guerra naval, por lo que recomendaba, entre otras cosas: nuevos reglamentos, la reorganización de la mayoría de órdenes, el fortalecimiento de la Escuela Naval y el establecimiento de una Escuela de Grumetes. Grau mencionaba: "Grandes son las necesidades de la Armada que manifiesto a V. E. y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas". Su muerte heroica impidió que se realizaran las transformaciones físicas que reclamaba. Sin embargo, al leer el libro es notorio que las medidas propuestas por Grau, sorprendentemente, coinciden, en esencia, con las que tomó la Misión Naval Americana. Pero el sacrificio de Grau y de tantos marinos de su generación que corrieron igual suerte se convirtió en un crisol que renovó moralmente a la Marina y su luz sigue proyectándose sobre los hombres de esta institución bicentenaria.

Aunque podríamos citar otros ejemplos, existe, a mi juicio, un hilo conductor que motivó a los marinos peruanos, desde siempre, a querer renovarse. Se trata de un hilo tejido con varias hebras, el amor a la patria, el cariño a la institución y la sed de conocimientos. No explicaré las dos primeras, pero la sed de conocimientos es una característica profesional muy especial. La navegación y la guerra en el mar son ciencias que se desarrollan continuamente y, para mantener nuestro estatus en el concierto de las naciones y cumplir el rol que la nación nos asigna, es un deber el estar preparados de la mejor manera.

En esta larga duración, en la historia de nuestra querida Armada Peruana, la lectura de este libro nos hace reflexionar acerca de



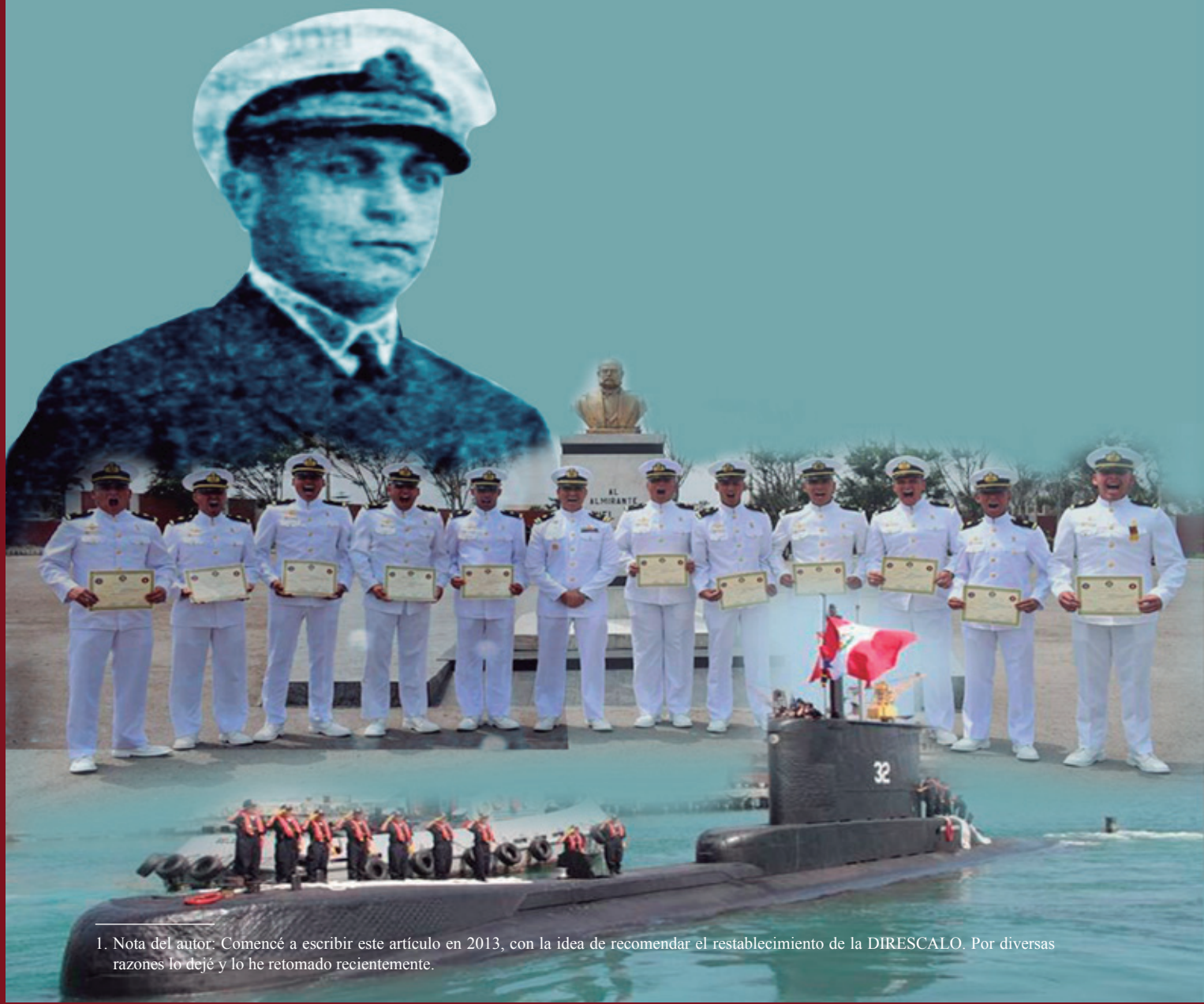
la existencia de una constante que permitió el éxito de la Misión Naval Americana. Esa fibra del hilo conductor que anuda el tiempo por más de 200 años para hacer una institución de éxito. Algo que teníamos y tenemos en común los marinos del mundo: nuestra profesión es especial y necesita constante renovación. Y no se trata de una paradoja, el secreto de la larga duración es la estabilidad de los valores y el sano impacto de la transformación racional para adaptarse a los cambios que introducen la ciencia, la técnica y la estrategia. Este concepto lo captaron los primeros miembros de la Misión Naval Americana y se avocaron, sobre todo, al cambio de la cultura organizacional, y allí tuvieron éxito. Las reformas en la organización y la compra de nuevas unidades navales no hubiesen rendido fruto sin la renovación del espíritu y el perfeccionamiento profesional.

Por ello es relevante el epílogo del libro escrito por el Comandante Laguerre, que termina con un mensaje que nos llega del pasado: el lema de la Escuela Naval preparado por el Capitán de Navío Charles G. Davy: Mihi cura futuri. ¿Cuál es su sentido? Proviene de una frase que Ulises dijo a Áyax durante la disputa retórica que ambos sostenían por la custodia de las armas de Aquiles, cuyo cadáver habían rescatado al pie de las murallas de Troya. La disputa la recoge el poeta romano Ovidio en su obra *Las metamorfosis*; allí se lee que Ulises invita a Áyax a seguirlo para aprender y le dice: "Tu vires sine mente geris, mihi cura futuri" (tú llevas la fuerza sin reflexión, yo me preocupo del futuro). Hay una analogía clara entre Ulises y la Escuela Naval, así como entre Áyax y los cadetes navales. Ulises era el más grande navegante griego de la antigüedad y experimentado estratega que dio el triunfo a los griegos sobre los troyanos, mientras que Áyax era un joven guerrero, impetuoso, valiente e impulsivo, famoso por ser el más exitoso en los enfrentamientos cuerpo a cuerpo durante la guerra de Troya. En este caso la Escuela Naval (Ulises) prepara el futuro de los Cadetes (Áyax).

La lectura de este libro nos permite concluir que mientras continuemos haciendo lo que el Capitán de Navío Davy señaló, ser buenos marinos y buenos ciudadanos, el éxito de cualquier emprendimiento que tome la Armada Peruana está asegurado.



MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ.- SEGUNDA PARTE[1]



1. Nota del autor: Comencé a escribir este artículo en 2013, con la idea de recomendar el restablecimiento de la DIRESCALO. Por diversas razones lo dejé y lo he retomado recientemente.

Memoria organizacional y segunda especialidad profesional en la Marina de Guerra del Perú.- Segunda Parte



CAPITÁN DE NAVÍO JUAN CARLOS LLOSA PAZOS
Es Capitán de Navío de la Marina de Guerra del Perú, actualmente se desempeña como Jefe de Estado Mayor del Comandancia General de Operaciones de la Amazonia, con sede en la citada de Iquitos, departamento de Loreto. Ha prestado servicios en diferentes Unidades de la Fuerza de Superficie, y como Comandante en el B.A.P. "ETEN". También ha sido Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, Director de la Escuela Conjunta de las FFAA del Ministerio de Defensa, Sub-Director de Información de la Marina y Director Ejecutivo del Servicio Naviero de la Marina de Guerra. Magister en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y graduado del programa de Alto Mando Naval en ese Centro Superior de Estudios. Es egresado del Programa de Maestría en Ciencia Política con mención en política comparada 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. Tiene una especialización en comunicación corporativa por la Universidad ESAN. Ha sido Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval, en el programa de Comando y Estado Mayor, área Política y Estrategia y de la Escuela Conjunta de las FFAA, en el programa de Comando y Estado Mayor, en el tema de Operaciones de Información. Es miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Colaborador de la Revista de Marina desde 1995, con artículos de interés institucional y profesional.

RESUMEN
En la segunda parte de su artículo, el autor continúa desmenuzando el proceso de desarrollo de las diversas estructuras organizacionales establecidas en la Marina de Guerra del Perú durante su historia. Con ese fin, se vale de la memoria corporativa u organizacional, una herramienta que facilita la toma de decisiones.

PALABRAS CLAVE
Memoria organizacional, liderazgo, Fernando D'Alessio Ipinza, DIRESCALO, Otto Bottger Robertson.

ABSTRACT
In the second part of his article, the author continues to unravel the distinct organizational structures stablished in the Peruvian Navy during its history. For this purpose, it uses corporative or organizational memory, a tool that eases decision taking.

KEYWORDS
Organization memory, leadership, Fernando D'Alessio Ipinza, DIRESCALO, Otto Bottger Robertson.

En la primera parte de este artículo se hace mención a la importancia de la memoria corporativa u organizacional como una herramienta eficiente para ser empleado en la gestión administrativa de la Marina. La referencia a la herramienta de gestión se orienta a la educación en la Armada del Perú y específicamente de la segunda especialización profesional de la Marina, o calificación como se ha conocido en el ordenamiento institucional por más de un siglo. Esto último con el propósito de tenerla en cuanta cuando se plantee el rediseño o reingeniería de estructuras organizacionales en el ámbito de la educación institucional, considerando las razones que motivaron su creación sus cambios en el tiempo virtud a las nuevas realidades institucionales y de al avance de la tecnología que sin duda afecta la educación de manera significativa.

Esto acarreó, entre otros problemas, la falta de uniformidad en la conducción de la capacitación de los Oficiales, ya que los esfuerzos desplegados no serían los mismos ni tampoco sus regímenes de funcionamiento. No mucho tiempo después, aquella dispersión de las escuelas volvería a demandar la necesidad de que una sola Dependencia se hiciera cargo de la conducción de este importante nivel de

educación en la Marina de Guerra. Es decir, volver a un modelo similar al del CENAE (que para 1969 ya era el actual CITEN y había cambiado su misionamiento), pero esta vez exclusivamente para la capacitación técnica de los Oficiales subalternos.

Un hecho clave en el progreso de la capacitación de posgrado en los Oficiales en el área técnica lo constituyó el nombramiento en misión de estudios del entonces Teniente Segundo Fernando D'Alessio Ipinza, en 1970, a la US Naval Postgraduate School de Monterey (California), para estudiar Ingeniería Naval en esa Escuela de Calificación norteamericana, nacida en los años 50 como un departamento de la Escuela Naval de Annapolis. Monterrey tenía nivel universitario y otorgaba grados académicos de posgrado a los Oficiales de la Marina norteamericana e invitados. En los tres años que estuvo en el US Naval Postgraduate School de Monterey, el más tarde Vicealmirante y Comandante General de Operaciones Navales observó y analizó al detalle la manera en que la Armada norteamericana gestionaba la educación en esa escuela.

Al respecto, me comenta el Almirante D'Alessio que a su retorno al Perú solicitó que se le asignara a la Escuela Naval para volcar en ella sus experiencias en la capacitación de posgrado para nuestros Oficiales. Se le propuso al Director de Instrucción de la Marina formar una jefatura de Escuelas de Calificación asignada a la Escuela Naval, que tuviese bajo su cargo todos los programas hoy llamados de Segunda Especialidad profesional, que estaban dispersos en distintas Dependencias, como se ha mencionado. La iniciativa fue aceptada y se asignó entonces al Director de la Escuela Naval la responsabilidad de implementar la Jefatura de la División de Calificación de Oficiales (JESCALO), a cargo del citado Oficial y con dependencia del Departamento de Estudios. Poco después tuvo lugar la trasformación de la capacitación por orientación de los Oficiales. Se reclutarían profesores de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), a fin de dar el más alto nivel de enseñanza en las nuevas asignaturas que se tenía previsto implementar, teniendo como referencia los programas de calificación de la Escuela de Monterey. En palabras del impulsor de esta nueva estructura organizacional, aquello constituyó un paso largo, interesante, innovador y desafiante.

Con los años aquella División se convertiría en la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales (DIRESCALO), que estaría a cargo de un Capitán de Navío como Director, como normaba el Decreto Supremo 025-85-MA-LIMA del 25 de noviembre de 1985. Este decreto significó un sensible progreso en la organización de la entonces llamada Instrucción de la Marina, con la creación del Comando General de Instrucción, y se asignó con ello la responsabilidad de la instrucción y el entrenamiento del personal naval al más alto nivel institucional, es decir, a un Comando General. Este cargo fue desempeñado por varios vicealmirantes hasta que fue suprimido. Tiempo después fue restablecido como Director General y después de casi 30 años el cargo ha vuelto a ser ocupado por un Vicealmirante, con el Vicealmirante Luis Polar Figari.

La misión de DIRESCALO, según su reglamento orgánico, consistió en instruir en los cursos por actividad y orientación a los oficiales subalternos en las áreas técnicas y operativas que requería la Marina de Guerra, con la finalidad de que se desempeñen con elevada eficiencia profesional en los diversos cargos que se le asignen a bordo o



en tierra, como ingeniería naval, electrónica y comunicaciones, armas de superficie, misiles, armas submarinas, hidrografía, inteligencia, ingeniería de sistemas, salvamento y buceo. En efecto, la Escuela de Calificación para Oficiales instruirá a los Oficiales mediante el desarrollo teórico y práctico de disciplinas que permitan lograr en el Oficial una calificación eficiente.

4. La Escuela de Calificación de Guerra de Superficie

A fines de la década de 1970 destaca el establecimiento de la Escuela de Guerra de Superficie (ESGUESU), creada poco días después de haberse conmemorado el primer Centenario del Combate Naval de Angamos, con Resolución Ministerial 1152-79 MAID del 12 de octubre de 1979, cuando era Ministro y Comandante General de la Marina el Vicealmirante Carlos Tirado Alcorta y Comandante General de la Escuadra el Vicealmirante José Montoya Carcelén. La creación de esta Escuela, más allá de la ampliación de la oferta educativa para los Alféreces de Fragata de la época, contribuyó significativamente al afianzamiento y posicionamiento institucional de la recién creada calificación de guerra de superficie (1977).

La creación de la ESGUESU venía precedida de una corriente de opinión que planteaba la necesidad de afianzar la institucionalización de la calificación. Para ello, qué mejor que crear una escuela de la especialidad, además de la justificación profesional que mencionaré líneas más abajo. Esto se debía, en parte, a que para mediados de los años 70 muchos Oficiales que habían hecho su carrera a bordo de buques de superficie estaban llegando a las más altas graduaciones sin una identidad común que los agremiase, por así decirlo, en torno a tantísimas millas navegadas sobre la superficie del mar.

Como ha sucedido tantas veces desde que se instaló la Misión Naval Norteamérica en el Perú, se recurrió a las experiencias que existían sobre ese tema en la Armada de Estados Unidos. Como muestra de ello, meses antes de la creación de la calificación de guerra de superficie, el Capitán de Navío Daniel Mariscal Galiano, más tarde Vicealmirante y Comandante General de Operaciones Navales, publicaba en la *Revista de Marina* un artículo traducido de la revista *Proceedings* de junio de 1976, cuyo autor era el entonces Capitán de Fragata y luego Capitán de Navío de la USN Raymond J. Hart, titulado "Oficiales de guerra de superficie, necesidad de profesionalismo". En su trabajo, Hart afirma que por décadas la Marina de su país existió la Marina de Superficie, hasta la aparición de los submarinos y de los aviones. Se refería a una importante comunidad de superficie, cuya identidad había sido oscura y, por ello, la reciente creación de la especialidad de guerra de superficie aseguraba de manera integral la especialización en todas las áreas del buque. Tanto la calificación como la Escuela de Superficie tendrían lugar en esa Armada a partir de 1970. El Comandante Hart señala que, al cabo de seis años, la creación de la calificación en su institución iba en la dirección correcta, al aumentar el profesionalismo de los oficiales de guerra de superficie. Los beneficios que, según Hart, traía la creación de la escuela de guerra de superficie partían de la necesidad de uniformizar la capacitación, porque no todos los Oficiales que se calificaban en la especialidad acudían a esa escuela. Sostiene Hart: "Los Oficiales de guerra de superficie son destinados a diferentes tipos de buque, siendo los criterios de los exámenes sujetos a la interpretación de



Escuela de Guerra de Superficie, Base Naval del Callao

cada Comandante y con ello la falta de un método de examinación uniforme".

En la etapa previa a la calificación de guerra de superficie podía convenirse en que, con la graduación de los Oficiales de Marina de Comando General en la Escuela Naval en el Perú, venía implícita su condición de Oficiales de guerra de superficie, ya que con lo aprendido en ella los nóveles Alféreces de Fragata quedaban expeditos para desempeñarse eficientemente como Oficiales de División en un buque de superficie.

El siguiente paso para los Oficiales de Comando General que optaban por continuar su carrera naval a bordo de las Unidades de Superficie pasaba por perfeccionar su perfil profesional mediante la calificación por orientación en programas como el de armamento, la electrónica y las comunicaciones, la ingeniería naval, entre otras.

Como se señaló líneas arriba, el intercambio de ideas y de opiniones sobre el futuro de la especialidad tendría sus frutos. A principios de octubre del centenario de Angamos, el Director de Instrucción de la Marina, el entonces Contralmirante Carlos Garrido Lecca Soto, más tarde Vicealmirante y Jefe de Estado Mayor General de Marina, autoridad naval que por aquella época dependía del Director General de Personal, elevó un documento que recomendaba la formulación de un currículo integrada para satisfacer los requerimientos de conocimientos necesarios, para que el Oficial se desempeñase eficientemente en cualquier Departamento en las Unidades de superficie, con un adecuado balance en los campos operacional,



técnico y administrativo. El currículo que se proponía incluía prácticas en laboratorio y en la mar, cuya profundidad de sus contenidos técnicos era el apropiado para la supervisión y la adecuada conducción del mantenimiento en los niveles que corresponden realizar a bordo.

Por ello, el Director de Instrucción proponía la creación de la Escuela de calificación de Guerra debido a que:

> Las actuales escuelas de Calificación por Orientación incurren en superposición de ciertas asignaturas y en estudios matemáticos profundos que dilatan excesivamente la extensión de los cursos, [y no proporcionan] una práctica efectiva [...] su estructura [está] orientada hacia la formación de Supervisores, Inspectores de equipos y sistemas dentro de los campos de Ingeniería y Sistemas de Armas, cuya aplicación corresponde a los Talleres del Establecimiento Terrestre [...] esta función [es] compartida desventajosamente con los Oficiales Especialistas.

Por otra parte, sostenía el Almirante Garrido Lecca que el modelo de a bordo basado en Oficiales calificados por orientación:

> denota la no estandarización de conocimientos para que los Oficiales se desempeñen en cualquier puesto de una Unidad de Superficie, [lo que induce] a considerar que los Oficiales calificados en Ingeniería y Electricidad estén en desventaja con respecto a otros, al asumir el Comando de una Unidad por carecer de la suficiente experiencia los conocimientos profesionales de los Oficiales calificados y que incluye además la capacitación sobre los sistemas modernos que poseen las nuevas unidades navales[2].

En opinión del primer Jefe de Escuela de la Escuela de Guerra de Superficie, el entonces Capitán de Fragata Otto Bottger Robertson, más tarde Comandante del buque insignia BAP *Almirante Grau* y Director Ejecutivo del Centro Médico Naval, que en su momento nos diera ejemplo de carácter y de dignidad:

> en los meses o años previos a la creación de ESGUESU, en la cámara de los buques —principalmente en la de los cruceros— se hablaba mucho de la necesidad de que los Oficiales conocieran más del funcionamiento de los diferentes sistemas de a bordo, más allá de la propia calificación por orientación, porque existían quienes, al llegar a ser Comandante de buque, conocían muy poco de las otras áreas. Mucho se hablaba, recuerda el Almirante Bottger, de la especialización del Oficial submarinista, por el hecho de que en el ejercicio de su calificación los Oficiales pasan por todos los departamentos y con ello adquirían un profundo conocimiento de su buque, situación que muchos creían debía replicarse en superficie. Una de las opiniones recurrentes de no pocos Oficiales sobre este tema se refería a que consideraban como innecesaria la profundización técnica de algunos currículos de las calificaciones por orientación, que llegaban incluso hasta la enseñanza del diseño de equipos, lo cual sobrepasaba las necesidades de las áreas de a bordo. En ese orden de ideas, se opinaba que en la gestión a bordo los Oficiales debían dominar

2. Oficio 100-873 del 4 de octubre de 1979 dirigido por el Director de Instrucción de la Marina al Comandante General de la Marina, a través del Director General del Personal de la Marina, sobre la creación de la Escuela de Guerra de Superficie.

los fundamentos de funcionamiento de sistemas y principales equipos, mantenimiento hasta cierto nivel y operación y doctrinas de las diferentes guerras en el mar.

Al llegar a oídos de la Dirección de Instrucción, se recogió lo que era una inquietud de no pocos Oficiales por conocer las otras áreas de a bordo, mediante un programa integral que les permitiese llegar a ser Comandantes conociendo a cabalidad todos las capacidades del buque que habría de comandar. De ahí que se formó un equipo de trabajo para establecer un currículo que debía ser el primer programa de Guerra de Superficie para Oficiales no calificados[3].

Este grupo fue liderado por el entonces Comandante Bottger, e integrado por los Oficiales Enrique Neira Carmelino y Carlos Barandiarán Chirinos, más tarde Capitán de Fragata y Segundo Comandante del BAP *Almirante Grau* el primero, mientras que el segundo fue Capitán de Navío y Comandante del BAP *Ferré* y Director de ESCALO.

Poco tiempo después surgieron posiciones encontradas respecto a que la Marina continuará llevando a cabo el programa de Guerra de Superficie como la calificación por actividad a través de su respectiva escuela. Se sostenía que al haber abarcado tantas áreas de manera muy general, la competencia adquirida por los Oficiales alumnos no era suficiente para afrontar la demandas de las nuevas tecnologías de vanguardia que habían pasado a formar parte de la Escuadra con la llegada de las fragatas tipo Lupo y luego las corbetas misileras. En resumida cuenta, una suerte de "el que mucho abarca poco aprieta", como reza el refrán. Esto se convertiría en el telón de fondo que sellaría el fin de la primera etapa de la Escuela de Guerra de Superficie. Es así que en 1983 la Escuela entra en recesión:

> Un programa de la Calificación por Actividad de Guerra de Superficie, estructurado para los Oficiales que se proyectan a Jefe de Departamento y futuro Comando, mediante el cual se les da un conocimiento integral, de la parte operativa como de las capacidades y posibilidades de las Unidades Combatientes de Superficie. La duración del curso sería de cuatro meses y podría ser dictado a los Tenientes Segundos en su último año de antigüedad en el grado, como a los Tenientes Primeros hasta su segundo año.

Por otra parte, la creación de la calificación de Guerra de Superficie también significó prácticamente poner fin al embarque de Oficiales de otras calificaciones a bordo de buques de superficie como planta asignada. Ese había sido el caso de no pocos Oficiales calificados en submarinos, muchos de ellos pertenecientes a las generaciones de los años 30 y 40, que alternaban su embarque en los submarinos "R" y "Sierra", y con los antiguos cruceros, fragatas, destructores y auxiliares, donde ocupaban puestos de Jefes de División y de Departamento, Segundos Comandantes y Comandantes. Ese fue el caso de muchos Oficiales submarinistas como Federico Salmón de la Jara, Raúl Delgado Espantoso, Enrique León de la Fuente, Carlos Llosa Paredes, entre otros. Todos ellos fueron Comandantes de buques de superficie.

3. Oficio 100-2949 del 12 de diciembre de 1983, dirigido por el Director de la Escuela Naval del Perú al Director de Instrucción de la Marina, sobre el curso de calificación de guerra de superficie.

Esta particular situación también alcanzó a Oficiales calificados en Infantería de Marina, que incluso fueron los primeros Comandantes de los buques de desembarco (DT, los famosos zapatos), de tan largos y fructíferos servicios al país. Ellos fueron Guillermo Mesinas de la Puente, José Paolillo Munayco o Juan Carlos Vega Llona, este último artífice de la primera operación exitosa de rescate de rehenes ocurrida en la isla de El Frontón el 15 de junio de 1986, quien lamentablemente fue asesinado dos años más tarde por las hordas senderistas en la ciudad de La Paz, Bolivia.

Poco más de una década después, en el año 1994 se dispuso la reapertura de la Escuela de Guerra de Superficie. La Marina, esta vez ofrecía a los Oficiales subalternos un nuevo Programa de Calificación de Guerra de Superficie, y adicionalmente la posibilidad de calificarse por orientación posteriormente en los programas a cargo de DIRESCALO.

Para 2012, la organización institucional con respecto a la calificación del Oficial había adoptado una estructura que, a juicio de la jefatura de ESGUESU, podía afectar la *performance* de las áreas técnicas de guerra de superficie, al haber quedado las suprimidas, como en 1980, las calificaciones por orientación destinadas a los buque de superficie. Dada la política establecida, se propuso una fórmula intermedia. De ahí que ESGUESU organizó conversatorios donde se analizaron comparativamente los currículos de guerra de superficie con los últimos existentes de las calificaciones por orientación relacionadas, que, como decíamos, para ese momento ya habían dejado de dictarse. Estos eventos académicos de interés de la comunidad de superficie fueron conducidos por el Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, que fue Comandante de la Fuerza de Superficie y asesor de ESGUESU, y contó



Frontis de la Escuela de Guerra de Superficie, Base Naval del Callao

con la participación de Comandantes de buques y oficiales calificados en armamento, electrónica y comunicaciones, como el Contralmirante Giancarlo Polar Figari, que fue Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y en ese momento Comandante del BAP *Mariátegui*.

En el desarrollo a los conversatorios se evidenció, entre otras particularidades, los vacíos de conocimientos que en el tiempo se podrían generar por las diferencias de los contenidos de los programas, si aquel perfil del Oficial de Superficie puro, por así llamarlo, se mantenía en el tiempo.

Como solución a esta problemática, se convino una propuesta consensuada que derivó en lo que ahora se denomina Calificación de Guerra de Superficie con mención en Sistemas de Armas y en Sistemas de Operaciones. También se planteó una fórmula distinta de fase práctica, a realizarse en las Unidades tipo, pero con la conducción directa de ESGUESU. Esta idea consistía en incorporar a la planta de la Escuela a dos Oficiales, ya sean Capitanes de Corbeta o Tenientes Primeros, de la calificación de armas, y de electrónica y de comunicaciones, respectivamente, para



Capitán de Fragata Otto Bottger Robertson, Primer Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, 1980.

desempeñarse a tiempo completo como instructores a cargo de la fase práctica y de otras asignaturas del programa.

En la actualidad un reto a considerar para la calificación lo constituye la optimización del contenido del programa de Guerra de Superficie, en relación con las operaciones fluviales que se realizan en el teatro de operaciones de la Amazonía, donde la Armada tiene presencia fluvial desde 1864. Lo dicho es en virtud a las particularidades de la navegación en las cuencas amazónicas, y a las tareas y capacidades intrínsecas de las unidades fluviales. Para ello, recientemente se ha realizado un conversatorio entre los Oficiales calificados del área de la Amazonía para ese propósito. La optimización de la capacitación podría estar acompañada también de medidas de gestión de recursos humanos, como que el comando y la dotación de la Comandancia de la Flotilla de Unidades Fluviales de la Amazonía (COMFLOFLU), las cañoneras, deberían ser dotadas exclusivamente por oficiales de superficie, salvo que no existiera disponibilidad. En resumen, hacer de la FLOTFLU, la FAS de la Amazonía, con su mística, usos y costumbres de a bordo que fuesen aplicables. Más aún, aquello podría hacerse extensivo a la Comandancia de Operaciones Guardacostas y unidades subordinadas, que en un futuro podría pasar a formar parte de la estructura orgánica del Comando General de Operaciones del Pacífico.

Aun considerando los actuales modelos según la especialidad de los Oficiales, en mi opinión debe prevalecer en la Marina la concepción de que el Cadete Naval que se gradúe como Alférez de Fragata de la Escuela Naval (ESNA) siga siendo un Oficial de superficie, llamémosle de nivel primario. Por ello, todos los graduados de la ESNA deben ir siempre a bordo como planta asignada, como mínimo en el primer año, y ahí recién optar por las otras calificaciones que les ofrece la Institución.

5. Escuelas de Calificación como responsabilidad de la Escuela Superior de Guerra Naval

Como señalábamos anteriormente, a principios de 2000 DIRESCALO fue desactivado y los programas de calificación pasaron a ser administrados por el Departamento de Capacitación la Escuela Superior de Guerra Naval (DIRESUVAL).



Desde la experiencia de quien describe estas líneas como Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, esa decisión repercutía en la celeridad y oportunidad de los trámites Admirativos y ejecución presupuestal, ya que debían canalizarse a través de un Jefe de Departamento que no tenía autonomía de gestión, a diferencia del DIRESCALO. Por otro lado, la cultura organizacional imperante en DIRESUVAL desde 1930 hacía que se impusiese la orientación del esfuerzo principal del cumplimiento de su misión a los programas emblemáticos de la ESUP, es decir, el Ato Mando Naval, Comando y Estado Mayor, y Básicos de Estado Mayor y de Inteligencia, y todas las actividades académicas que giran en torno a ellos, como exposiciones, evaluaciones, conferencias, juegos de guerra, entre otros.

Aquí es útil recurrir nuevamente a la memoria organizacional. Según el decreto de creación de la Escuela Superior de Guerra Naval del 17 de setiembre del 1930, promulgado por el Presidente de la Junta de Gobierno de la época, el entonces Teniente Coronel Luis M. Sánchez Cerro, y su Ministro de Marina y Aviación, el entonces Capitán de Fragata Carlos Rotalde del Valle, el centro académico institucional tenía el propósito de "dar instrucción profesional a los oficiales de la más alta jerarquía y por ser ellos los encargados de la conducción y utilización eficaz de las fuerzas navales en la guerra". Se entiende entonces que aquella escuela nacía para impartir instrucción destinada al comando de las operaciones en los niveles táctico y operacional, no para la capacitación en las especialidades técnicas.

Su reglamento de 1932 establecía que en la Escuela Superior se deben estudiar los principios de la guerra y su aplicación en la guerra naval moderna para la preparación eficiente de los Oficiales de alto comando. Al año siguiente la Escuela Superior entró en receso, hasta 1944, cuando se restableció con la misión de "desarrollar en los Oficiales navales los principios que gobiernan la conclusión de la guerra, instruirlos en el ejercicio del comando para que dirijan con éxito la preparación y la operación de las fuerzas navales en la guerra".

Posteriormente, con la Ley 13508 del 30 de diciembre de 1960, Ley de la Organización de la Marina de Guerra del Perú, en su artículo 75 señala que la Escuela Superior "está destinada a preparar a los Oficiales para el ejercicio del comando y las funciones del estado mayo". Como se puede apreciar, la "naturaleza de las cosas", es decir, el espíritu que motivó la creación de la ESGUESU y su devenir, tiene por *leitmotiv* capacitar a los Oficiales en Superior en aspectos de organización, conducción y entrenamiento de las fuerzas navales por las operaciones.

Como se aprecia, la Escuela de Guerra Naval fue creada para proporcionar el perfeccionamiento a los Oficiales de Marina. Sus cursos emblemáticos eran los de Comando y Estado Mayor y Alto Mando, de las áreas de Gestión Administrativa, Comando, Estado Mayor y Alta Dirección. Las Escuelas de Calificación fueron concebidas para dar capacitación y se orientaron al empleo de equipos y procesos ubicados en el nivel táctico y en la gestión técnica. Por lo tanto, no existía compatibilidad, aunque sí relación, entre lo que cada centro académico enseñaba. Uno se orientaba a las ciencias exactas y el otro más a las ciencias sociales. Por lo tanto, su funcionamiento por separado estaba más que justificado.

En una conversación que tuve dos años después con el Capitán de Navío Félix Luna Aubry (que fue Director de la Escuela de Calificación de Oficiales y Director

Ejecutivo de Instrucción de la Marina, un Oficial con mucha experiencia operativa y gestor académico, quien es actualmente docente de la Escuela Superior de Guerra Naval), me manifestó que la existencia de ESCALO obedecía a que la Marina requiere de una entidad académica que apoye los esfuerzos de desarrollo Científico-Tecnológico.

Con este conocimiento previo, el Comandante Luna opinaba que la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales debía reestablecerse considerando los siguientes aspectos:

1. Los programas de calificación para Oficiales, actualmente denominados "de Segunda Especialidad", son diseñados para atender las necesidades de las Fuerzas Operativas y las Direcciones Técnicas.

2. El diseño de cada programa empieza con la definición del perfil profesional del egresado por parte del Comando o Dirección correspondiente, y es utilizado para determinar el currículo de cada programa, tomando en cuenta el perfil del ingresante y el tiempo disponible asignado por la Dirección General del Personal.

3. El perfil del ingresante depende de la formación que imparte la Escuela Naval y del aprendizaje profesional logrado en la experiencia de trabajo a bordo.

4. El desarrollo de estos programas, bajo la Dirección Académica de la ESUP, es conducido mayoritariamente por las Escuelas de las Fuerzas Operativas y Direcciones Técnicas, las cuales dependen de los Comandos de Fuerza y Direcciones Técnicas respectivas y dictan otros cursos de capacitación que establecen los Comandos o Direcciones respectivas.



Capitán de Navío Félix Luna Aubry. Director de Escuela de Calificación de Oficiales y Director Ejecutivo de Instrucción (1997)

5. El diseño del currículo requiere de un trabajo fino de coordinación entre la Autoridad Académica con el Comando de Fuerza o Dirección pertinente, para asegurar que el perfil profesional del egresado sea logrado, y así determinar las medidas necesarias para adecuar el perfil del ingresante, mediante la coordinación con la Escuela Naval y/o el establecimiento de cursos preparatorios.

6. El desarrollo de los programas, en diferentes instalaciones y a cargo de otros Comandos con responsabilidades adicionales, hace aconsejable que



la Dirección Académica se ejerza de manera muy activa y con presencia frecuente en las respectivas Escuelas, coordinando e interactuando con los Comandos respectivos.

7. La coordinación estrecha con los Comandos requiere ser efectuada por el Director Académico in situ, dada la antigüedad de los Comandos, a fin de evitar susceptibilidades. Esto resulta muy difícil para el Director de la ESUP, quien tiene la responsabilidad de dirigir los Programas de Perfeccionamiento Profesional en su local.

8. Para apoyar académicamente los desarrollos científico-tecnológicos se requiere una autoridad con autonomía y representatividad, a fin de interactuar a nivel interno con todos los Comandos y Direcciones, y a nivel externo con las Universidades y Centros de Investigación y Desarrollo.

Para una mejor gestión de las institución de las escuelas de calificación, es conveniente siempre mantener un modelo de administración centralizada y autónoma, con el peso específico adecuado para su conducción mediante el grado del responsable (en este caso de Capitán de Navío), así como su experiencia en gestión académica. Ambas cosas tienen que ir de la mano.

6. El liderazgo siempre debe estar al frente

En general, como hemos señalado, creemos que es importante reunir y gestionar una memoria organizacional (MEO) constituida por información escrita y testimonios, y tenerlos a disposición para contribuir a la toma de decisiones cuando así se requiera, lo que será muy útil en su empleo en las estadísticas institucionales. Como parte de la MEO, podría ser productivo contar con una selección de artículos de la Revista de Marina que aborden diferentes problemáticas de orden institucional y profesional.

En el caso de la organización estructural para la ejecución de los programas de segunda especialidad, además de lo dicho líneas arriba, estos pueden ser optimizados con la participación de Oficiales (en actividad y en retiro) de reconocida formación técnica y liderazgo, que actúen como orientadores de los Oficiales alumnos, en adición a la labor de la planta de Oficiales de la escuela respectiva y sus docentes por asignatura y de la Dirección de la Escuela de Especialización Profesional de Oficiales de la Marina (DIRESPROM). Estos orientadores, además de transmitir su experiencia mediante casos vividos, pueden hacer *coaching*[4] con ellos, que en la actualidad es un herramienta muy importante en la gestión del talento humano[5], un tema por demás no muy desarrollado en filas y del que me ocuparé en otro artículo más adelante.

En mi opinión también es importante que desde DIRESPROM se estimule a los alumnos en la búsqueda constante del conocimiento, en particular de las diversas tecnologías en armas, electrónica, sistemas, entre otras. Dados los incesantes cambios

4. El *coaching* es un conjunto integrado de acciones orientadas a mejorar el desempeño de una persona, de manera que alcance todo su potencial. Ver: GIL, Susana. Coaching. [Consulta: 4 de enero de 2021]. Disponible en: https://economipedia.com/definiciones/coaching.html
5. La gestión del talento humano hace referencia al proceso que desarrolla, atrae e incorpora nuevos integrantes y además retiene a los colaboradores dentro de las empresas. La gestión del talento humano se centra en destacar a aquellas personas con un alto potencial dentro de su puesto de trabajo. Ver: CORE GLOBAL PARTNERS. ¿Qué es la gestión del talento humano? [Consulta: 4 de enero de 2021]. Disponible en: https://coreglobalpartners.com.pe/que-es-la-gestion-del-talento-humano/

tecnológicos, también es necesario analizar las nuevas escuelas o programas de calificación que se podrían incorporar al servicio del naval en el futuro mediato. En efecto, debido a que la Institución ha adoptado la ciberdefensa como una de sus capacidades operativas, se podría crear una escuela por actividad para Oficiales subalternos calificados en ciberdefensa, a fin de que adquieran habilidades tanto técnicas como operativas, con una visión operacional ofensiva, a diferencia de los Oficiales sistemáticos "puros", que están más orientados al soporte de la gestión técnico-administrativa institucional.

Por otro lado, creemos de interés considerar algunas innovaciones en la gestión académica y en la docencia naval. En el primer caso, para optimizar la labor de las dependencias académicas, las direcciones y la jefatura de escuelas hasta el grado de Capitán de Navío podrían ser designadas por una junta presidida por el Jefe de Estado Mayor General de Marina, integrada por el Director General de Educación y otras autoridades navales, de acuerdo con la trayectoria y experiencia del oficial en un área tan transcendental como es la gestión de la educación naval.

Por otra parte, podría considerarse como una modalidad de la docencia ordinaria en la Marina la dedicación exclusiva de algunos oficiales en actividad, en vista de sus genuinas aptitudes para tal fin y su vocación por la enseñanza naval (como fue el caso del recordado Capitán de Fragata Salvador Calvo Pérez), mediante la incorporación del empleo de educador naval en la planta orgánica institucional.

Este empleo[6] sería incluido en los cargos orgánicos institucionales, y abarcaría en conjunto la docencia, la asesoría, la tutoría, la investigación, la innovación y la difusión académicas, así como la conducción de las fases prácticas que realizarán las Escuelas de Especialización[7].

También es importante tener presente que, al igual que la Escuela Naval del Perú, todas las escuelas de segunda especialidad profesional y la Escuela Superior de Guerra Naval son escuelas de liderazgo en sus diferentes niveles. El liderazgo es una virtud con la cual se distingue el Oficial de Marina, y debe estar en continua formación y enriquecimiento. Esta premisa debe tenerse siempre muy presente, no solamente para el buen funcionamiento del servicio, sino porque es también una habilidad cada vez más apreciada en todos los campos del quehacer profesional público y privado. Al respecto, Kevin Murray, especialista británico en comunicación estratégica, señala que por mucho tiempo ha escuchado hablar a los directores ejecutivos de la necesidad de crear líderes por todas sus organizaciones, para poder operar en este mundo. Esta idea tenía una fuerte correlación con la estratégica militar de crear líderes por todo el ejército[8].

A lo dicho agregamos una idea muy importante que el Capitán de Navío Hart,

6. La Ley 28359, Ley de Situación Militar de los Oficiales de las Fuerzas Armadas, define el empleo como el desempeño profesional de una función real y efectiva que se encomienda al oficial, en atención a los cuadros de organización de cada institución armada, y conforme a su grado, antigüedad y especialidad.
7. Oficio 1000-257, del 10 de mayo de 2012, del Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, dirigido al Jefe de Estado Mayor de General de Marina a través del Director de la Escuela Superior de Guerra Naval y del Director General de Educación de la Marina, sobre la creación del empleo del educador naval.
8. MURRAY, Kevin. *El lenguaje de los líderes. Cómo se comunican los altos ejecutivos para inspirar, ejercer influencia y lograr resultados.* Bogotá: Panamericana. 2015.



ya fallecido, en el artículo que tradujo el Almirante Mariscal: "A pesar de que son órdenes las que han establecido y establecerán las normas para la clasificación de Oficiales de Guerra de Superficie, la ejecución de todos los patrones depende del nivel del don de mando y del conocimiento a bordo de un buque de superficie".

Esto es aplicable a todos los Oficiales que siguen los programas de segunda especialización en las diferentes escuelas por actividad o por orientación, es decir, tener presente en la necesidad ineludible que siempre la capacitación técnica esté acompañada del don de mando, del carácter, de la energía para imponerse cuando es necesario, de la osadía para cumplir la misión en el momento que las cosas se ponen negras. En síntesis, liderar.

Estas son los aptitudes que se espera de todo Oficial joven y, por encima de ello, el valor, que es la principal virtud del hombre de uniforme. Cuando les llegue el momento, si es que eso sucede y el destino los pone a prueba, habrán de exclamar, como Enrique Palacios en Angamos: ¡En este buque nadie se rinde!".

Bibliografía

- HUGES, Wayne P. "Táctica de Flota" Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1995.
- JIMÉNEZ DE LUCIO, Alberto. "La especialidad en la Oficialidad naval". En *Revista de Marina*, noviembre-diciembre 1963.
- JIMÉNEZ SALDÍAS, Manuel. "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada". En *Revista de Marina*, N ° 6 noviembre y diciembre de 1926, paginas 743-772.
- JIMÉNEZ SALDÍAS, Manuel. "El problema de las especialidades". En *Revista de marina*, N ° 1 enero y febrero de 1929, paginas 108-131.
- KISSINGER, Henry. Orden Mundial. "Reflexiones sobre el carácter de los países y el curso de la historia". Pinguin Random House Grupo Editorial, México 2018.
- MARISCAL Galiani, Daniel. "Oficiales de Guerra de Superficie: Necesidad de Profesionalismo". En Revista de Marina, agosto-diciembre 1976
- MURRAY, Kevi. "El lenguaje de los líderes. Como se comunican los altos ejecutivos para inspirar, ejercer influencia y lograr resultados". Panamericana Editorial Ltda, Colombia, 2015.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. "Fuerza de submarinos: 100 años (1911-2011)". Marina de Guerra del Perú, primera edición 2011.
- PONTI, Franc y Xavier Ferrás. "Pasión por innovar: Un modelo novedoso que incentiva la creatividad empresarial". Grupo Norma editorial, Bogotá, 2010.
- ROTALDE De Romaña, Álvaro. ¿Necesitamos Oficiales técnicos?. En *Revista de Marina* septiembre-octubre 1962.

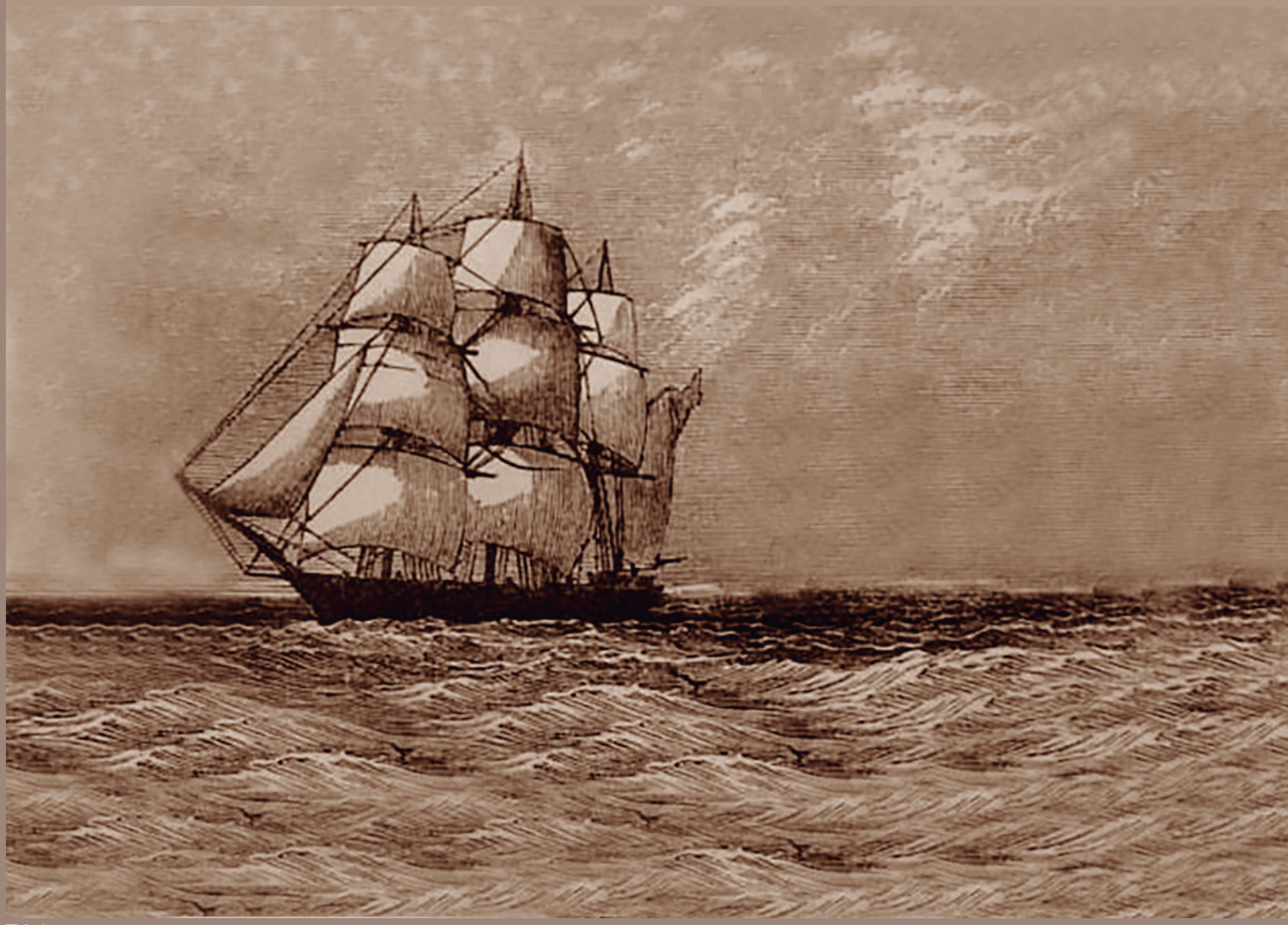
* Referencias

- SARUR ZANATTA, María Susana. "La importancia del capital intelectual en las Organizaciones". Recuperado de: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf





LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA (1788 - 1808)





La real expedición filantrópica de la Vacuna (1788 - 1808)



Capitán de Navío Jorge VIZCARRA Figueroa
Es graduado como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1995, y calificado en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación con el primer puesto. Asimismo, es graduado del Programa de Maestría en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval, donde obtuvo el primer lugar, y egresado del programa de Maestría en Administración en la Universidad Nacional Federico Villareal. Se desempeña como Agregado Naval de Defensa Adjunto y Naval de la Embajada del Perú en la República Argentina, concurrente con la República Oriental del Uruguay.

RESUMEN
En estos tiempos de pandemia, donde el mundo científico busca desesperadamente una vacuna contra el COVID-19, es importante conocer la forma en que el hombre se enfrentó a la misma situación en épocas en que el desarrollo científico era aún muy limitado.

PALABRAS CLAVE
Vacunas, Edward Jenner, Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, José Salvany y Lleopart, Francisco Balmis.

ABSTRACT
In these times of pandemic, where the scientific world seeks desperately for a vaccine against the COVID-19, it is important to know the way in which mankind faced the same situation in times when the scientific development was limited.

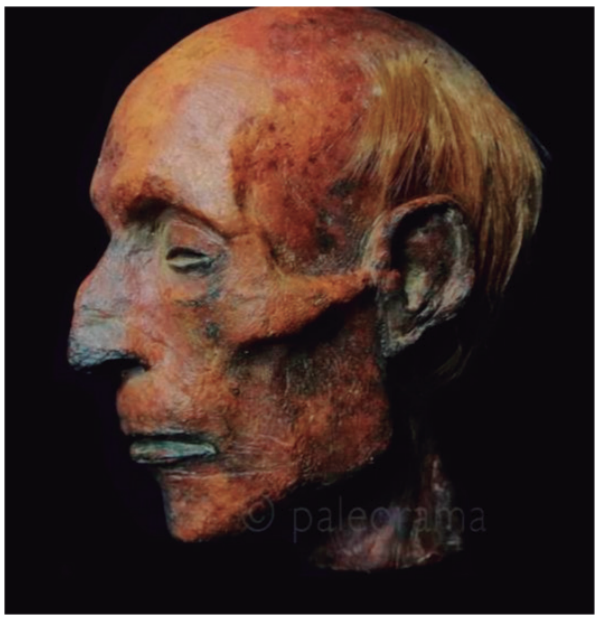
KEYWORDS
Vaccines, Edward Jenner, Philanthropic Royal Expedition of the Vaccine, José Salvany y Lleopart, Francisco Balmis.

ANTECEDENTES

La viruela fue una de las enfermedades endémicas infecciosas más severas que han existido en la historia registrada del mundo. Era causada por el virus de la varicela y recibía su nombre del término en latín que significa "moteado", en referencia a los bultos y pústulas que aparecían en el rostro y cuerpo de los afectados. Históricamente el virus mató al 30% de las personas que lo contrajeron y los que sobrevivieron a menudo quedaban ciegos, estériles y con profundas cicatrices o marcas en la piel. Felizmente la viruela fue declarada oficialmente erradicada en 1980 por la Organización Mundial de la Salud y es la primera enfermedad combatida a escala mundial.

Se cree que la viruela se originó en la India o en Egipto hace 10 000 años. Las pruebas más tempranas de la enfermedad datan del faraón egipcio Ramsés V, muerto en 1157 a. C. Sus restos momificados muestran marcas de viruela en su piel. La enfermedad se extendió luego a través de las rutas del comercio en Asia, África y Europa, hasta





Momia de Ramsés V, la evidencia más antigua de la viruela.

llegar finalmente a las Américas en el siglo XVI. Las expediciones de Cristóbal Colón al Nuevo Continente no solo dejaron adelantos culturales de la época, sino numerosos virus y bacterias que causaron enfermedades para los cuales los nativos no estaban inmunes.

Existe evidencia de que la epidemia de viruela que se desató en Santo Domingo entre 1518 y 1519 acabó con prácticamente toda la población local. Esa misma epidemia fue introducida por los hombres de Hernán Cortés en México a través de un esclavo infectado y devastó a los aztecas. La viruela causó además la muerte de Cuitláhuac, el emperador azteca que sucedió brevemente a Moctezuma. Los indígenas llamaban "mayacimil" a la enfermedad, o sea "muerte fácil", pues se caracterizaba por unos granos que pudrían el cuerpo y ocasionaban gran hedor, así como por el desprendimiento de los miembros.

En 1525, tras arrasar Guatemala, la epidemia ingresó por el norte al Imperio inca, antes de la llegada de Francisco Pizarro. Desde 1493 gobernaba el Inca Huayna Cápac, quien súbitamente cayó enfermo en Quito durante las batallas que libraba en el Chinchaysuyo. Existe la hipótesis de que su muerte y la de su sucesor Ninan Cuyuchi habrían sido causadas por la viruela en 1526. Por ese motivo, se abrió una lucha por el trono entre otros dos hijos, Atahualpa y Huáscar, quienes se enfrascaron en una guerra civil que benefició especialmente a Pizarro a la conquista del imperio por parte de los españoles.

La vacuna

En 1796 el doctor inglés Edward Jenner (1749-1823) observó que algunas mujeres que ordeñaban vacas parecían estar protegidas de la viruela si ya habían sido infectadas previamente por el virus *cowpox*[1], mucho menos peligroso, que ocasionaba la viruela bovina. En 1796 Jenner realizó un experimento y raspó el brazo de un niño de 8 años llamado James Phipps con material de una llaga de la viruela bovina de una de estas mujeres que ordeñaban vacas. Luego repitió el mismo experimento, pero esta vez agregó una pequeña cantidad de viruela al mismo niño.

Jenner esperaba que la inoculación de una variedad similar de la viruela, que está presente en las vacas, podría protegernos contra la enfermedad, lo que en efecto ocurrió. El niño desarrolló la enfermedad de forma leve y se recuperó totalmente a los pocos días. Al ser infectado después por la viruela humana no desarrolló ningún síntoma. La inmunización se había

1. *Cowpox*: enfermedad no maligna que afecta a las ubres de las vacas y que desaparece sin necesidad de tratamiento. Tiene un periodo de incubación de 9 a 10 días. Si un hombre se contagia por las heridas de la vaca, se produce una viruela vacuna a nivel cutáneo, parecida a las pústulas sufridas por la vacuna del virus humano.



producido. Este experimento fue clave para el posterior programa de vacunación.

Al darse a conocer al mundo el descubrimiento de la vacuna antivariólica y comenzar su aplicación en Europa, la monarquía española tomó conciencia de su responsabilidad con la salud de sus súbditos, no solo en la metrópoli sino en todas sus colonias, aun las más alejadas. Un dato anecdótico es que el propio Napoleón Bonaparte ordenó vacunar a todo su ejército, con lo que se consiguió un enorme patrocinio de este reciente descubrimiento científico.

Para la decisión del monarca español fue determinante la opinión del Cirujano de Cámara Real Francisco Xavier de Balmis (1743-1819), un decidido partidario del nuevo método de la vacunación, que había presenciado en México los estragos de la epidemia de viruela, principalmente entre los nativos.

Por ello, debido a que la Corona española deseaba hacer llegar esta inmunidad lo antes posible a sus colonias, se organizó la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna a principios de la segunda mitad de 1803, con el doctor Francisco Balmis como Director y el cirujano catalán José Salvany y Lleopart (1777-1810) como Subdirector, auxiliados por dos ayudantes médicos, Manuel Julián Grajales y Antonio Gutiérrez Robledo; dos practicantes, Francisco Pastor Balmis y Rafael Lozano Pérez; y tres enfermeros, Basilio Bolaños, Pedro Ortega y Antonio Pastor.

Asimismo, se enviaron numerosas notificaciones a los diferentes virreinatos para informar a los gobernantes del proyecto que se quería emprender y de la ayuda que debían prestar para cumplir los objetivos.

El problema era transportar la vacuna. Se propusieron tres sistemas: vacas infectadas en barcos, jóvenes inoculados con el pus en el brazo, y el traslado del fluido extraído de las pústulas en placas de vidrio selladas con parafina y envueltas en un paño negro. La idea de transportar animales infectados en los barcos se desechó por la dificultad que representaba navegar con vacas enfermas y necesitadas de alimentación. Asimismo, fue abandonada la idea de llevar el suero en placas, porque llegaría desnaturalizado debido al calor y el largo tiempo del viaje.

Finalmente, el doctor Balmis decidió trasladar la vacuna en reservorios humanos, en niños sanos de 8 a 10 años que no habían adquirido la enfermedad previamente. Realizó un sistema de vacunación encadenado, que se denominó "brazo a brazo": las pústulas de un niño ya inoculado



Grabado que representa a un niño con un perrito e instrumentos musicales. Además, se ilustran las zonas de aplicación de la vacuna de la viruela, la lanceta utilizada en esa operación, y tres botones con su evolución de tamaño y aspecto, desde el día 4 al 11.

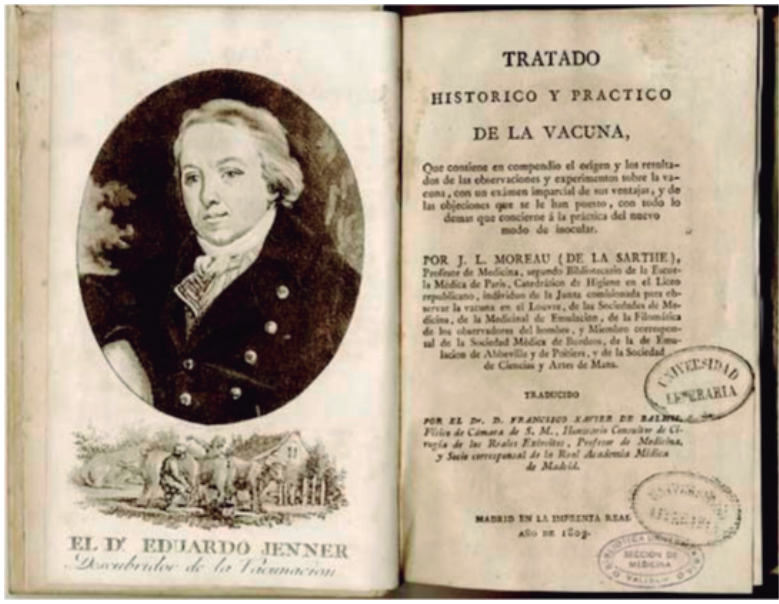
con el virus se trasladaban a otro que aún no lo estaba en el momento óptimo de las pústulas, y así sucesivamente durante todo el viaje. Actualmente la utilización de niños con fines médicos nos resultaría reprobable y completamente ajena a la ética médica, pero en la época se consideraba adecuada. Los niños respondían a la vacunación mejor que los adultos, ya que podían haberse inmunizado sin mostrar síntomas de la enfermedad.

Fueron 22 niños huérfanos o de familias necesitadas, de 3 a 9 años, los que iniciaron el viaje, aunque fueron centenares, sin que se sepa una cifra concreta, los que se utilizaron en las diferentes etapas de la expedición. Se les considera benefactores de la humanidad, pues gracias a ellos fue posible la sucesión de vacunas de brazo a brazo por tres continentes distintos. A su cargo se encontraba Isabel Zendal Gómez, enfermera y Rectora del Orfanato de la Caridad de La Coruña, que es considerada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como la primera enfermera de la historia en misión internacional.

La expedición

La expedición salió de La Coruña, Galicia, el 30 de noviembre de 1803, en la Corbeta *María Pita*, con 23 niños de la Casa de Niños Expósitos[2] de La Coruña, al cuidado de doña Isabel López Gandalla, su rectora. Los niños se transmitieron la vacuna, brazo a brazo, desde España, vía Tenerife, islas Canarias, hasta San Juan de Puerto Rico, donde llegaron el 9 de febrero de 1804. A bordo se contaba con un manual de vacunaciones que se distribuyó en todos los lugares de arribo.

En San Juan encontró Balmis, con sorpresa, que el cirujano del Hospital Real, Francisco



Edward Jenner. Grabado incluido en la traducción de Balmis del tratado de Moreau de la Sarthe (*Tratado histórico y práctico de la vacuna*, Madrid, 1803).

Oller Ferrer (1757-1831), natural de San Barcelona, había introducido en la isla en 1792 la inoculación preventiva de la viruela e inició la vacunación con linfa procedente de Saint Thomas, Islas Vírgenes, colonia inglesa desde 1803, hasta vacunar a 1557 personas.

De San Juan de Puerto Rico la expedición siguió hasta el puerto de La Guaira, en Venezuela, adonde llegaron el 8 de mayo de 1804. En Venezuela la expedición se dividió. Balmis salió de La Guaira con 22 niños el 8 de mayo de 1804 con dirección a La Habana.

Arribó a esta ciudad el 26 de ese mes y encontró, como en San Juan, que el Doctor Tomás Romay Chacón (1764-1849) ya había comenzado la vacunación el 12 de febrero anterior, a partir de tres niños vacunados en Puerto Rico el 1 de ese mes. Después

2. Recién nacido "expuesto", es decir, sometido a "exposición"; que ha sido abandonado o entregado por sus padres a instituciones de beneficencia denominadas casas u hospitales de expósitos.



de sugerir la fundación de la Junta de Vacunación, lo que se hizo el siguiente 13 de julio, partió Balmis de La Habana el 18 de junio con cuatro esclavos negros que tuvo que comprar, ya que no le facilitaron los niños expósitos que había solicitado.

De La Habana arribó a Sisal, Yucatán, el 25 de junio, a Mérida el 28 y a Campeche el 12 de julio, desde donde envió a su pariente el practicante Francisco Pastor Balmis con cuatro niños a Villahermosa, Tabasco, después a Chiapas y de allí a Guatemala.

Balmis, mientras tanto, llegó el 24 de julio a Veracruz y entró en Ciudad de México la noche del 8 de agosto de 1804. En sus expediciones a las ciudades mexicanas del interior fue recibido con afecto y honores. Se estima que él y sus colaboradores realizaron unas 100 000 vacunaciones en niños, es decir, cerca del 10% de la población infantil mexicana.

Mientras tanto, el subdirector José Salvany salió de La Guaira con tres ayudantes y cuatro niños que se transmitían la vacuna, en dirección de Cartagena, pero naufragaron en la boca del río Magdalena la noche del 13 de mayo. Recibieron auxilios y consiguieron continuar el viaje hasta Cartagena, donde arribaron el 24 de mayo, en medio de un recibimiento apoteósico que les permitió realizar más de 2000 vacunaciones. Allí dos de sus ayudantes, los cirujanos españoles Manuel Julián Grajales (1780-1855) y Rafael Lozano, fueron con algunos niños por el valle de Cúcuta para reunirse con Salvany y su ayudante, el cirujano español Basilio Bolaños. Luego ascendieron por el río Magdalena y llegaron a Santa Fe de Bogotá el 17 de diciembre de 1804.

En Bogotá fueron recibidos con entusiasmo y pronto realizaron más de 2000 vacunaciones, aparte de las muy numerosas que hicieron en su camino desde Cartagena a la capital del virreinato. De nuevo se dividió la expedición al salir rumbo al sur el 8 de marzo de 1805 y reunirse en Popayán el 27 de mayo.

Para entonces Salvany comenzó a manifestar signos de encontrarse al final de su tuberculosis pulmonar y sufrió un vómito de sangre. Sin embargo, al recibir noticias de que en la Audiencia de Quito se iniciaba una epidemia de viruela, salió para dicha ciudad mientras que otra parte de la expedición, con Grajales y Bolaños, llegó a Guayaquil el 24 de febrero de 1806, donde se vacunaron a más de 2000 personas.

Grajales y Bolaños salieron para Tumbes y continuaron viaje a Chile. Salvany, Rafael Lozano y varios niños siguieron por los senderos de la cordillera andina hasta Quito, donde llegaron el 16 de julio de 1806, y en breve tiempo vacunaron a unas 7000 personas. Salvany salió de Quito el 13 de septiembre, camino de Loja, y llegó a Piura el 23 de diciembre, donde cayó enfermo. Por las notas que reunió en un breve reposo calculó que entre Santa Fe de Bogotá y Piura había realizado 100 401 vacunaciones.

La parte suya de la expedición salió de Piura el 9 de enero de 1806. Tras superar su enfermedad y evitar las manifestaciones tumultuarias en el poblado de Chocope el 16 de enero, pues los indígenas fueron inducidos a una revuelta contra la vacunación, alcanzaron Trujillo, más tarde Lambayeque y el 23 de mayo entraron en Lima. En esta ciudad encontraron que el doctor Pedro Belomo (1735-1809), cirujano naval español, había comenzado la vacunación con linfa vacuna traída de Buenos Aires en 1805.

Después de informar al rey el 1 de octubre de 1806 que había vacunado hasta entonces a 22 726 personas en Lima y recibir de la Universidad de San Marcos los títulos de licenciado y doctor en Medicina, salió Salvany de la Ciudad de los Reyes el 28 de

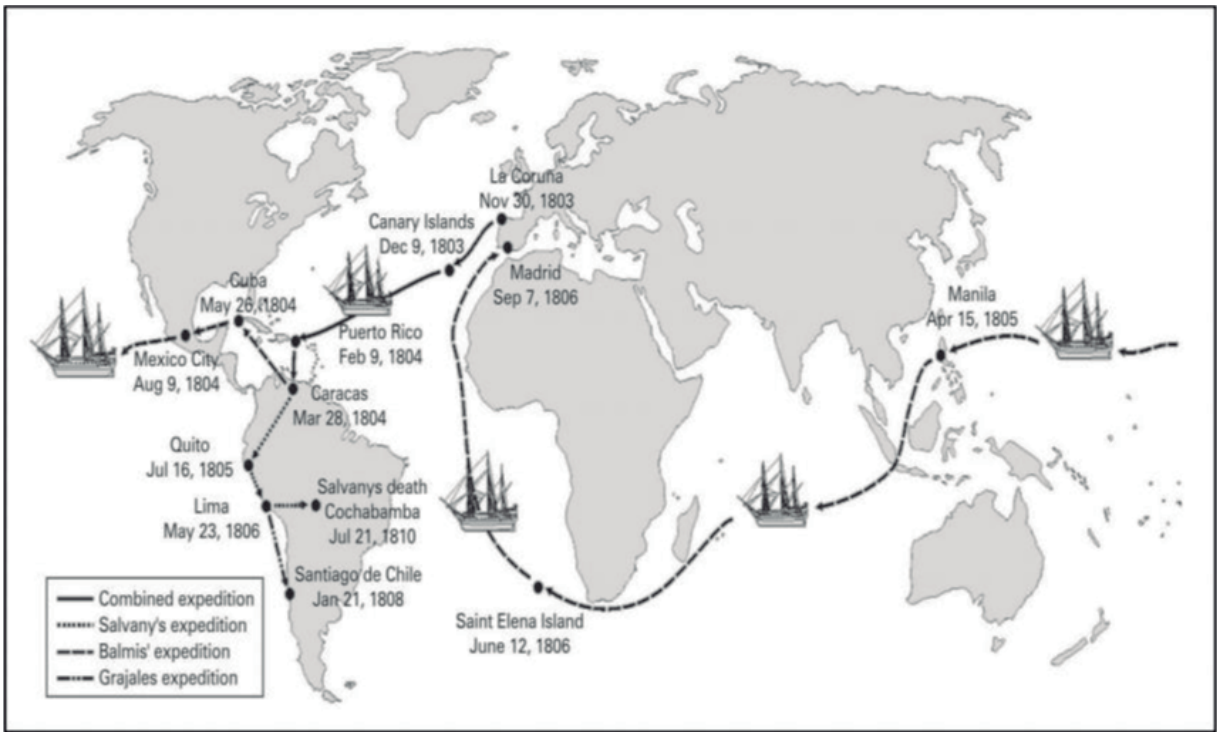


enero de 1807 con dos niños hacia el interior y recibió el agradecimiento de los pueblos donde realizó las vacunaciones. A pesar de vómitos de sangre frecuentes, arribó al lago Titicaca. En La Paz comunicó a la Corona que había vacunado a 197 004 personas en el Alto Perú, hoy Bolivia. Siguió su ruta y el 21 de julio de 1810 José Salvany Lleopart murió en Cochabamba a los 33 años, víctima de la tuberculosis pulmonar, tras recorrer más de 18 000 km aplicando la vacuna entre los americanos y de inscribir su nombre entre los grandes mártires de la medicina mundial.

Mientras tanto, los miembros de la otra parte de la expedición, Grajales y Bolaños, llegaron en diciembre de 1807 a Valparaíso y en abril de 1808 a Santiago de Chile, para continuar la propagación de la vacuna. Allí permanecieron pese a haberse iniciado en aquella Capitanía las luchas por la independencia y soberanía nacionales.

Por su parte, Balmis, enfermo de disentería amebiana, con evacuaciones sanguinolentas, encontró fuerzas para viajar hasta el puerto de Acapulco. El 8 de febrero de 1805 embarcó en la nave *Magallanes* con los niños portadores de la vacuna, la rectora de expósitos, doña Isabel López Gandalla, y cuatro enfermeros, camino de las islas Filipinas. Llegó el 15 de abril a Manila. Tras establecer la Junta de la Vacuna y crear un grupo de vacunadores, pronto consiguió hacer 9000 vacunaciones. Dos de sus ayudantes, los cirujanos Francisco Pastor Balmis y Pedro Ortega, pasaron a otras islas del archipiélago y aplicaron 11 000 vacunaciones más, que el propio Balmis amplió en la isla de Luzón con otros 20 000 vacunados.

El 3 de septiembre de 1805 Balmis embarcó en Manila en la nave portuguesa *La Diligencia*, con su ayudante Francisco



Mapa de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna.





Sello postal por el Bicentenario de la Real Expedición de la Vacuna de la Viruela.

Pastor Balmis y tres niños que se transmitían la vacuna. Desembarcó en Macao el 16 de septiembre, gravemente enfermo de disentería amebiana. Aun así, con la ayuda del gobernador portugués y el obispo, vacunó a gran número de habitantes.

De allí se internó en China y llegó a Cantón el 5 de octubre de 1805, donde vacunó a 22 personas, aunque no consiguió la cooperación de los delegados de la Compañía de Filipinas en esa ciudad para continuar su misión. Por ese motivo, inició la ruta de regreso a España e hizo escala en la isla de Santa Elena el 11 de junio de 1806, donde también le fue permitido vacunar pese a la resistencia inicial del gobernador inglés. Llegó a Lisboa el 15 de agosto y luego partió a Madrid con sus colaboradores en un coche. Arribaron a la capital de España el 7 de septiembre de 1806, dando fin a una de las epopeyas más extraordinarias de la historia médica mundial.

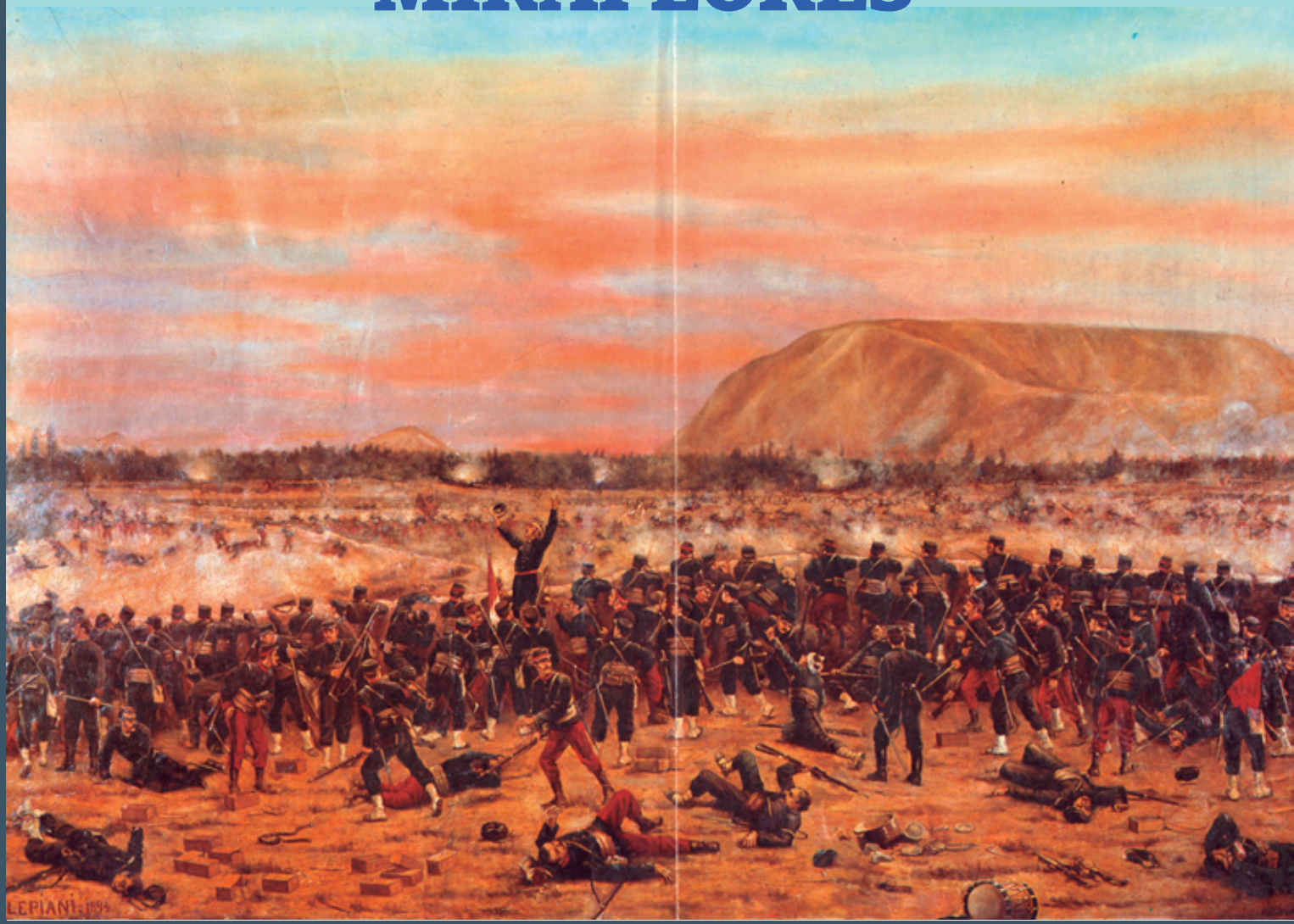
Se ha calculado que unas 300,000 personas recibieron la vacuna de forma totalmente altruista y gratuita. Se la considera la primera campaña mundial de vacunación. Por ello, esta expedición se ha convertido en un hito en la historia de la medicina, como una gesta humanitaria que debe permanecer en la memoria colectiva de nuestro país y una muestra de reconocimiento hacia las personas que la hicieron posible.

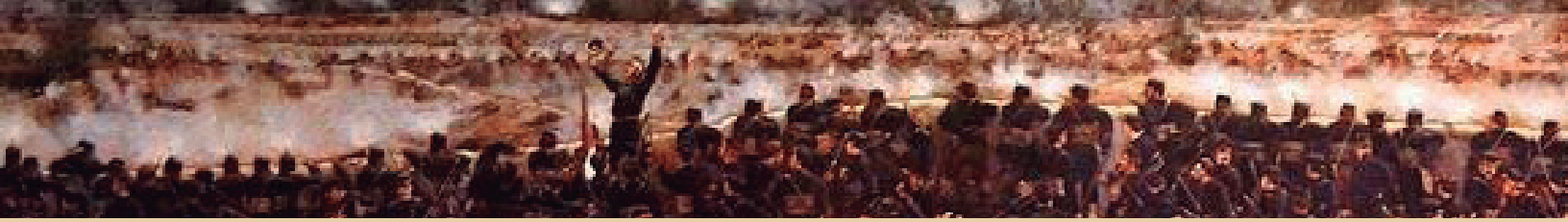
Bibliografía

- ANÓNIMO. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806). *Cuadernos de Historia de la Salud Pública*, nro. 99. Enero-junio de 2006. La Habana.
- ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. Los niños vacuníferos de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1810). Abril de 2020. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://bit.ly/3IKLkmF
- QUINDÓS ANDRÉS, Guillermo. Real Expedición Filantrópica de la Vacuna: Una vuelta al mundo tras un sueño. Noviembre de 2015. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.investigacionyciencia.es/blogs/medicina-y-biologia/74/posts/real-expedicin-filantrpica-de-la-vacuna-una-vuelta-al-mundo-tras-un-sueo-13765
- PUGLISI, Alfio A. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna. *Boletín del Centro Naval Argentino*, nro. 852. Septiembre-diciembre de 2019. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN852/852-PUGLISI-REAL-EXPEDICION.pdf



INVESTIGACIÓN SOBRE EL UNIFORME DEL BATALLÓN "GUARNICIÓN DE MARINA" USADO EN LA BATALLA DE MIRAFLORES





Investigación sobre el Uniforme del Batallón "Guarnición de Marina" usado en la Batalla de Miraflores



CARLOS ENRIQUE BUITRÓN APUMAYTA
Investigador de historia militar especializado en uniformología y equipamiento militar. Es colaborador en el Museo Combatientes del Morro de Arica. Participó en el estudio del uniforme del combatiente de la batalla de Tacna hallado en 2008 por la Brigada Naval "Combatientes del Pacífico" y exhumado en 2015. Ha realizado la investigación y elaboración del uniforme del Batallón "Zepita 2", usado en la batalla de Tarapacá, así como el croquis con el tiempo del desplazamiento de tropas durante la batalla de Arica. Asimismo, ha realizado la expedición de estudio y reconocimiento a las baterías y fuertes que comprendían las defensas de Arica y el campo de batalla del Alto de la Alianza. Actuó como extra en la película *Gloria del Pacífico*.

RESUMEN
El autor repasa la historia y el desarrollo del uniforme usado en la batalla de Miraflores por la Compañía "Juan Fanning", durante la ocupación chilena de Lima en la Guerra del Pacífico. El texto sostiene que el uniforme conocido en la actualidad corresponde a una versión influenciada por la Misión Naval francesa que llegó al Perú a principios del siglo XX.

PALABRAS CLAVE
Guerra del Pacífico, batalla de Miraflores, Juan Fanning, uniforme, Guarnición de Marina.

ABSTRACT
The author reviews the history and development of the uniform used in the Miraflores battle by the "Juan Fanning" Company, during the Chilean occupation of Lima in the Pacific War. The text supports that the uniform known currently belongs to a version influenced by the French Naval Mission that arrived in Peru in the early 20th century.

KEYWORDS
Pacific War, Miraflores battle, Juan Fanning, uniform, Guarnición de Marina.

Introducción

La Compañía "Juan Fanning" es la unidad naval representativa, históricamente, de la Marina de Guerra del Perú, y tiene como misión exponer las tradiciones navales mediante presentaciones militares y artísticas.

Es común que los medios de comunicación, como la prensa escrita o la televisiva, asocien su actual uniforme con el que usaron los tercios navales en la batalla de Miraflores, aquel 15 de enero de 1881, al mando del Capitán de Fragata Juan Fanning, en defensa de la ciudad capital del invasor chileno durante la Guerra del Pacífico.

Sobre este uniforme hay un error, ya que el actual corresponde al modelo de 1919, fecha del resurgimiento de esta arma tras la guerra con Chile y que se vio influenciado por la Misión Naval francesa. Revisemos un poco la historia de la infantería de Marina desde el inicio de la república hasta el periodo de la Guerra del Pacífico.



Historia

Durante el protectorado del General San Martín, el 24 de noviembre de 1821 se emitió el decreto 123, que en su artículo 7 estipula:

> El uniforme de los oficiales de la tropa de Marina usará casaca corta encarnada con el mismo galón que los de Marina: la tropa de Marina llevará casaca corta encarnada con vivos amarillos y pantalón blanco; y la marinería, chaqueta y pantalón azul con vivos encarnados.

Durante el Gobierno de don Agustín Gamarra se decretó, el 16 de noviembre de 1840, la uniformidad de la Armada Nacional, que designa el uniforme de la infantería de Marina en los siguientes artículos:

9. La infantería de Marina usará casaca de grana sin solapa, cuello, vueltas y barras negras, botón amarillo, pantalón blanco de piel, o de paño azul, collarín de cuero, morrión cónico de lo mismo sin cordones, con pompón nacional y chapa de metal amarillo con esta inscripción: "Infantería de Marina".

10. El vestuario de cuartel se compondrá de chaqueta y pantalón de brin, cuello y vueltas negras y gorra de platillo con cintillo grana.

11. El de invierno se compondrá de capote corto, chaqueta y pantalón gris o de cualquier otro color de pañete del país.

12. Los jefes y oficiales usarán del morrión de paño, florete ceñido en tahalí y faja punzó con pasadores amarillos, bota, o botín blanco de piel o de paño azul.

13. El pequeño uniforme se compondrá de peti de paño azul turquí, sin solapa, llano y con palmas bordadas a los remates y gorra azul de platillo con galón de oro.

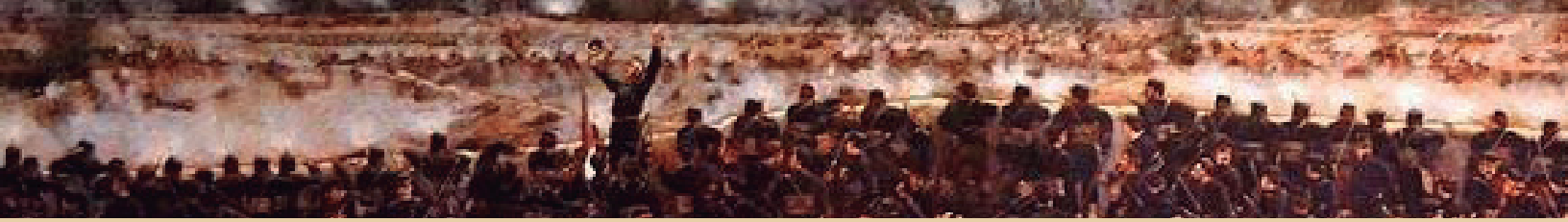
El 6 de julio de 1847, durante el Gobierno de don Ramón Castilla, se organizó la Armada Nacional y en la sección sexta del decreto correspondiente se hace referencia al batallón de infantería de Marina:

> Artículo 1. La fuerza de infantería que se necesita para cubrir la guarnición de los buques de guerra, servicio militar del arsenal y demás atenciones de la Armada, se organizará formando un batallón dividido en seis compañías y con la fuerza efectiva de 600 plazas.
>
> Artículo 2. Toda la fuerza de este batallón se armará de fusiles fulminantes, y chafarote o espada corta: el correaje, vestuarios, equipo y demás prendas serán las mismas detalladas para la infantería de Ejército, tanto por lo que hace a su número y calidad, como por lo respectivo al tiempo en que deben renovarse, y sin otra diferencia que la hechura y colores, con sujeción a su reglamento de uniforme.

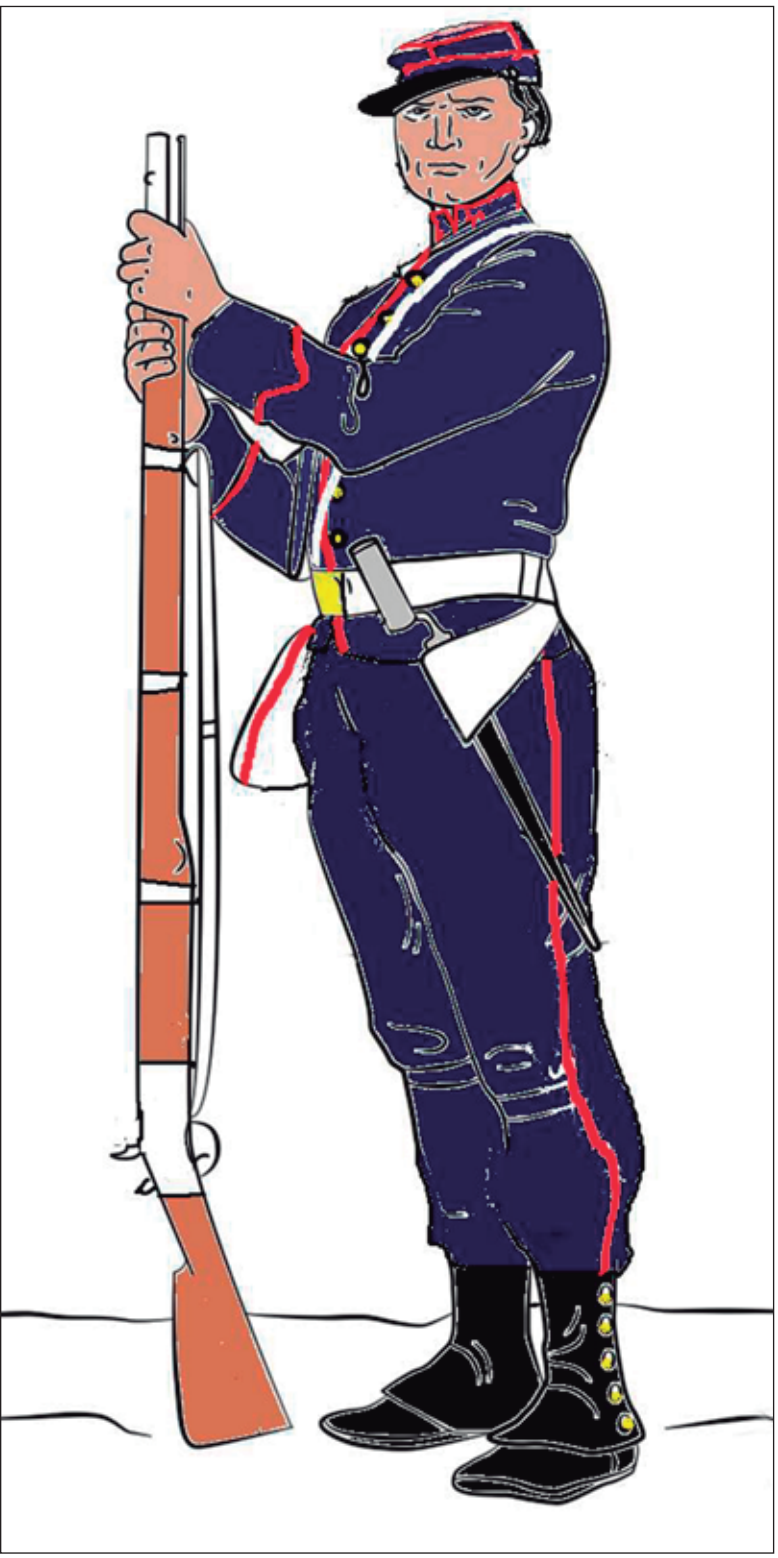
El 28 de agosto de 1852 se emitió un nuevo reglamento de vestuario para el Ejército y la Armada:

> El batallón de Marina se vestirá como el batallón de la brigada de artillería, cambiando tan solo en anclas las granadas y los dos cañones cruzados de la chapa del morrión, que usaran con pompón. Abordo pueden ponerse pantalón blanco.

El nuevo reglamento de vestuario del 16 de mayo de 1863 estipulaba, en la sección referente a los batallones de Marina, que estos cuerpos se vestirían como el batallón de artillería, y solo debían cambiar en anclas las granadas y cañones.



Investigación sobre el Uniforme del Batallón "Guarnición de Marina" usado en la Batalla de Miraflores



Uniforme de campaña (15 de enero de 1881).

En 1873 y 1877, fechas en que se emiten reglamentos de vestuario para la Armada Nacional, no figura este cuerpo. Su lugar fue ocupado por los batallones de guardias nacionales del Callao, en especial el Batallón de Guardias Nacionales "Constitución", cuyos efectivos formaron parte de la dotación del monitor *Huáscar* durante la campaña naval de 1879.

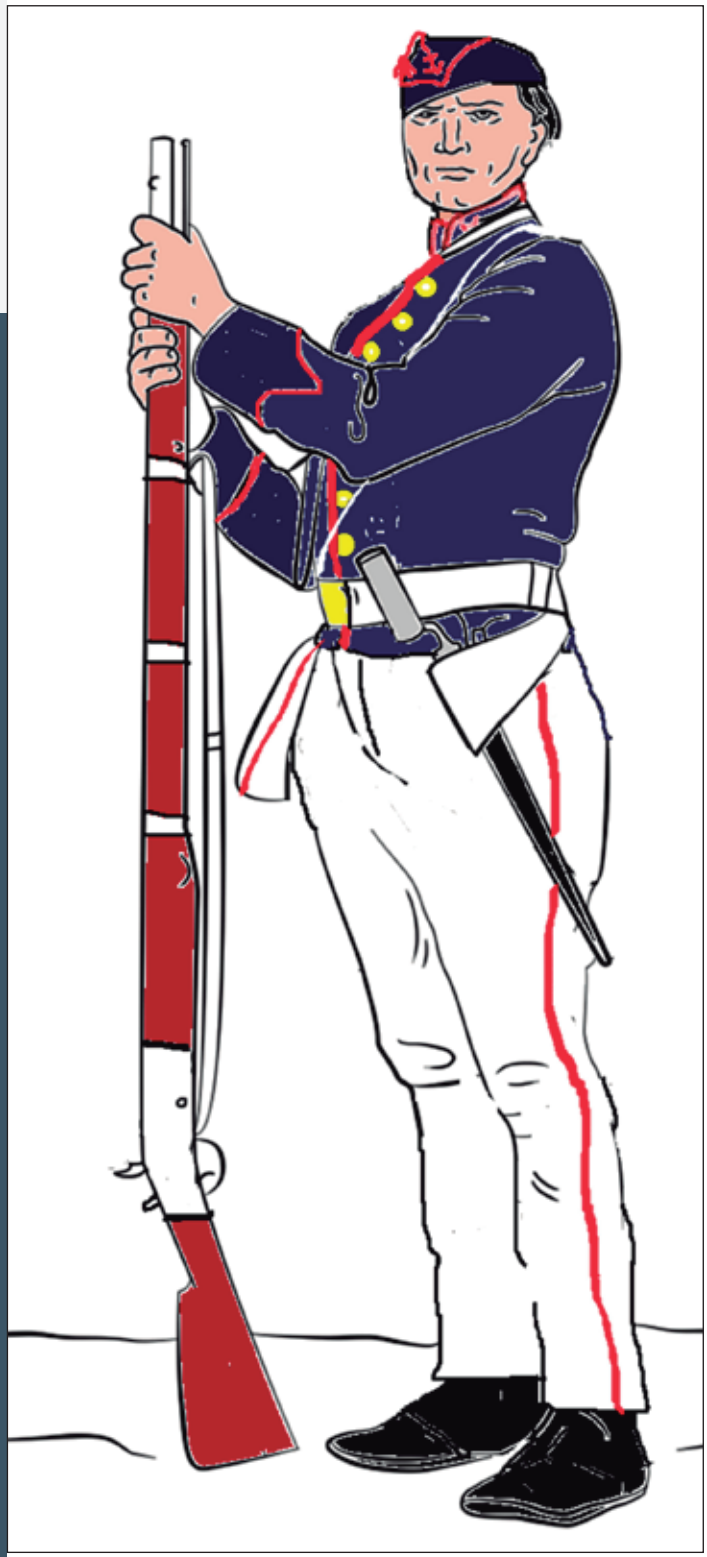
El 10 de enero de 1880, en plena guerra con Chile, Nicolás de Piérola decretó la creación de un batallón de seis compañías con el nombre de "Guarnición de Marina", cuyo propósito, según cita el artículo segundo del citado decreto, era "proveer a los buques de la escuadra de guarniciones útiles e instruidas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco, así como también prestar servicios en todas las dependencias del ramo". El batallón estaría presente en la defensa de Lima.

Uniforme del Batallón "Guarnición de Marina" (1880)

Esta Unidad, además de los voluntarios, contaba con 200 soldados que fueron hechos prisioneros y posteriormente canjeados después de las batallas de San Francisco, Pisagua y Alto del Alianza, así como algunos de la guarnición del *Huáscar*, tal como lo manifestara don Manuel Layseca en el periódico La Crónica del 15 de enero de 1928. De igual modo, José Valdizán Gamio señala, en el libro *Tradiciones Navales Peruanas*, que el uniforme de este cuerpo era azul con vivos rojos. De ello se desprende que usaban el uniforme del arma de artillería modelo 1873, consistente en:

> Casaca corta de paño azul oscuro con vivos encarnados en cuello, botamangas e insignias de anclas en paño o lana bordadas al cuello y kepí,





Uniforme de diario.

siete botones al pecho y uno en cada botamanga que lleve en relieve un ancla, pantalón azul con vivos grana, botines (escarpines) de cuero negro.

El reglamento de 1847, que organiza la Armada Nacional, es el único que señala que el correaje, los equipos y demás prendas serán las mismas detalladas para la infantería del Ejército.

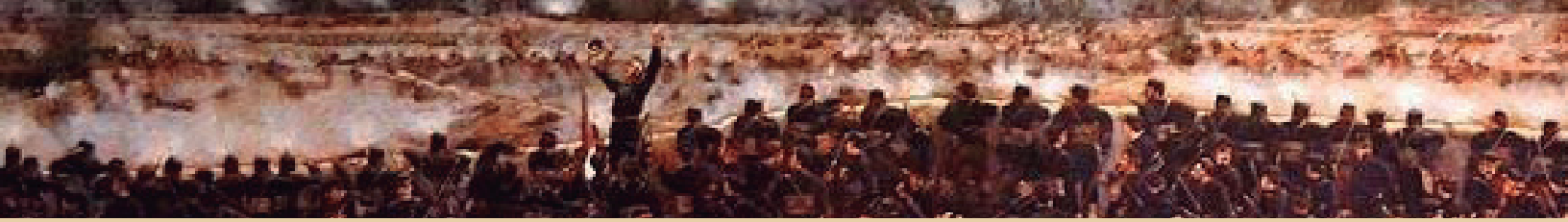
El armamento consiste en el fusil Remington Rolling Block calibre 43, al que le corresponde la bayoneta de cubo. Además, según testimonio de los chilenos, usaron hacha de abordaje.



Botón usado por la marinería y la infantería de Marina durante la guerra con Chile.

Banderín del Batallón "Guarnición de Marina"

Esta pieza se encontraba en poder de particulares desde principios del siglo XX, pero fue recuperada en 1919. La enseña corresponde al periodo de la Guerra del Pacífico.





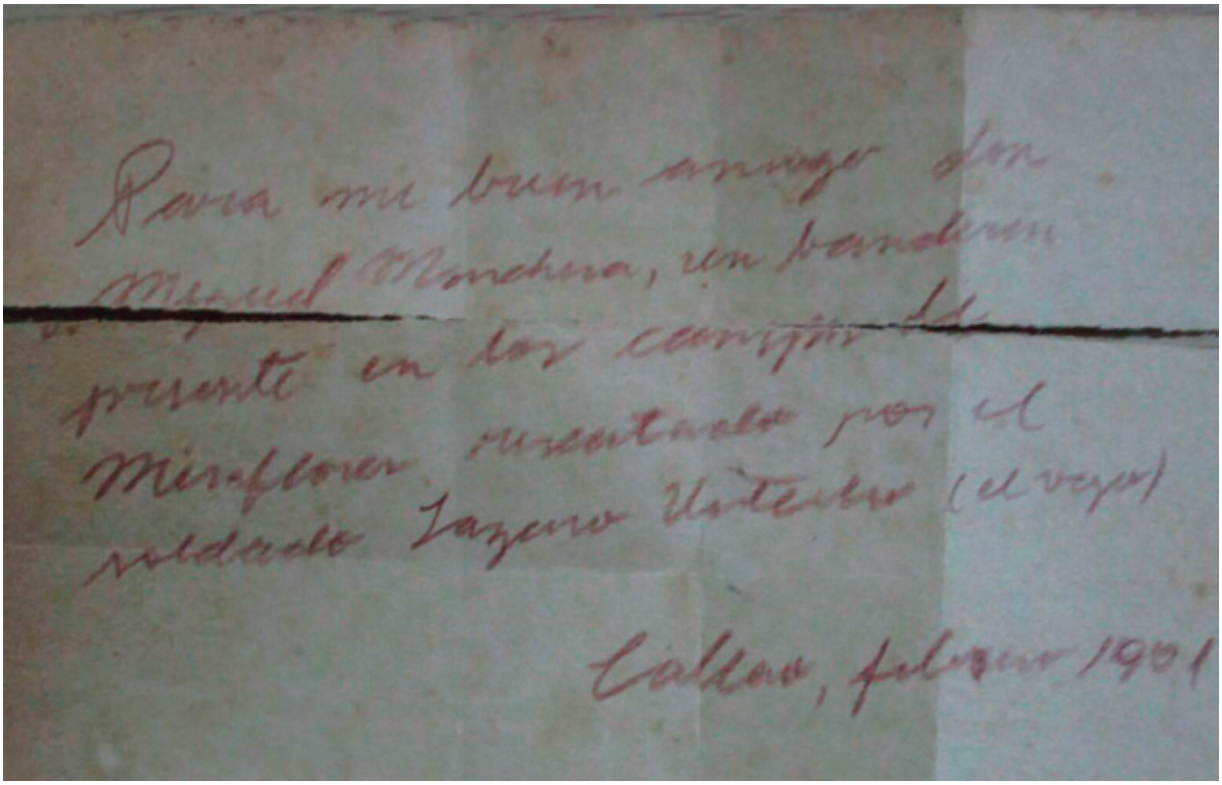
Esta afirmación está refrendada por el siguiente mensaje que acompañaba al banderín:

Para mi buen amigo don Miguel

Marchena, un banderín presente en los campos de Miraflores rescatado por el soldado Lázaro Urtecho (el viejo).

Callao, febrero 1901

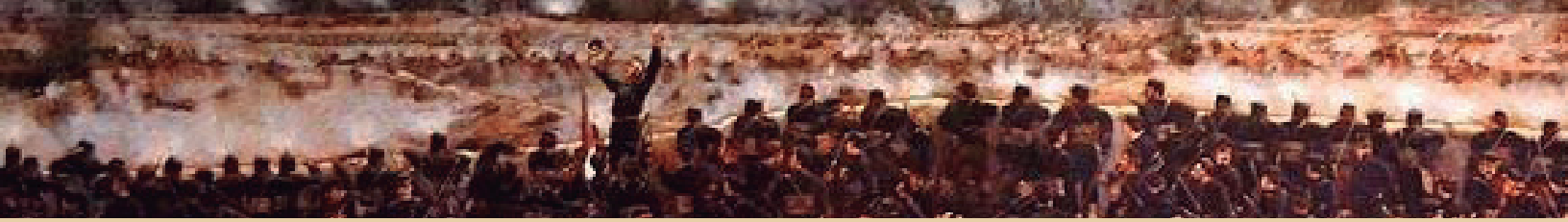




Conclusión

Este cuerpo ha pasado por varias etapas a lo largo de nuestra historia republicana, desde sus inicios como tropa de Marina (1821), luego como infantería de Marina (1840-1847), batallón de Marina (1852-1863) y, por ultimo, como guarnición de Marina (1881).

En este trabajo de investigación se ha presentado la evolución del uniforme de la infantería de Marina a través del tiempo, el cual ha estado ligado al del arma de artillería desde 1852 hasta 1880, según los reglamentos de uniformes del Ejército y la Marina de esa época. De esta forma, se logró identificar correctamente el uniforme del Batallón "Guarnición de Marina", para su respectiva rectificación histórica.

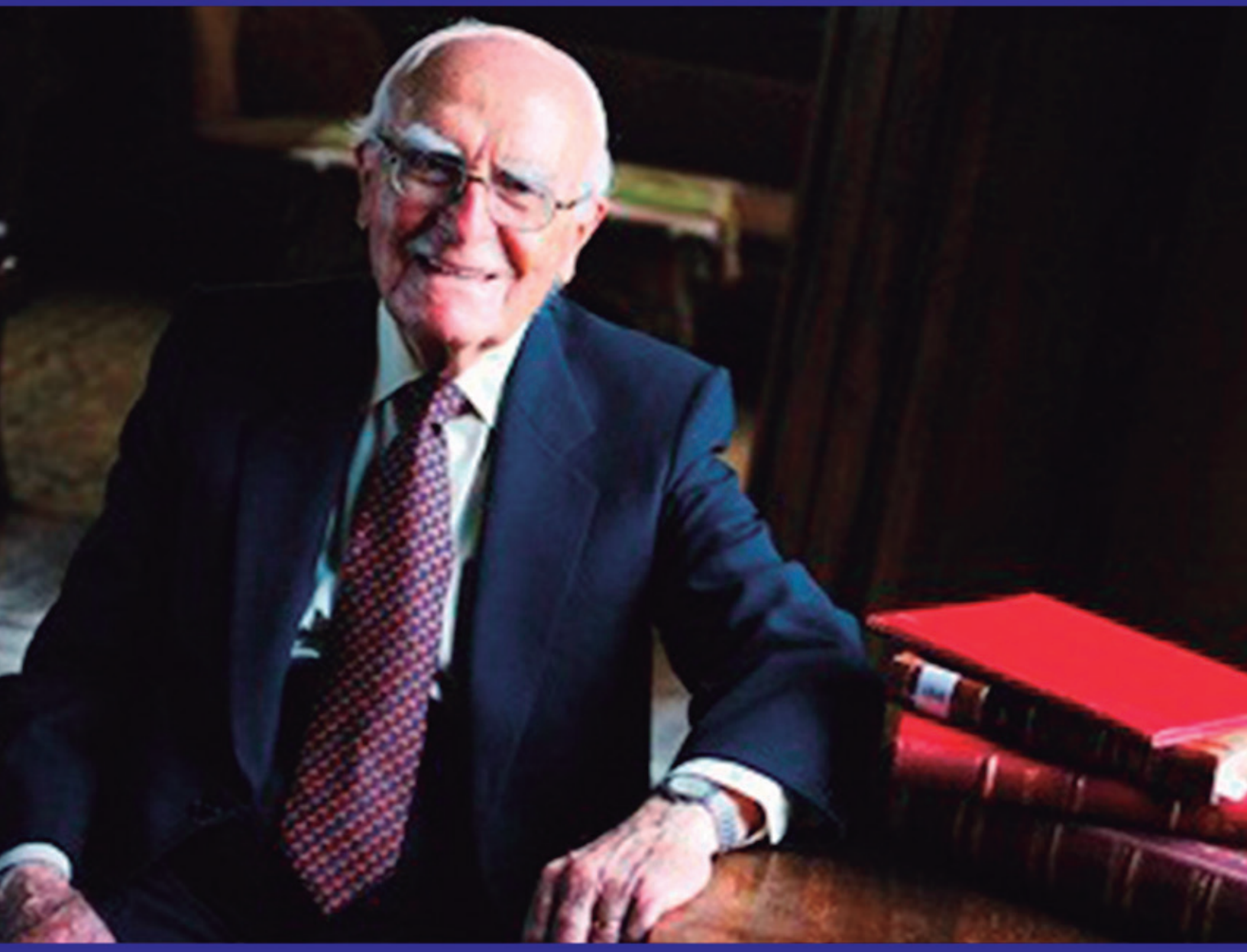


Bibliografía

- LAYSECA, Manuel. Testimonio. *La Crónica*, 15 de enero de 1928, p. 2.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Decreto del 6 de julio de 1847, organizando la Armada Nacional. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859 reimpresa por orden de materias por el Dr. D. Juan Oviedo, abogado de los tribunales de la República*. Tomo XIV. Lima: Felipe Bailly, editor. Librería Central Portal de Botoneros, nro. 196. 1865, p. 302.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Decreto del 10 de enero de 1880, creando un batallón de seis compañías con el nombre de Guarnición de Marina. *El Peruano*, 10 de enero de 1880.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Decreto del 16 de noviembre de 1840, determinando los uniformes de la Armada. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859 reimpresa por orden de materias por el Dr. D. Juan Oviedo, abogado de los tribunales de la República*. Tomo XIV. Lima: Felipe Bailly, Editor. Librería Central Portal de Botoneros, nro. 196. 1865, p. 328.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Reglamento de vestuario para el Ejército y la Armada, 28 de agosto de 1852. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859 reimpresa por orden de materias por el Dr. D. Juan Oviedo, abogado de los tribunales de la República*. Tomo XIV. Lima: Felipe Bailly, editor. Librería Central Portal de Botoneros, nro. 196. 1865, p. 57.
- GARCÍA CALDERÓN, Francisco. Reglamento de vestuario para el Ejército, Armada y Guardia Nacional, 16 de mayo de 1863. Diccionario de la Legislación Peruana. Suplemento que contiene la teoría del derecho penal, los códigos penales, y las leyes, decretos y resoluciones de 1862-1863. Lima: Imprenta de Eusebio Aranda. 1864.
- SANTOS DE QUIROZ, Mariano. Decreto 123, 24 de noviembre de 1821. Colección de leyes, decretos y órdenes publicados en el Perú desde su independencia en el año 1821 hasta 31 de diciembre de 1830. Tomo I. Lima: Imprenta de José Masías. 1831, p. 81.







ENTREVISTA AL HISTORIADOR JOSÉ AGUSTÍN DE LA PUENTE



Entrevista

Entrevista al historiador José Agustín de la Puente



CINEASTA E INVESTIGADOR HISTÓRICO
LUIS ENRIQUE CAM
Tiene una Maestría en el King's College de la Universidad de Londres y ha realizado estudios de Técnicas Audiovisuales en Madrid. Se ha especializado en realizar documentales de personajes peruanos. Ha dictado talleres de producción de documentales en el Perú y en el extranjero.

RESUMEN
De las biografías realizadas sobre el héroe de Angamos ninguna aborda a tal profundidad, como lo hace el Dr. de la Puente, la vocación marinera, el epistolario y la vida cotidiana de Miguel Grau, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Por este motivo, cuando en 2015, tuve la oportunidad de realizar el documental "*El Corresponsal del Huáscar*" acudí a solicitar su participación. Petición que aceptó con mucho gusto. Siempre le estaré agradecido por su generosidad de compartir, frente a una cámara, sus conocimientos sobre el "Caballero de los mares".
En esta oportunidad, comparto en exclusiva, para la Revista de Marina, la entrevista completa que le pude realizar sobre la vida y personalidad de Miguel Grau, la participación del periodista Julio Octavio Reyes y el legado que nos dejó la heroica tripulación del Monitor *Huáscar*.

PALABRAS CLAVE:
Miguel Grau, Iquique, Dolores Cavero, Puente Candamo, Peruano del Milenio.

ABSTRACT
From the two biographies done about the Angamos' hero none encircles that deep, as Ph.D. De la Puente does, the seaman vocation, the collection of letters, and ordinary life of Miguel Grau, both in times of peace and war. For this reason, when I had the opportunity, in 2015, to carry out a documentary "The Huascar Journalist", I recurred to request his participation. Petition that He accepted with joy. I will always be thankful for his generosity to share, in front of a camera, his knowledge about the "Knight of the Seas". In this opportunity, I share, exclusively, for the Navy Review, the complete interview that I could make about the life and personality of Miguel Grau, the participation of Journalist Julio Octavio Reyes, and the legacy that endorsed us the heroic crew of Ironclad Huascar.

KEYWORDS
Miguel Grau, Iquique, Dolores Cavero, Puente Candamo, Peruvian of the Millenium.

El 5 de febrero de 2020 falleció, en la antigua casa Orbea de Pueblo Libre de Lima, el Dr. José Agustín de la Puente a los 97 años de edad. Fue profesor universitario en la Pontificia Universidad Católica del Perú por más de 60 años. Cuando las fuerzas no le permitían dictar en las aulas continuó con su labor docente desde su casa, dejando filmadas algunas de sus lecciones sobre la Independencia del Perú.

Investigador y maestro de varias generaciones de historiadores, el Dr. de la Puente fue antes que todo, como su maestro Víctor Andrés Belaunde, un peruanista. Sus aportes al conocimiento y reflexión de la peruanidad vinieron principalmente de sus estudios sobre la vida cotidiana de los habitantes del Perú durante el virreinato, el proceso independentista y de los albores de la república.



Su tesis doctoral sobre los postulados políticos del libertador don José de San Martín dio título a su libro "San Martín y el Perú. Planteamiento doctrinario". A lo largo de toda su trayectoria realizó numerosas publicaciones entre la que destacan: "La Independencia del Perú", "El Perú desde la intimidad" y la biografía del gran almirante "Miguel Grau".

De las biografías realizadas sobre el héroe de Angamos ninguna aborda a tal profundidad, como lo hace el Dr. de la Puente, la vocación marinera, el epistolario y la vida cotidiana de Miguel Grau, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Por este motivo, cuando en 2015, tuve la oportunidad de realizar el documental "*El Corresponsal del Huáscar*" acudí a solicitar su participación. Petición que aceptó con mucho gusto. Siempre le estaré agradecido por su generosidad de compartir, frente a una cámara, sus conocimientos sobre el "Caballero de los mares".

En esta oportunidad, comparto en exclusiva, para la Revista de Marina, la entrevista completa que le pude realizar sobre la vida y personalidad de Miguel Grau, la participación del periodista Julio Octavio Reyes y el legado que nos dejó la heroica tripulación del Monitor Huáscar.

¿Cómo fue la infancia de Miguel Grau?

La infancia de Miguel Grau está muy ligada, como es obvio, al ambiente de Piura. La característica que lo definió fue la mayor vinculación con el padre y la mayor distancia con la madre. Grau vivió muy ligado al padre. Vivió mucho tiempo con él en Paita. No tuvo la vida normal de un chico en su infancia por circunstancias familiares y lo más interesante es que eso no creó en él amargura, resentimiento o pesimismo. Grau mantuvo su posición de muchacho perfectamente equilibrado y normal, sin la infancia de juegos y de detalles de cariño que tiene un chico. Creo que ese aspecto es muy interesante para pensar en lo que más tarde se vio como personalidad de Grau. No fue un hombre amargo. Nadie tiene derecho a serlo, pero él pudo convertirse en un hombre amargo por las circunstancias. Eso sería lo característico de la infancia de Grau, su aspecto negativo. El padre era colombiano. Vino cuando llegó Bolívar con sus fuerzas del norte para la independencia y se quedó aquí y vivió con él y los hermanos en Paita. Tenía un puesto en Paita. Ahí estaba su casa.

¿Cómo se concretó la vocación de Miguel Grau a la Marina?

Aquí es muy importante lo que podríamos llamar la vocación marinera de Grau. A Grau no se le puede explicar, no se le puede entender si no es a través de la Marina. Lo primero es lo original. Grau estuvo una década embarcado en distintos buques mercantes desde que tenía 9 años hasta 1854. Navegó por todos los mares del mundo y se hizo hombre realmente en el buque. No tuvo un colegio donde se pudiera decir que tuvo tal ambiente personal. Grau se hizo en la marina mercante, que era uno de los ambientes más duros, difíciles y no especialmente propicios para la educación de un chico. El modelo humano, el cumplimiento del deber, la responsabilidad, el sentido de la cordialidad humana a través de sus amigos y de su familia que forjó en Lima, todo eso lo aprendió en su vida de marino mercante.

Luego viene su ingreso, en 1854, a la Marina de Guerra del Perú, como guardiamarina. En la Marina desempeñó todos los cargos. Ascendió hasta capitán de navío. Desempeñó funciones administrativas, funciones de mando en el buque, funciones de compra de armamentos y, cuando no estaba en la Marina de Guerra por circunstancias diversas,

estaba en la marina mercante. Eso es un tema muy interesante, cómo la vocación de Grau es la marina en un sentido profundo. A él no se le entiende sin la marina. El que quiera estudiar a Grau fuera de la marina describiría a otra persona. Además, en otro aspecto, él en Lima se vinculó con personas relacionadas con la marina y con otros ambientes. Formaron un grupo interesante de amigos que lo acompañó siempre.

¿Cómo describiría la personalidad de Miguel Grau?

No era un hombre muy comunicativo. Era más bien sobrio, discreto, podríamos decir también reservado, pero con quien entablaba confianza fundaba la amistad y se abría más. Hay testimonios muy interesantes de esa vinculación humana, muy estrecha y muy fiel en la actitud de Grau. Él se hizo por su propio oficio, por su propia actitud. Una vez se definió como un marinero que trata de cumplir con su deber, como muestra de su objetivo, y así fue su plan en la vida.

¿Cómo era la relación de Miguel Grau con su esposa e hijos?

La relación con su esposa y sus hijos fue muy viva. Siempre pienso que quiso darles a sus hijos lo que él no tuvo: ambiente de familia. Grau tuvo su décimo hijo al comienzo de la guerra y en las cartas a su mujer, que son varias durante la campaña, se preocupa para que se la pague el sueldo a la señora que cocina (que tiene a su hijo en el buque), se preocupa porque vayan con el guardapolvo limpio al colegio, que no estén solos en la puerta de la casa. Está presente en los detalles más pequeñitos cuando todo el país está en sus manos. Esto es muy interesante. Muchas veces el ser humano frente a un problema difícil se olvida de otros problemas. Grau tenía al país en sus manos y está en los detalles de la vida doméstica. Su época más feliz de la vida, pienso yo, sucede entre su matrimonio y su muerte. Grau se casó en el 67 y murió el 79. Ese sería el tiempo que gozó con su familia y la tuvo presente en toda la guerra. En esas cartas que le mencionaba están presentes. Son varias las cartas a su mujer.

¿Cómo asume Miguel Grau la guerra con Chile?

Él llegó a la guerra con el grado de Capitán de Navío y vio la guerra con gran preocupación por la situación de inferioridad de medios que tenía el Perú frente a Chile. El historiador Mariano Felipe Paz Soldán, que fue el primer peruano que escribió sobre la guerra, cuenta en su libro que en una reunión que convocó el Presidente Prado, Grau dijo: "No nos hagamos ilusiones, el *Huáscar* es un buque muy fuerte, pero no puede hacer nada con los blindados chilenos". El desnivel era muy fuerte y eso que es penoso, es triste, tiene un aspecto positivo. Muestra en nosotros que no nos preparábamos para la guerra. Fue un defecto, una falla de omisión muy grande, pero, de otro lado, indica que nuestro afán no era por la guerra, sino por el entendimiento. Es una de las grandes tesis peruanas durante la guerra. El origen de la guerra no está en nosotros. Si hubiera estado en nosotros, no habríamos tenido una guerra, porque no la queríamos por sentido común, porque no estábamos preparados para ella.

En mayo del 79 Grau le escribe una carta a su mujer (que es una especie de testamento, porque él no escribió testamento) y le dice que "la guerra será sangrienta, prolongada, fratricida, y de tal manera justa". También le pide que cuide mucho a sus hijos, que les hable bien de él y que no se olviden de él si es que vale la súplica de un muerto. Grau tenía el convencimiento de que el *Huáscar* no iba a triunfar en la guerra, y si no triunfaba el Huáscar, él no regresaba. En un orden espiritual es muy interesante cómo el coraje



Combate Naval de Angamos. Spiers. Comandancia General de la Marina.

de Grau no está vinculado con la esperanza del triunfo. Él sabe que no va a triunfar, pero lucha como si el triunfo estuviera al otro lado de la puerta. Pienso que eso vale mucho. Es muy distinto el caso del oficial que lucha porque tiene cerca la victoria o porque espera tenerla. Grau sabía que la victoria no era posible y actúa con igual coraje como si fuera posible. Es un sentido profundo de la vida, un sentido trascendente. Vio la guerra no como lucha por un botín, sino por el cumplimiento del deber.

Cuando la guerra estaba prologándose en junio del 79, Grau vino a Lima a limpiar los fondos del buque, fue a los Descalzos y se confesó con el Padre Gual, que era un franciscano muy conocido en ese tiempo. A un amigo suyo, Paz Soldán, le dice: "Todo está perdido, he ido a confesar a los Descalzos y voy a embarcarme". Grau sabía conscientemente que iba al final de su vida y no cambió nada su actitud. Es un hombre que mantiene la normalidad de su conducta aun en los momentos más difíciles. Humanamente es una figura muy grata, aparte de la guerra, una figura interesante, muy natural, muy espontánea.

¿Por qué se dice que el Perú estaba representado en el *Huáscar*?

Existen muchas causas. Una causa es la geográfica. Había oficiales y marineros de distintas partes del Perú. Gente de Lambayeque como Aguirre y Ferré, de Ayacucho como Santillana, de Lima, de Piura, estaban representados geográficamente. Además, había unas circunstancias más profundas. Las personas dicen que en la vida solo funciona el interés como causa de las acciones humanas. En el caso del *Huáscar*

fracasa esa teoría. Por interés nadie se iba embarcar. La gente se embarcó por servicio al país. El interés indicaba no embarcarse, porque salir en el *Huáscar* era ir a buscar la muerte en cierta manera. Así como Grau, el resto del personal del *Huáscar* sabía que el triunfo era muy difícil o imposible.

Creo que hay muchas formas de ver en ese sentido de totalidad del país. El objetivo, servir en el *Huáscar,* era servir al Perú, en una trinchera muy difícil, muy dura.

¿Usted comparte esa idea referida a que nunca antes el Perú dependió tanto de una sola persona?

Creo que es bastante cierto. Dependíamos de una sola persona y eso lo sentía poco a poco nuestra población. Cuando comienza la guerra nadie lo imaginaba. Eso comienza a vivirse a partir de mayo, después de Iquique, cuando la puerta del Perú, que era el mar, la tenía controlada Grau. Nunca antes ni tampoco después hemos tenido un caso así. La primera figura del Perú no era el Presidente de la República, ni otro oficial, ni otra autoridad, era él por su propia conducta. Otro aspecto humano muy interesante en Grau es cómo no perdió el sentido de realidad. Cuando lo elogiaban, se reía un poco, buscaba no estar en grupos grandes, era un hombre sobrio, de pocas palabras, discreto. Por ejemplo, en el combate de Angamos, no dijo ninguna palabra al comienzo del combate, ordenó y punto. En Iquique sí dijo unas pocas palabras. Era un hombre que no enaltecía lo que hacía, sino más bien lo limitaba. Pero es cierto lo que se dice, el Perú dependía de él, nunca vimos más claro que dependíamos del mar y el mar estaba encarnado en la persona de Grau.

¿Cómo enfrenta Grau la guerra al mando del *Huáscar*?

Amanece en un puerto, vuelve más tarde o está en dos puertos el mismo día. Desconcertó a los chilenos por su movilidad y sorpresa. Y luego algo que hoy a veces no se entiende. Grau pudo volar desde el buque los reservorios de agua de las poblaciones chilenas, pero no lo hizo. ¿Por qué no lo hizo? Porque para él la guerra era la lucha entre las dos Marinas y los dos Ejércitos, no la lucha con la población civil. Por eso los chilenos en ese momento respetaban a Grau; le temían, pero al mismo tiempo lo respetaban por su conducta. Igual, en el caso de Iquique, por las muestras de generosidad con la viuda de Prat y cuando salvó a los náufragos. Grau no quería la guerra de exterminio, él buscaba una guerra profesional y las correrías crearon la imagen de un buque inhallable. Él miraba al litoral chileno como al peruano por la vida antigua como marino. Y el buque, el monitor, tenía la ventaja de un calado poco profundo. Así podía acercarse mucho a la costa y lo ayuda en las correrías.

Sin embargo, la opinión pública de la época pensaba que la victoria del *Huáscar* era posible.

La población busca prenderse de lo positivo, de lo que encierra alguna esperanza, pero la gente que estaba más enterada de los temas navales sabía que eso no podía ser permanente, iba a tener un fin. Dicen algunos que en el segundo semestre, ya a partir de agosto, veían que Grau estaba muy melancólico en las noches, porque pensaba que el fin podría ser mañana y no duraría tanto tiempo la buena estrella. No fue una estrella en un sentido genérico, sino fue coraje más calidad profesional, las dos cosas juntas.

Antes de la pérdida de la Independencia, ¿había alguna esperanza de victoria?

Sobre el papel la guerra estaba perdida, sobre todo por la Marina. Cuando no había aviación la Marina era todo. Para países con



fuerza grande, dominar el mar era la puerta de entrada al país. En realidad, entramos a la guerra por falta de previsión, no por afán de dominio. Si hubiera dependido del Perú, no habríamos tenido guerra porque nunca la hubiéramos iniciado.

¿Por qué se considera a Miguel Grau el Caballero de los Mares?

Por su conducta. Él era el Caballero de los Mares por su comportamiento y los mismos chilenos lo reconocen. Hay una tradición que comenta un historiador chileno, Fernández Larraín, referida a que las familias cristianas en Chile, en los días de las correrías, añadían en las letanías, al rezar el rosario: "que encontremos el *Huáscar*". Era un poco la obsesión de encontrar al *Huáscar* porque se sabía lo que dependía del *Huáscar*. Y su conducta se conocía también. Vicuña Mackenna, un gran historiador chileno, que vivió muchos años en el Perú antes de la guerra, dice en su historia de la guerra que tener el *Huáscar* sin



Miguel Grau, donación Mariloli Camarero Cisneros. Foto de Daniel Giannoni. Archivo Histórico de Marina.

Grau era como tener un trofeo incompleto, porque Grau era parte de la vida del buque. En Chile se respetó su memoria y el nombre de Caballero de los Mares viene de eso, de esa guerra sin violencia innecesaria. Tal vez esa podría ser la definición: una guerra sin violencia innecesaria.

¿Cuál es el legado que nos dejan los tripulantes del *Huáscar*?

En el caso de personal del *Huáscar*, de los guardiamarinas, de los cadetes, que fueron muchachos, hay testimonios de ellos muy interesantes, que cuentan a sus padres cómo fue la guerra, cómo fue el combate de Angamos. Uno de ellos dice: "Aquí no hubo ningún cobarde, todos se portaron bien". Existía ese sentido del coraje como virtud humana natural, no el coraje como cosas ordinarias. Hubo ejemplos muy altos, como el caso de Enrique Palacios, que parece que estuvo hasta 14 heridas y siguió combatiendo.

Creo que para los peruanos el personal del *Huáscar* es un ejemplo del cumplimiento del deber en las circunstancias más negativas. Pensemos lo que fue el último combate en Angamos, cuando estaba rodeado por toda la escuadra chilena y luchó como si estuviera solo contra un buque. Pienso mucho en cómo sería la mañana del 8 de octubre, cuando en la madrugada descubre los tres humos de una división chilena y sobre las seis de la mañana descubren otros tres humos y ya ven que el combate final es inevitable. Se fue cerrando el cerco hasta que se llegó a Angamos mismo y la gente sobre su puesto con la naturalidad de todos los días. Creo que eso vale mucho en Angamos, la naturalidad en el cumplimiento del deber. Eso que comentamos, si lo hubiera escuchado alguien del *Huáscar*, habría dicho que se exagera porque para ellos fue como la expresión natural del ser humano. A mí me impresiona mucho lo que antes decía, ese espíritu que lleva a cumplir con el

deber sin pensar en el triunfo. Hemos tenido objetivo, pero el triunfo era imposible, no solo por el desnivel de buques, sino por la mala puntería. En Iquique, Grau decide usar el espolón porque los artilleros no apuntan bien y no avanzaba el combate, pero todo eso no lo deprime y más bien mantiene el espíritu.

Grau muere a los 45 años. Algunos pueden pensar que tenía más edad.

Para su tiempo era una edad no de viejo, pero sí de plena madurez. Pienso que gozó más en su casa, con su familia, en los años muy cortos de matrimonio. Y eso que decimos de la familia podría decirse de los amigos también. Fue muy leal a sus amigos. Muchos amigos le escriben diciéndole que no confíe tanto en su buena estrella, que no se exponga tanto, pero él lo hacía todo por servicio al deber que tenía entre manos. Creo que Grau es una figura que merece no solo la gratitud sino el respeto a su memoria. Aquí vale comentar lo que todos sabemos, lo que dijo González Prada de él, que era igualmente honesto en el salón de su casa como en el camarote del buque. Y tuvo una visión trascendente de la vida, una visión religiosa, profunda, no simplemente una visión de intereses personales.

¿Cómo se comprueba la religiosidad en la vida de Grau?

Un amigo muy cercano fue Carlos Elías, un hombre muy importante en ese tiempo, de gran formación cristiana. La oración que pronuncia el arzobispo Roca y Boloña en el funeral de Grau es muy linda. Comienza cuando dice: "La gloria y el infortunio se dieron cita en Angamos". Es muy difícil decirlo, pero Grau puede ser un modelo que debe tener un país, el hombre que encarna las virtudes principales de un país. Y también encarna al vencimiento de los obstáculos (lo que antes hemos comentado, que tuvo una infancia y una juventud muy difíciles), porque



"Es muy difícil decirlo, pero Grau puede ser un modelo que debe tener un país, el hombre que encarna las virtudes principales de un país".

salió adelante como si todo eso fuera sobre rosas.

¿Cuál es el rol de Julio Octavio Reyes en el *Huáscar*?

Es el corresponsal de *La Opinión Nacional* en el buque. Su función fue escribir sobre los sucesos de la guerra. Escribió varias crónicas. Ahora, detalles íntimos de su relación con Grau, de una amistad mayor, de eso me parece que no hay un testimonio directo. Fue una persona ordenada, fluida, de servicio al país con información veraz de lo que pasaba en el *Huáscar*. Si lo comparamos con nuestros días, es un poco la visión personal de lo que hoy sería un testimonio cablegráfico o informático, un testimonio más bien anónimo. Se trata de la versión de lo que Reyes vivía, de lo que estaba cerca de él.

Sin la información que brinda Reyes sobre Grau y el *Huáscar*, ¿sería incompleta la historia?

No me atrevería a decir tanto, pero sí le



debemos una visión de cómo era la vida en el *Huáscar*. A veces se olvida que en el *Huáscar* vivía gente muy distinta. Estaban los oficiales de Marina, los marineros, los soldados y jefes de tierra, los administrativos, los médicos, los contadores, los fogoneros, los guardiamarinas. Era un mundo en pequeño. Un buque de guerra expresa todas las actividades del ser humano. Y Reyes da un testimonio de ese ambiente.

Merece elogio su función docente de periodista. No transmitir lo dramáticamente negativo, sino más bien lo que pueda suscitar esperanza. No es mentir sino abrir un camino distinto. Yo creo que eso es muy respetable.

¿Qué le debemos a Miguel Grau?

La deuda es múltiple y no solo a Grau, sino a la gente que estuvo bajo su dirección. Eso sí, el mérito mayor es de Grau, por esa voluntad de servir en el deber de todos los días. El deber como padre de familia, el deber como esposo, el deber como Comandante del buque. Hay varios testimonios de oficiales que refieren que se le veía contento y animoso en las noches de tertulia con los Oficiales en la cámara del Comandante. Parece que él se volcaba más en la conversación y mostraba mayor intimidad. No era un hombre distante pero sí un hombre reservado, y en esas tertulias se ensanchaba en su comunicación. Le debemos eso, el cumplimiento del deber y el ver la lucha como una obligación moral. La lucha no para exterminar al enemigo, sino para derrotar los medios de agresión.

También esa fidelidad a la vida doméstica, al hogar y al país. Cuando su mujer en una carta le cuenta que algunos dicen que él debe ser Presidente de la República, contesta que no se ha vuelto loco todavía y que su único sitio está en el *Huáscar*. Grau no vistió el uniforme de Almirante. Murió con el uniforme de Capitán de Navío, porque pensaba que el ascenso les correspondía a todos. No fue ostentoso frente al triunfo, no se engañaba internamente. Sabía que el país dependía de él y Bolivia también dependía de él, pero eso no cambió su vida. Seguía igualito y eso es un reflejo de la calidad humana del sujeto. Muchas veces un hombre recibe un nombramiento importante, cambia de conducta y se olvida de sus amigos. Grau no. Él estaba en lo más alto del respeto que merecía un peruano y actuaba como un peruano común y corriente. Le debemos muchos mensajes, pero, sobre todo, del cumplimiento del deber.



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:

RECORDANDO A LA FLOTILLA DE LANCHAS TORPEDERAS







CAPITÁN DE NAVÍO ROQUE LORET DE MOLA PACUSSICH
Ingresó a la Armada Nacional el 1 de marzo de 1957 y egresó como Oficial de Marina con el Grado de Alférez de Fragata de Comando General en la Promoción 1961 de la Escuela Naval, pasó al retiro por mandato de la ley el 1 de enero de 1990 con el grado de Capitán de Navío de la Armada Nacional y es Emérito de la Patria y la Defensa Nacional. Ha seguido Estudios de Post Grado y de Calificación, en la Royal Navy en la Escuela de Guerra Antisubmarina en el HMS VERNON en Portsmouth, Inglaterra, en la Escuela de Inteligencia Nava l, en la Escuela de Guerra Naval (ESUP) de Comando y Estado Mayor residente, Graduado en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM) del Estudio de la Realidad Nacional y de la Defensa Nacional en los Cursos de Alto Mando.Es calificado por Actividad en Guerra de Superficie y por Orientación en Inteligencia, Ciencias Informáticas y Criptografia. Ha sido Pro Secretario de la ASCOREFA en el período 1994-95. Miembro Fundador de la Asociación de Oficiales de Marina en 1992 y se desempeñó como Director Secretario y Primer Vice Presidente entre los años 1992 al 2005; desde el 2013 es Secretario del Consejo de Honor de dicha Institución afin a la Marina de Guerra

RESUMEN
El artículo describe el viaje de 7,168 millas marinas desde el puerto de Portsmouth, al sudeste de Inglaterra, hasta el Callao, de seis cañoneras torpederas adquiridas por el Perú al Astillero Vosper Ltd. En la travesía de 22 días de mar y 18 en puertos se demostró la destreza de los marinos peruanos, que admiraron incluso a los navegantes ingleses más experimentados, debido al largo y peligroso viaje de estas naves.

PALABRAS CLAVE: Cañonera torpedera, Vosper, Portsmouth, FLOTCATO.

ABSTRACT
The article describes the journey of 7168 nautical miles from the Portsmouth Harbor, in South East England, towards Callao, of six cannon torpedo boats purchased by Peru to the Vosper Shipyard Ltd. In the way of 22 days at sea,m and 18 ports it was showed the seamanship of the Peruvian sailors, who were admired even by the most experienced English seamen due to the long and dangerous trip of those vessels.

KEYWORDS
Cannon torpedo boat, Vosper, Portsmouth, FLOTCATO.

A las 12:30 horas del 8 de octubre de 2020 se cumplieron 55 años del afirmado del Pabellón de las seis cañoneras torpederas (CT), bautizadas así el 12 de marzo de 1965: BAP *Velarde* (CT 21), BAP *Santillana* (CT 22), BAP *De Los Heros* (CT 23), BAP *Herrera* (CT 24), BAP *Larrea* (CT 25) y BAP *Sánchez Carrión* (CT 26). Las seis naves fueron construidas en los astilleros de Vosper Ltd. de Portsmouth (Inglaterra), bajo contrato autorizado por Resolución Suprema 98 del 26 de febrero de 1964, a un costo inicial de 2´120,000 libras esterlinas (o seis millones de dólares americanos). A ese costo se sumaron los intereses de financiación terminados de cancelar en 1971, por lo que la suma final ascendió a 2´415,646 libras esterlinas con 2 chelines y 11 peniques. Los montos fueron cancelados totalmente por el Ministerio de Marina.

Lanzamiento al mar en Portsmouth: CT21: 10 julio 1964; CT22: 24 abril 1964; CT23: 18 noviembre 1964; CT24: 26 octubre 1964; CT25 y CT26: 18 febrero 1965.

Características
Desplazamiento estándar: 100 ton
Desplazamiento a plena carga: 130 TM



Eslora: 31,5 m (103,4 ft)
Manga: 6,4 m (21 ft)
Calado: 1,7 m (5,6 ft)
Propulsión: 6200 SHP (4,6 MW) de potencia en 2 ejes
2 motores diesel Napier-Deltic. T38-37
2 hélices
Radio de acción: 1100 millas náuticas a 15 nudos
Velocidad máxima: 32 nudos
Dotación: 4 Oficiales y 22 tripulantes
Armamento: 2 cañones de 20 mm/70 cal (0,57"/70 cal) en montajes simples o 1 cañón Bofors de 40 mm/60 cal (1,14"/70 cal) en montaje simple y 2 lanzacohetes en montaje doble, 4 lanzadores laterales de torpedos antisubmarinos, 2 lanzadores fijos de 24 hedgehogs antisubmarinos cada uno y 2 mesas de 12 cargas de profundidad.

Ese día, 8 de octubre de 1965, era aniversario del holocausto de Angamos de 1879 y de la creación de la Marina de Guerra Republicana en 1821. Por decisión del Comandante del BAP *Independencia*, comodoro del convoy, se suprimieron todas las celebraciones correspondiente a la recepción que se había planificado realizar, para agradecer tanto a las autoridades del Almirantazgo, los Comandos de la Base HMS *Vernon*, la Embajada del Perú en Londres, entre otras distinguidas personalidades del astillero y de dicho puerto, en razón de ser un día de duelo por la muerte del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, que causó gran impacto y sorpresa a invitados y anfitriones.

Las dotaciones de Oficiales y tripulantes que integraron las primeras dotaciones de la bautizada Flotilla de Cañoneras y Torpederas de la Armada Peruana el 13 de agosto de 1965 fue la siguiente:

Comandancia de la Flotilla de Cañoneras Torpederas (FLOTCATO):

Comandante de la FLOTCATO: Capitán de Fragata CG Guillermo Villa Pazos
Medico: Capitán de Corbeta SN MC Pío Aguilar Fajardo

BAP *Velarde* (CT 21):
Comandante: Teniente Primero CG Jorge Luna Cárdenas
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Segundo Gonzáles Díaz
Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Eduardo Travlagini Quintanilla
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Edmundo Mercado Pérez

BAP *Santillana* (CT 22):
Comandante: Teniente Primero CG Walter Indacochea Queirolo
Segundo Comandante y Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Alberto Buonamicci Silvestre
Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Hugo Mur Ayulo
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Francisco Quiroz Piñeira

BAP *De Los Heros* (CT 23):
Comandante: Teniente Primero CG Alejandro Martínez Frisancho
Segundo Comandante y Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Dante Gratta Granados
Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Roque Alberto Loret de Mola Pacussich
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata Wenceslao Rossell Benavides

BAP *Herrera* (CT 24):
Comandante: Teniente Primero CG Edgardo Colunge Guevara
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG César Vallejo Zapata
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Luis Felipe Benavente Vargas



Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Moisés Woll Dávila

BAP *Larrea* (CT 25):
Comandante: Teniente Primero CG José Siles Llanos
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Eduardo Paseta Bar
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Guillermo Scheneider Andersen
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Hugo Morán Alva

BAP *Sánchez Carrión* (CT 26):
Comandante: Teniente Primero CG Pablo Torres Mendiola
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Abel Ernesto Zapata Saldaña
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Carlos Zagaceta Martínez
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Javier Bravo Villarán

Cada buque contaba con 22 tripulantes en promedio (la lista va anexa al final), que junto con sus Oficiales fueron enviados a recibir instrucción y entrenamiento de su especialidad. Los Oficiales de Ingeniería y los tripulantes de las plantas de ingeniería fueron a estudiar los motores Napier en la English Electric en Liverpool, instalados en las CT, que eran de última generación. Los Jefes de Operaciones y el personal de sonar, radar, electrónica y señaleros fueron a la Academia de Guerra Antisubmarina de la Royal Navy en el HMS *Vernon* de Portsmouth. A su vez, el resto de las dotaciones se familiarizaban con los equipos de sus respectivas especialidades en las instalaciones del astillero.

Luego de recibir oficialmente las CT y ya con nuestra bandera flameando en su mástil, tuvimos varias salidas a la mar para hacer ejercicios con unidades de la Royal Navy y probar equipos, los que debían ser desinstalados para la travesía desde Inglaterra al Perú y que cada dotación se familiarizara con sus buques. El zarpe se fijó para fines de octubre. Tuvimos que adelantar el zarpe de la flotilla al 20 de octubre, por una gigantesca tormenta que amenazaba con dañarlas si nos manteníamos en Portsmouth, como sucedió con el yate de Winston Churchill y otros en esa localidad.

Con anterioridad a mi estadía en la Academia A/S en el HMS *Vernon*, Oficiales del Almirantazgo nos comentaban que las Marinas de Argentina, Chile y otras habían llevado por seguridad sus torpederas en calzos a bordo de buques mercantes, y que nosotros estábamos locos de pretender hacerlo navegando. Recuerdo que les respondí, confieso que picado en mi orgullo naval, que la Peruvian Navy era la más antigua del continente americano y que la Royal Navy estaba en pañales. El Inca Túpac Yupanqui, con una flota de más de cien embarcaciones a vela, cruzó el océano Pacífico en todas sus extensiones y direcciones, y visitó los archipiélagos de Galápagos, de la Marquesa, de Pascua y de Juan Fernández antes de regresar al Reino del Pirú o de los cuatro suyos. Además, incursionaron hasta cabo de Hornos, el archipiélago del Chiloé por el sur y por el norte hasta la costas de California en Estados Unidos y de Vancouver en Canadá, antes que ellos pusieran sus pies en América. También tuvieron contacto con los aztecas y otras culturas de Mesoamérica. Nosotros éramos herederos de la Primera Escuadra Naval del continente en la era virreinal, cuyo dominio marítimo abarcó desde el golfo de Panamá hasta más allá de cabo de Hornos, con una anchura de 400 leguas marinas, y de la Primera Escuela Naval americana. Si ellos lo habían hecho, nosotros igualmente lo haríamos con éxito, a pesar



de ser temporada de huracanes y grandes tormentas tropicales.
Los ingleses estaban asombrados de nuestra audacia y decisión de llevar navegando tan pequeñas unidades por mares agrestes y con un tiempo inestable. Sobre todo debía tenerse en cuenta la velocidad del BAP *Independencia*, que era menor a la velocidad de nosotros con un eje, lo que nos demoraba en el andar, pero que, ante la magnitud de la tormenta formada en el círculo polar ártico, que no tenía cuándo amainar, nos obligaba a dejarlo a su suerte. El tiempo arreciaba y nos ponía en peligro, como ocurrió al dejar el canal Inglés o de la Mancha y entrar al golfo de Vizcaya, donde nos amenazaba una gran tormenta en formación el 22 de octubre. Eso nos obligó a correr a toda máquina el 23, en demanda de abrigo en la ría de Ferrol del Caudillo en Galicia de España, donde esperamos hasta que llegó el BAP *Independencia*. Esos días fuimos acogidos con gran cariño por el pueblo gallego. Una vez subsanado cualquier daño y abastecidos para continuar nuestro periplo, fuimos agasajados por los colegas de la Base Naval de Ferrol, que agradecimos como se estila entre Marinas amigas. Zarpamos el 26 de octubre.

Nuestro próximo destino era navegar en el golfo de Vizcaya hasta alcanzar el cabo de Finisterre, llamado así desde tiempos antiguos por los europeos, pues creían que allí terminaba la Tierra y comenzaba el mar Ignoto, que en buena cuenta era el Atlántico. Nosotros debíamos superar el Atlántico para llegar a Lisboa a través de la ría del Tajo, en la que nos cruzamos el 28 con grandes transatlánticos como el *IIE France* o el *Queen Mary*, que nos hicieron ver las pequeñas dimensiones de nuestras naves. Esperamos al BAP *Independencia* para amarrarnos al muelle, y luego de dos días de turismo y descanso, dejamos el 30 de octubre la ría del Tajo y cruzamos, cerca de las columnas de Hércules, como llaman a la boca del Mediterráneo, en demanda del archipiélago de las islas Canarias. Tras una navegación de algunos días, recalamos el 1 de noviembre en la isla de Santa Cruz de Tenerife, donde repostamos y nos avituallamos para reponer lo consumido en lo que iba del viaje y aprovechar para conocer la ciudad.

Como dije antes, era tiempo de grandes tormentas en el Atlántico. Luego de un estudio meteorológico y de posibilidades de formación de tormentas, se decidió el 3 de noviembre bajar más al sur, hasta arribar el 8 de ese mes al puerto de Mandelo, en la isla São Vicente, del archipiélago de las islas de Cabo Verde, en Senegal, África, que nos ofrecía la distancia más corta entre África y América del Sur, un poco por debajo de las latitudes en que normalmente se forman los huracanes atlánticos. Eso lo comprobamos en las estadísticas de los Pilot Chart y dedujimos tener tres posibles destinos en caso de requerir ponernos a buen recaudo de una tormenta tropical, que es como nacen los huracanes. Uno era Fortaleza en Brasil, otro era en Georgetown en la Guyana, y un tercero más lejano era Puerto España, en el golfo de Paria, en Trinidad y Tobago, donde se podía hacer una faena de petróleo del BAP *Independencia* en la mar, pues era mayor a nuestro radio de acción.

Nos hicimos a la mar el 9 de noviembre y enrumbamos hacia la costa de América del Sur. Después de 48 horas de buen tiempo, se decidió realizar la faena de transferencia de petróleo. Era una labor jamás intentada, pues requería de un mar calmo para pasar amarras y recibir las líneas para el trasvase del petróleo, mientras éramos remolcados por el *Independencia*. La operación se inició a las 8 de la mañana y las condiciones del día eran excelentes. Una por una, las seis naves fuimos recibiendo el petróleo, que nos aseguraba llegar sin contratiempos a cualquiera de nuestros tres destinos. Al tener



BAP. DE LOS HEROS

la suerte de nuestro lado, nos decidimos por poner proa a Trinidad, a pesar de que el mar volvió a ponerse movido en los días siguientes. Seguimos ganando distancia y acortando el tiempo para llegar a Puerto España, donde llegamos finalmente el 15 de noviembre, luego de cruzar el Atlántico en siete días y pisar finalmente tierra americana.

Al cabo de dos días de descanso y de avituallarnos con lo más necesario, zarpamos en demanda de la isla de Curazao, en pleno mar Caribe, frente a la costa de Venezuela. Este mar es conocido por las tormentas tropicales que se presentan casi sin dar aviso. En esa época no existían satélites meteorológicos como hoy, que alertan con tiempo para capear la tormenta, y solo dependíamos de los meteos (mensajes meteorológicos predictivos para el día). Debíamos descifrar los datos que se consignaban en un código cifrado, recibido por morse y por teletipo, y así llegamos con bien a los dos días, el 17 de noviembre. En Willemstad se constató una fisura en el espejo de la popa de la *Larrea*, y al no haber medios para repararla se decidió, luego de faenar petróleo, zarpar hacia Panamá el 18, donde suponíamos que habría más posibilidades. Tras cuatro días de surcar las costas de Venezuela y Colombia, llegamos al puerto de Colón el 22 de noviembre, pero no encontramos las facilidades necesarias, así que el ingenio marinero, que nunca nos falta, logró izar la popa de la CT 25 y con los buzos del *Independencia*, bajo la dirección del Capitán de Corbeta Jorge Camino Rasso, Jefe de Ingeniería de esa nave, se soldó el espejo, que estuvo listo para cruzar el canal de Panamá y continuar el periplo hacia el Perú.

El cruce se inició el 23 de noviembre navegando con práctico a bordo, como es de rigor, y desde Colón subimos por las



BAP. HERRERA

esclusas del lago Gatún, al que navegamos en toda su extensión hasta tomar el paso de Culebra y llegar a las esclusas de Pedro Miguel y, finalmente, a la última esclusa de Miraflores. Así continuamos el viaje y pasamos el puente de las Américas, donde dejamos los prácticos casi al ocaso, salimos al golfo de Panamá y ya en el Pacífico enrumbamos a la patria. Pero el Pacífico nos guardaba una sorpresa. Al amanecer del 24 de noviembre se puso muy agitado, tanto o más que los agitados mares que habíamos dejado al otro lado del Atlántico. Tanta era la fuerza que un golpe de mar desencapilló el ancla a la *De Los Heros* (CT 23). Se escapó hasta el último grillete con el ancla totalmente a la pendura al mediodía y nos impidió navegar por el peligro a que se enredara en los ejes de la hélices.

El movimiento era tan fuerte que rolar y cabecear eran casi sucesivos. Por tal motivo, nos separamos de la formación para izar el ancla a mano, a fin de evitar algún accidente fortuito en nuestro personal. Lo hicieron los otros tres Oficiales, el Comandante Martínez, su segundo Gratta y el Oficial de Cubierta Rossel, bien amarrados, mientras yo maniobraba el buque para mantenerlo orientado a las olas. Tras casi dos horas de extenuante labor, concluimos la izada y asegurada en firme del ancla. Luego nos unimos al convoy lo más rápido posible que el mar nos lo permitió.

Al día siguiente, ya en aguas peruanas, seguimos viaje hacia bahía Salinas, en el puerto de Huacho, en donde el 27 de noviembre armamos las CT y pintamos todo lo dañado por el viaje. Una vez todo bien tiza, pusimos proa al Callao el 1 de diciembre, donde nos esperaban desde tempranas horas de la mañana el Presidente Constitucional de la República, Don Fernando Belaunde Terry, con su gabinete en pleno, el Ministro de Marina, Contralmirante AP CG Luis Ponce Arenas,



acompañado del Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP CG. Alejandro Martínez Claude, mandos navales de la Escuadra y la Base Naval, Oficiales, Cadetes y Tripulantes, nuestros familiares y amigos, para darnos la bienvenida de rigor con todos los buques de guerra y mercantes empavesados y sonando sus pitos y sirenas a nuestro paso, en demanda del muelle antedique donde nos esperaban toda la comitiva oficial. Eran las 11 del 1 de diciembre, cuando amarradas y abarloadas subieron a darnos la bienvenida y conocerlas.

Habíamos navegado 7,168 millas marinas a un promedio de 13,7 nudos durante 22 días de mar y 18 días en puertos, lo que nos daba 40 días de singladura. Ello causó sorpresa a muchos experimentados navegantes, por las unidades pequeñas que se veían y eran nuestras naves de 110 toneladas y 30 metros de eslora por 8 de manga y 3 de puntal. En realidad, eran muy pequeñas pero muy marineras, lo que nos demandó mucha pericia y un valor a toda prueba, desplegado en el viaje por todas nuestras jóvenes dotaciones de las seis torpederas, que en promedio era de 23,8 años de edad, para arribar en perfectas condiciones y sin ninguna baja que lamentar.

Los ingleses, asombrados de nuestro periplo, en las condiciones que les narré, enviaron mensajes por cable en los que felicitaban a las dotaciones de la Flotilla de Cañoneras Torpederas. El más elocuente fue el del Almirantazgo de la Royal Navy del Reino Unido, "Que consideraba como la más grande hazaña naval después del viaje de Colón a América por lo pequeñas de nuestras CT en tiempo de grandes temporales". Igualmente lo hizo la BBC, que nos monitoreó durante toda la travesía y, por supuesto, los directivos del





Astillero Vosper Ltd., que se ganó con nosotros un prestigio que jamás imaginó. Así lo expresa en la siguiente carta:

> Señor Vicealmirante Alejandro Martínez Claure
> Comandante General de la Marina
> Lima, Perú
>
> Todos aquí en Vosper enviamos a Ud. y a la Marina Peruana nuestra felicitación por la magnífica hazaña marinera cumplida por la flotilla de cañoneras torpederas. Nosotros hemos observado su ruta con gran admiración. Le ruego envíe nuestros mayores deseos y haga saber nuestro orgullo por el éxito alcanzado.
>
> Christopher Dreyer

Con motivo de la adquisición y construcción de las seis CT en el Astillero de Vosper Ltd., se estrecharon las relaciones con el Almirantazgo británico, como se puede constatar en las siguientes notas de ese año:

> En ese contexto de buenas relaciones navales y de intercambio tecnológico entre las Armadas de Gran Bretaña y la peruana, el Vicealmirante Carlos Monge Gordillo, Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, viajó con destino al Reino Unido como invitado oficial del Almirantazgo británico para vigilar las instalaciones y unidades de la Real Marina Inglesa. También inspeccionó en los astilleros Vosper el estado de las patrulleras mandadas a construir[1].

> Esta visita se realizó semanas previas al lanzamiento en Southampton del BAP *Velarde* y del BAP *Santillana*, llevado a cabo el 10 de julio y el 24 de agosto, respectivamente[2].
>
> El 10 de octubre del mismo año arribaron al Callao en visita de cortesía el HMS *Tiger*, el HMS *London*, el HMS *Penelope*, el HMS *Odín* y el HMS *Wave Chief*, bajo el mando del Vicealmirante Sir Fitzroy Talbot[3].
>
> El 26 de enero, en una visita informal, arribó a nuestro primer puerto el navío de escolta HMCS *Cape Scott* de la Real Armada del Canadá, [que se convirtió] en el cuarto buque de aquella nación en arribar al Callao[4].

La historia de la Flotilla no se acaba con esta proeza de la travesía de Portsmouth al Callao, ya que fuimos integrados a la Flota de la Comandancia General de la Escuadra, precursora de la Comandancia General de Operaciones de la Marina. Se suponía que la FLOTCATO tenía cuatro roles de operación de sus Unidades. El primero era ejecutar raid de ataque de superficie con torpedos y artillería a unidades de superficie enemigas. El segundo era realizar operaciones de guerra antisubmarina con torpedos y cargas de profundidad a submarinos incursores en el Mar de Grau. El tercero era apoyar las operaciones de desembarco con cohetes. Y el cuarto rol era el patrullaje contra la presencia de pesqueros en todo el Mar de Grau. En esos días no existía unidades de guardacostas y la FLOTCATO con su desempeño permitió la necesidad de creación del Cuerpo de Guardacostas años más tarde.

---

1. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 3, p. 356.
2. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 4.
3. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 5, p. 631. "This is one of the few families in the English aristocracy which traces alike its descent and its surname from the Norman conquerors of England". Talbot (family) (Encyclopaedia Britannica, 1963, vol. 21, p. 760)
4. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Enero-febrero de 1965. Nro. 1, p. 115.



Durante nuestras operaciones, que fueron encomendadas por el COMDRA, participamos en cuanto operativo programado por la Escuadra. Lo hicimos defendiendo puertos o atacando convoyes o sirviendo de cortinas interiores de las naves capitales contra ataques por submarinos, aprovechando las limitaciones que causábamos con nuestro batir de hélices y la efectividad de nuestros ASDIC (sonares) en ejercicios singulares A/S, no creados por la USNAVY o la misma Royal NAVY, sino por nosotros gracias a la experiencia acumulada por las quejas de los Comandantes de los Submarinos al malograrles sus ataques. Una vez detectados, nos encimábamos sobre ellos y les impedíamos atacar al objetivo como normalmente lo hacían. Además, los atacábamos con cargas de profundidad, mientras estaban bajo nuestras múltiples pasadas sobre ellos.

Dejo constancia de quien fuera nuestro Segundo Comandante de la FLOTCATO, en ese entonces el Capitán de Fragata CG Submarinista Rómulo Aste Batista, quien nos trasmitió toda su experiencia como Comandante de Submarino. Su ayuda fue muy útil en nuestro entrenamiento A/S. Nuestra operación no fue lo exitosa que se esperaba en el apoyo a los desembarcos de la IMAP, por no ser nuestras armas lanzacohetes las requeridas en embarcaciones tan movedizas como las CT, ya que afectaban su precisión y disparo contra blancos de todo tipo, al ser operadas manualmente por dos servidores. Sin embargo, nuestros lanzacohetes iluminantes eran insuperables cuando los disparábamos para iluminar los blancos enemigos, tiempo suficiente para permitirnos lanzar nuestros torpedos sobre ellos y a la vez impedir que nos viesen.

A partir de 1965, fuimos constituidos en tres divisiones, con dos CT por cada una. Muchos Oficiales fueron relevados por ascenso o por ingresar a Escuelas de Calificación, lo que significó el reordenamiento de las dotaciones originales. Los que permanecimos asumimos los comandos de nuestras naves. En el caso del Comandante de la FLOTCATO, que ascendió a Capitán de Navío CG, Guillermo Villa Pazos, tuvo que dejar el Comando por ser cambiado a un cargo de mayor jerarquía. Me permito hacer una pequeña reseña de su comisión



y comando. Él nos conocía en gran parte a todos los Oficiales, que fuimos Aspirantes o Cadetes de la Escuela Naval cuando él era Oficial de Disciplina en 1957, como era el caso de los Tenientes Martínez, Siles, Indacochea, Gonzáles, Paseta, Buonamicci, Zapata, Vallejo, Mur, Trabaglini y quien escribe, además del Alférez de Fragata Schneider. No conocía al resto y, por lo tanto, sus exigencias eran mayores con ellos.

De todos los nombrados, algunos viajaron con anticipación para el control de la construcción de los buques. Los que hicimos el viaje de ida con el Vicealmirante Villa, a bordo del BAP *Independencia*, fuimos los Tenientes Segundos Gonzáles, Paseta, Zapata, Mur y este escribidor. El resto de la comisión estaba conformada por los nueve Alféreces de Fragata y un centenar de tripulantes de toda especialidad que íbamos a requerir para dotar las CT. No teníamos ni idea de cómo serían ni cómo dotaríamos las CT (muchos creían que serían como corbetas de bolsillo).

Desde el primer día que nos presentamos a sus órdenes en su oficina del Ministerio de Marina en la avenida Salaverry, el Vicealmirante Villa Pazos nos hizo ver que en nada había cambiado su carácter y figura, por lo cual no nos asombramos de los cargos que nos dió a cada uno. Al Teniente Gonzáles lo hizo responsable de todo el personal, que fue dividido en tres secciones. La primera se la asignó al Teniente Paseta; la segunda, al Teniente Zapata; y la tercera, a mí. En adición, me designó Secretario de la Comisión, encargado de los furrieles y, conocedor de mi desempeño como Jefe de Protocolo de COMDRA, recién egresado como Alférez de Fragata y tener magníficas referencias, me encargó la selección de los cocineros y mayordomos, quienes también estarían a mis órdenes durante todo el viaje. A su vez, el Capitán de Corbeta SN MC Pío Aguilar Fajardo, que era médico, se encargaría de la preparación de los enfermeros; el Teniente Mur, mi compañero promocional, quedaba encargado de conseguir los cuadros de los Héroes, cuyos nombres llevarían cada una de las CT, así como de dotarlas de Pabellones y planes de banderas. Además, todos los nombrados seríamos responsables del correcto uniforme de los Oficiales y personal a nuestras órdenes en cada sección, y de su personal presentación y aseo, durante todo el viaje.

En mi caso, por ser el Secretario, debía preparar las órdenes permanentes de la Flotilla, los legajos de correspondencia de cada CT, instrucciones a los radioperadores y a los Alféreces. A estos últimos los instruía sobre meteorología práctica y especialmente sobre mal tiempo, y les enseñaba a descifrar los meteos. Hicimos traducciones sobre problemas de navegación y diariamente debía controlar los resultados de las observaciones astronómicas realizadas durante las guardias. Asimismo, daba clases a los otros Tenientes sobre temas de sus especialidades y preparaba reseñas acerca de cada puerto al que arribamos en el viaje y la manera de comportarse durante los francos. Teníamos muy poco tiempo para nosotros. En cada puerto nos encargaban en parejas de dos tenientes salir a comprar lo necesario para las CT. así lo hicimos en Panamá y Alemania.

Todo lo anterior nos sirvió para templar nuestro carácter y ser capaces y responsables de llevar a cabo nuestra misión de dotar las CT y traerlas con éxito al Perú, como así ocurrió. Por ello, desde aquí rindo mi sentido recuerdo al Vicealmirante Villa Pazos, sobre todo por ser fiel a la promesa que nos hizo en el restaurante Sherazade, en Portsmouth, la noche del 8 de octubre de 1965: al llegar a los más altos cargos, establecería que cada 8 de octubre se conmemoraría en la mañana el sacrificio del Almirante Grau, y terminados los actos correspondientes se celebraría el Día de la



Primera dotación BAP *De Los Heros* CT 23- 08 Oct. 1965. Alférez de Fragata Wenceslao Rossell Benavides, Teniente Segundo Dante Gratta Granados y Teniente Segundo Roque Loret de Mola Pacussich, en Portsmouth.

Marina con un gran almuerzo de camaradería, con asistencia de todos los Oficiales de Marina en servicio y los ya retirados en las instalaciones del Club de Oficiales de La Punta.

Volviendo a nuestra historia de 1966 sobre el accionar de las CT, se nos comisionó a patrullar en las aguas no delimitadas del Mar de Grau: en el norte con base en Paita o Los Órganos, en el centro con base en Chimbote, y en el sur con base en Ilo o San Juan de Marcona. Cada patrullaje duraba entre 30 a 60 días de constante exploración inopinada, a veces con el apoyo de la Aviación Naval o, en contadas ocasiones, de la FAP. Como resultado de estos patrullajes realizados durante nueve años, logramos las capturas de *tunas clippers* de diferentes banderas (como Estados Unidos, Panamá, México, etc.), camaroneras ecuatorianas, bolicheras chilenas, así como balleneras japonesas y coreanas, que abastecían a buques factorías fuera de los límites de la Zona Marítima de Soberanía y Jurisdicción del Dominio Marítimo del Perú hasta las 200 millas marinas. Las multas impuestas reportaron muchas divisas al Tesoro Público. Recuerdo, de manera muy especial, cuando el BAP *Velarde* (CT 21) capturó 20 embarcaciones que pescaban atunes en el norte y las llevó a Talara, donde nunca se había visto tal cantidad de lanchas apresadas por una sola CT. En los nueve años que las CT estuvieron a órdenes de COMDRA se capturaron varios cientos de embarcaciones faenando en nuestro Mar de Grau. Fui actor y testigo de ello, como Comandante del BAP *Velarde* y Segundo del BAP *De Los Heros*, en mis cinco años de servicio en la FLOTCATO.



Singladura de la FLOTCATO desde Portsmouth al Callao.



Trasferencia de Petróleo al BAP *De Los Heros* en el Atlántico a remolque por el BAP *Independencia* el 11 de Noviembre de 1965.



Nuestra labor y celo que dimos efectivamente con nuestros permanentes y efectivos patrullajes en el control del Mar de Grau, evitando y capturando a buques de otras banderas que pretendían incursionar en nuestras aguas con fines inamistosos, se debió a la importancia de contar con un Cuerpo de Guardacostas *ad hoc*, y que motivó al Supremo Gobierno a su potenciamiento.

Todas ellas fueron rebautizadas en 1975:

BAP *Velarde* (CT-21) como BAP *Río Vítor* (PC-229)
BAP *Santillana* (CT-22) como BAP *Río Ica* (PC-228)
BAP *De Los Heros* (CT-23) como BAP *Río Chicama* (PC-224)
BAP *Herrera* (CT-24) como BAP *Río Pativilca* (PC-225)
BAP *Larrea* (CT-25) como BAP *Río Huaura* (PC-226)
BAP *Sánchez Carrión* (CT-26) como BAP *Río Locumba* (PC-227)

Nuestras CT fueron transferidas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para cumplir la misión que tuvimos en la Fuerza de Superficie durante casi una década y otra tanto en el Cuerpo de Guardacostas, hasta que finalmente fueron retiradas del servicio. A mediados de los años 80 fueron desguazadas, para dar paso a otras unidades guardacostas equipadas apropiadamente, que las relevaron y continuaron su estela de experiencia adquirida.

En esta significativa ocasión conmemoramos su incorporación a la Escuadra Naval del Pacífico hace 55 años de su arribo al Callao. Además, formaron a muchas generaciones de marinos, a quienes entrenaron en guerra de superficie y A/S, para ser promovidos a mayores responsabilidades, y con sus capturas contribuyeron a recuperar la inversión del Tesoro Nacional en su construcción y adquisición.

La relación de los tripulantes de la primeras dotaciones en el orden de antigüedad en cada Cañonera Torpedera fue la siguiente:

BAP Velarde (CT 21):
OM1 Mot. Julián Cabrera, OM2 Mot. Rubén Padilla, OM2 Señ. Víctor Flores, OM2 Tor. Claudio Díaz, OM2 Ele. Sebastián Arbieto, OM3 Mot. Wilfredo Castro, OM3 Mot. Víctor Toulier, OM3 Art. Juan Nizama, OM3 Eco. Teófilo Arana, OM3 Coc. Fausto Atoche, Cb1 Tor. Francisco Mego, Cb1 Rar. Félix Ramos, Cb1 Son. Juan Núñez, Cb1 Ele Juan García, Cb1 Rad. Héctor Arellano, Cb1 Fur. Teórico Rojas, Cb1 San. Miguel Malásquez, Cb1 Mot. Edén Delgado, Cb1 Art. Carlos Martínez, Cb1 May. Iván Troyani, Mar1 Señ. José Espinoza y Mar1 Señ. Oswaldo Puglisevich.

BAP Santillana (CT 22):
OM1 Mot. Baudilio Morán, OM2 Mot. Alejandro Michue, OM2 Tor. Antero Roca, OM2 Ele. Néstor Araníbar, OM3 Mot. José Guzmán, OM3 Mot. Sergio Paulet, OM3 Señ. José Joya, OM3 Art. Godofredo Flores, OM3 ECO. Hugo Fernández, Cb1 Mot. Carlos Neyra, Cb1 Art Rodolfo Loyola, Cb1 Tor. Miguel Guillén, Cb1 Rar Eduardo Vilela, Cb1 Ele. David Urbano, Cb1 Rad. César Lobatón, Cb1 Fur. Segismundo Jiménez, Cb1 San. Ricardo Portuguez, Cb1 Son. Juan Fernández, Cb1 Coc Ruperto Auqui, Cb1 May. Cipriano Huarcaya, Mar1 Señ. Marcial Mego y Mar1 Señ. Víctor Agapito.

BAP De Los Heros (CT 23):
OM1 Ele. Leonardo Rey Palomino, OM1 Antonio Lobatón Closet, OM1 Mot. Antonio Diez Huby, OM2 Tor. Fernando Arce Valdivia, OM2 Mot. Arturo Rengifo Pérez, OM3. Mot. Porfirio Villafuerte Vaca, OM3 Coc. Lorenzo Mendoza Chil, OM3 Eco. Félix Ramos Guerrero, OM3 Señ. José Bedregal Zegal, OM3 Art. Teodoro

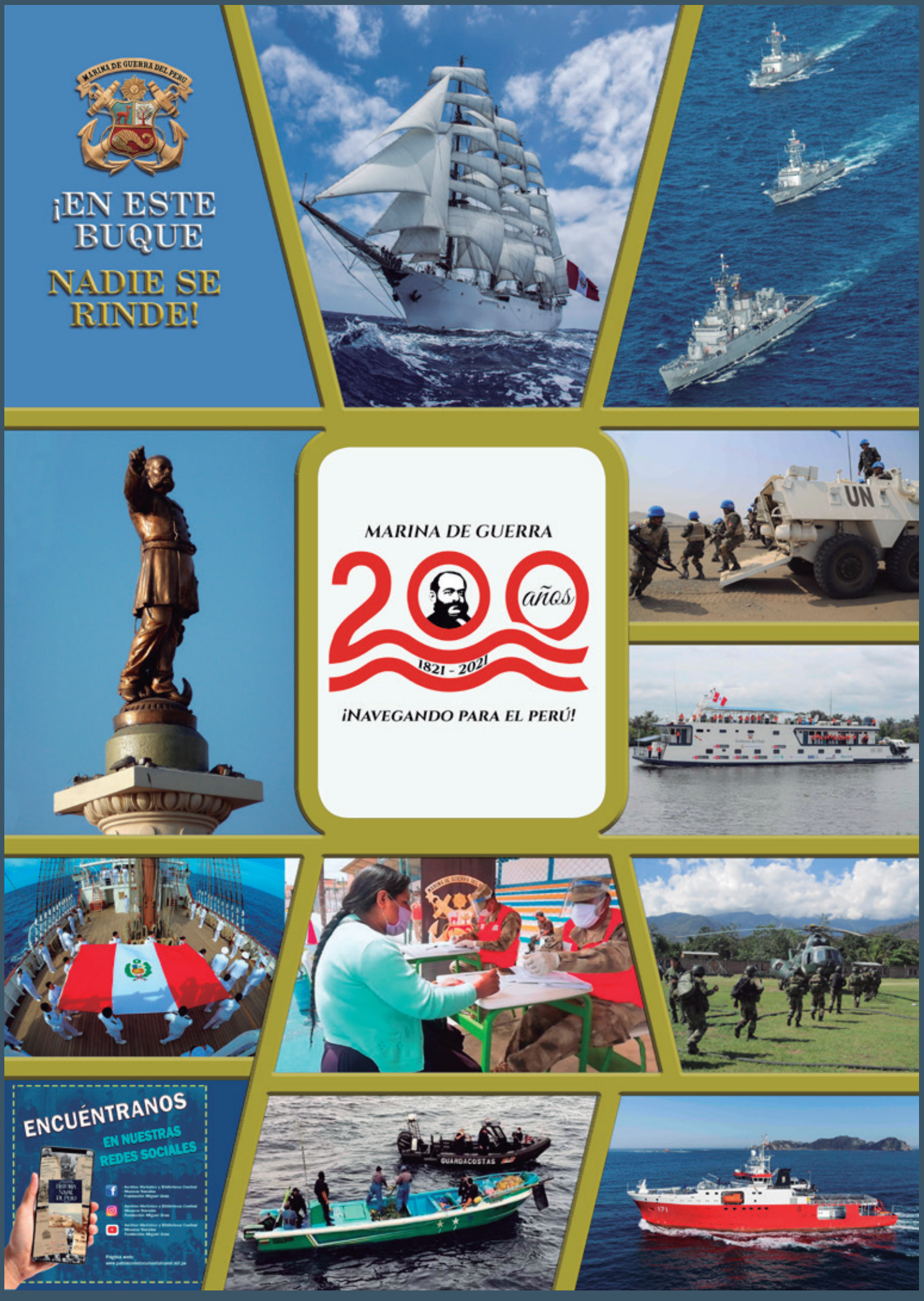
Hidalgo Kahn y Cb1 Ele. Evaristo Bernal, Cb1 Art. Javier Nina Ríos, Cb1 Fur. Gregorio Arias Norberto, Cb1 San. Manuel Tolentino Rivas, Cb1 May Rigoberto Leonardo Montalvo, Cb1 Tor. Celestino Pachas Manco, Cb1 Mot. Walter Chavez Tapia, Cb1 Rar Casimiro Espinoza Ochoa, Cb1 Son. Enrique Cáceres Cáceres, Cb1 Rad. Lucio Iparraguirre Viera, Mar1 Señ. Juan Paredes Rivas y Mar1 Señ. Jaime Hamilton Cabrera.

BAP Herrera (CT 24):
OM1 Mot. Santiago Díaz, OM1 Rad. Rodolfo Sayas, OM2 Mot. Carlos Pacheco, OM2 Tor. Rubén Huertas, OM2 Ele. Darío Herrera, OM3 Mot. César Vela, OM3 Mot. Alfredo Zarate, OM3 Señ. Miguel Pacherris, OM3 Art. Jaime Castro, OM3 Eco. Nicolás Salas, OM3 Fur. Bernardo Sánchez, OM3 Coc. Julio Bacalla, Cb1 Mot César Ormeño, Cb1 Art. Hugo Zapata, Cb1 Tor. Emilio Marcelo, Cb1 Son. Luis Domenack, Cb1 Rad. Pedro Sosa, Cb1 Rar. Enrique Manco, Cb1 Ele. Augusto Inga, Cb1 San. Abel Álvarez, Cb1 May. Leónidas Capcha, Mar1 Señ. José Morales y Mar1 Señ. Lindor Paria.

BAP Larrea (CT 25):
OM1 Mot. Manuel Calderón, OM2 Mot. Raúl Coahila, OM2 Tor. Jesús Palacios, OM2 Ele. Víctor Fajardo, OM3 Mot. Carlos Carranza, OM3 Mot. Carlos Quiñónez, OM3 Señ. José Navarrete, OM3 Art. José Alcántara, OM3 Eco. Alfonso Guevara, OM3 Coc. Zenón Althaus, Cb1 Mot. José Chirinos, Cb1 Art. Pedro Falla, Cb1 Tor Pedro Orellana, Cb1 Rar. Jorge Holguín, Cb1 Son. Juan Ibárcena, Cb1 Ele Juan Llontop, Cb1 Rad. Juan Flores, Cb1 Fur Bladimiro Soto, Cb1 San. Fernando Palao, Cb1 May. Gerardo Quintanilla, Mar1 Señ. Gaspar Córdova y Mar1 Señ. Juan Amasifuén.

BAP Sánchez Carrión (CT 26):
OM1 Mot. Oscar Quiñe, OM2 Mot. Román Ninahuanca, OM2 Mot. Gregorio Martínez, OM2 Tor César Arbolera, OM2 Ele. Luis Calderón, OM3 Mot Toribio Alarcón, OM3 Señ. Juan Salazar, OM3 Art. Alfonso Olivo, OM3 Eco. Luis Núñez, OM3 Rad. Abraham Tellería, OM3 Co Luis Huapaya, Cb1 Mot. Alberto Bogino, Cb1 Art. José Ramos, Cb1 Rar. Orestes Betetta, Cb1 San. Julio Barrionuevo, Cb1 Ele. Inocencio Chana, Cb1 Fur. Roger Guizado, Cb1 Son. Eduardo Rodríguez, Cb1 Tor. Fidel Núñez y Cb1 May. Leonardo Mendoza.




MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!
MARINA DE GUERRA
200 años
1821 - 2021
¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!
UN
ENCUÉNTRANOS
EN NUESTRAS REDES SOCIALES
GUARDACOSTAS





LA LIBERTAD EN EL LEJANO ORIENTE

UN CONCEPTO DISTINTO A NUESTRA VISIÓN OCCIDENTAL



La libertad en el lejano oriente. Un concepto distinto a nuestra visión occidental



CAPITÁN DE CORBETA ALBERTO GUTIERREZ GOZZER
Egresado de la Escuela Naval el 1 de enero 2006, licenciado en Ciencias Marítimo-Navales y calificado en Ingeniería Naval. Se ha desempeñado en cargos de ingeniería y de apoyo a la pacificación nacional resaltando como Segundo Comandante de Base de Control Fluvial *CAMISEA* y Jefe del Departamento de Ingeniería del B.A.P. *UNIÓN*. Graduado de los cursos de Básico y Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra Naval, y curso de Comando y Estado Mayor del Naval Command College de la República Popular China. Actualmente se desempeña como Jefe del Departamento de Plataforma y Jefe de la Oficina del Sistema de Mantenimiento Planificado de la Armada de la Dirección de Alistamiento Naval.

RESUMEN
El presente artículo tiene como finalidad compartir mis experiencias de convivencia a lo largo de la pandemia que se originó en la Ciudad de Wuhan durante mi curso en la República Popular China y establecer las diferencias sociales de cómo su ciudadanía y sus Fuerzas Armadas llevaron a cabo la batalla en contra de esta enfermedad.

PALABRAS CLAVE
Sociedad, China, COVID-19, libertad individual, libertad colectiva, comunidad, ciudadanos, realidad, información, líder, disciplina, esperanza.

ABSTRACT
The purpose of this article is to share my experiences of coexistence throughout the pandemic that originated in the City of Wuhan during my course in the People's Republic of China, and to establish the social differences of how its citizens and its Armed Forces carried out the battle against this disease.

KEYWORDS
Society, China, COVID-19, individual freedom, collective freedom, community, citizens, reality, information, leader, discipline, hope.

El 7 de setiembre del 2019 fui enviado en misión de estudios a la Academia de Comando Naval situada en la antigua e histórica capital de la República Popular de China, la ciudad de Nanjing en la provincia de Jiangsu. Específicamente fui a capacitarme en el curso de Comando y Estado Mayor de la Marina del Ejército de Liberación Popular de este gran país asiático o "PLA NAVY" (Popular Liberation Army), por sus siglas en inglés.

Desde que uno pisa el aeropuerto puede sentir cómo es que la cultura occidental se va minimizando y la cultura china se va a abriendo camino a pasos agigantados; inclusive utilizar un servicio público puede llegar a ser sorpresivamente complicado, ameno o una experiencia completamente tediosa (dependiendo del humor y la prisa que lo acompañe a uno).

Pasé el primer semestre dentro de un régimen académico muy colorido e interesante, ya que en parte de la malla curricular se nos exigió aprender acerca de la cultura china, teniendo así cursos sobre pensadores, economía, régimen político, historia y algunos otros aspectos culturales de su sociedad. Inclusive se nos exigió tener



un nivel básico del idioma chino, el cual a experiencia propia y para recomendación del lector, puedo decir que es bastante difícil, la paciencia debe ser su aliado y debe ser tomado como un reto. No es secreto ni exagerado deducir que sólo aprenderíamos los aspectos que ellos nos querían enseñar, obviamente aquellos que reflejaran y resaltaran lo mejor de su sociedad.

Dura sería la realidad que nos golpearía unos meses después con una enfermedad que pondría de cabeza la "normalidad" en la que vivíamos, la cual me enseñaría y demostraría en carne viva lo que esa sociedad es capaz de hacer; estando en la misma situación que millones de ciudadanos chinos, bajo las mismas condiciones y expuesto a los mismos peligros podría decir (en el amplio contexto social del momento), que viviría bajo su régimen y acataría sus normas transitorias más rígidas por igual, ya que a esta enfermedad no le importaría mi condición diplomática o la representación internacional que estaba ejerciendo.

Hasta ese momento creí que por el hecho de haber llegado a este país podía darme el lujo de decir que lo conocía, pero no me imaginaba que sólo acariciaba la cultura china de manera superficial. Para aprender no existe mejor método de enseñanza que la experiencia propia o, como diría Confucio "Me lo contaron y lo olvidé; lo vi y lo entendí; lo hice y lo aprendí"; es decir, pasaría de la teoría a la práctica en un abrir y cerrar de ojos debido a una situación anormal y completamente inesperada, tal y como lo hace una pandemia, la misma que nos pondría a China y a mí mismo, en el ojo de la tormenta.

Es menester diferenciar en esta lectura el socialismo como corriente filosófica, del concepto del uso de la libertad que percibí dentro de China al día de hoy. En esta



lectura pretendo resaltar y compartir un conocimiento no enseñado en aulas que se traduce en una forma particular de actuar, no optando una posición política ni menos apoyando a un régimen en particular.

Habiendo dicho esto, una de las cosas que aprendí durante mi estadía en la República Popular de China fue el concepto socialista de libertad o libertad colectiva, muy distinto al concepto de libertad que practicamos en occidente debido al uso disímil que damos a este derecho fundamental. Es una diferencia sutil pero muy poderosa para ser utilizada en estos tiempos, la cual me ha demostrado su efectividad durante la pandemia que se originó en la ciudad de Wuhan, a unos cientos de kilómetros de Nanjing. Parte de las medidas no difirieron mucho de las tomadas en los países de América, Europa y el resto del mundo: confinamiento obligatorio, distanciamiento social, uso de mascarillas, cancelación de clases, restricción de eventos sociales, cierre de cines, restaurantes, discotecas y centros de esparcimiento en general, entre



La voluntad y disciplina del ciudadano chino es estricta y la esperanza nunca se perdió.

otras. Entonces, ¿por qué China puede decir que tiene el virus controlado al día de hoy, mientras que el resto de países sigue presentando elevados números de contagios y muertes? ¿Cómo puede ser posible que en la ciudad de Wuhan se realice una fiesta para celebrar el término de las medidas impuestas por el gobierno chino y en el resto de países la gente se exponga a salir a protestar en las calles por la nueva imposición de las mismas medidas? Es en estos puntos que debemos reflexionar acerca del uso del concepto que tenemos acerca de la libertad que ejercemos actualmente. Me refiero al ejercicio de la libertad de derechos a nivel personal y de la libertad de derechos a nivel colectivo o de grupo de individuos.

En China prevaleció la libertad de derechos como comunidad, es decir, trabajo en equipo pensando desinteresadamente en el hecho de que su comunidad está bien y en que todas las personas que la conforman estarán bien. Dicho de manera simple, más el "nosotros" y menos el "yo". Esta forma de ver el concepto de libertad hizo que las personas se organizaran bajo un objetivo claro y con medidas dadas por el Partido Comunista Chino que tuvieron lógica. La voluntad y disciplina del ciudadano chino es estricta y la esperanza nunca se perdió.

Los que tienen la suerte de conocer China sabrán que gran parte del movimiento comercial al menudeo se realiza por vía de correos físicos, es decir, los alimentos, regalos y compras en general se realizan a través de aplicaciones y se entregan a domicilio. Una vez dada la orden del aislamiento obligatorio, las únicas empresas que continuaron con sus operaciones fueron las que realizaban labores de envío. Esas empresas que alguna vez trabajaron realizando reparto de artículos de la vida cotidiana se dedicaron a la labor de entrega de medicamentos e insumos de



protección para el personal de salud, siendo las únicas empresas que apoyaron con una labor que el gobierno por sí mismo y en ese momento, no hubiese podido realizar debido a lo grande de la operación y a la premura en sí misma.

La impresión que me llevo de un pueblo que sin tener un conocimiento previo de lo letal que podía ser el COVID-19, sin tiempo de reacción y con mucho en riesgo, es exageradamente buena, debido a la firmeza de casi 1,400 millones de ciudadanos en hacer lo correcto para salvaguardar el bienestar colectivo; y debo de reconocer que gracias a esta experiencia puedo darme el lujo de comparar a los países de occidente con este gran país asiático, con su gente y con sus líderes.

Esta fue y es una "carrera de fondo", como se le conoce en atletismo, en donde no solo hay que tener las ganas de llegar a la meta haciendo un gran esfuerzo, sino que también hay que ser disciplinado para mantener una estrategia, reconocer a la fatiga y cansancio como riesgos calculados y no como excusas para ser derrotados o abandonar la carrera. Encima de esto, imagínense tener a "la barra" en contra, pues es realmente increíble la cantidad de teorías conspirativas, calificaciones peyorativas, chistes de todos los calibres, amenazas y "ruido" que recibió China y sus ciudadanos alrededor del mundo.

"Una idea equivocada puede ser potencialmente peligrosa". Esta frase podría definir en estos tiempos de pandemia la ignorancia de los líderes, la indiferencia y falta de empatía de los pueblos frente a un enemigo que debido a su naturaleza clandestina y camuflada infringe un castigo mortal en lo moral y en lo físico a los que la padecen y a los que no.

Debemos de tener en cuenta que una idea sumada al torrente de la información de los medios de comunicación que se encuentran al alcance de nuestras manos (con tan solo bajar la mirada al teléfono móvil), puede ser una herramienta muy importante para los líderes de hoy, siempre y cuando se use de una manera apropiada, es decir, con un objetivo claro, bajo medidas lógicas, con voluntad y esperanza. A lo largo de esta pandemia hemos evidenciado las características de nuestros líderes, los hemos sacado de su zona de confort y los hemos llevado al terreno más adverso que pudiese existir. Obviamente el mundo real es muy distinto al ideal, y es en estas situaciones en las que los líderes deben de ser firmes, cautelosos, lógicos y empáticos.

Actualmente la República Popular China ha controlado de manera eficiente el virus, conteniéndolo en sus fronteras y aislándolo efectivamente dentro de su territorio, dándoles un respiro a sus comunidades y reestableciéndoles las comodidades sociales que tenían antes de la pandemia. Es envidiable ver como China ha logrado esto con la aplicación de un simple pero poderoso concepto que me atrevería decir, es un ejemplo para los pueblos de occidente. Es preciso mencionar que la labor del Ejército Popular Chino no fue el de salir a las calles a controlar a la población, tampoco puedo decir que no hubo incertidumbre que motivó episodios de desolación y desagrado en la misma, porque también son personas a quienes se les fue restringida la libertad individual; pero sí puedo decir que la mayoría de ciudadanos apoyó la labor de las autoridades, tanto en el orden como en la salud, y que lucharon juntos para el resultado que tienen hoy en día.

Habiendo dicho esto, no solo debo de mencionar la capacidad que ha tenido el pueblo chino en mantener el liderazgo en la

lucha en contra de esta pandemia, sino en general, el liderazgo de sus autoridades en los diferentes niveles y jerarquías. Es cierto que en el inicio del camino hubo contratiempos que costaron la vida de gente muy valiosa, pero sus muertes, en vez de ser usadas como motivo de desgobierno y deserción ante esta lucha, fue más un motivo de darles sentido y voluntad a las ganas de salir adelante frente a la adversidad.

China ha sido un pueblo muy sufrido de miles de años atrás, y llegar a donde están les ha costado mucho esfuerzo y trabajo. En estos desafíos desarrollaron muchos conocimientos de la cultura y el arte, y nos heredaron muchas obras que son dignas de estudio hasta el día de hoy. Desde Mao Zedong hasta Xi Jinping, han tenido retos muy desafiantes, que estoy seguro que sin la visión socialista del concepto de la libertad no hubiese podido hacerse realidad. Por todo ello, puedo atreverme a decir que no pararán hasta conseguir sus metas. Cuando el blanco de tiro es grande es más fácil apuntarle. Pareciese ser una consigna de algunos líderes y medios que, a pesar de los esfuerzos de China en enviar ayuda humanitaria, han seguido siendo blanco fácil de sus burlas, críticas y teorías conspirativas, pero como diría Miguel de Cervantes Saavedra en su famosa obra Don Quijote de la Mancha: "dejad que los perros ladren Sancho, es señal que estamos avanzando".



20ª Clase del Curso de Comando y Estado Mayor del International Program Department (IPD), Naval Command College, Nanjing, China (Setiembre 2019 – Julio 2020).

ACTUALIDAD NAVAL

SECCIÓN



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

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Submarino BAP Pisagua participará en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises - SUBDIEX 2020



Rumbo a la costa del Atlántico de los Estados Unidos de América, zarpó el submarino BAP Pisagua SS-33, para participar en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises SUBDIEX 2020, durante el cual demostrarán, una vez más, su reconocida trayectoria, en maniobras de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie.

La dotación, al mando del Capitán de Fragata Luis Deza Guzmán, está conformada por 47 tripulantes, nueve oficiales y 38 personal subalterno, quienes, están altamente capacitados y entrenados para su participación en este operativo internacional.

La ceremonia de zarpe fue presidida por el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Jorge Millones Gonzáles, quien entregó el gallardete de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos al Comandante del BAP Pisagua, quien, luego solicitó permiso para zarpar, procediendo a cubrir "Puesto de Maniobra".

El SUBDIEX se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de los Estados Unidos como parte de la iniciativa DESI (Diesel Electric Submarine Iniciative), de la cual la Marina de Guerra es integrante. Asimismo, durante este ejercicio, la dotación del submarino peruano, participará en cursos de instrucción y entrenamiento.

La Marina de Guerra del Perú participa en este ejercicio desde el año 2002, ya que este contribuye a elevar el nivel de entrenamiento y habilidades de trabajo en equipo, en un ambiente de intensas actividades, por periodos prolongados e incrementa las capacidades operativas de la institución.



Marina de Guerra del Perú presente en Ejercicio Multinacional UNITAS LXI



Las marinas de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de América, Perú, República Dominicana y Uruguay, junto a unidades del Ejército y del Cuerpo de Guardacostas estadounidense, participaron en la LXI versión del Ejercicio Multinacional UNITAS, que se desarrolló frente a las costas del puerto de Manta en la república de Ecuador.

Durante el operativo, que se efectuó del 2 al 12 de noviembre, se corroboró una vez más, que este ejercicio no solo ha incrementado, desde 1959, la interoperabilidad y capacidades entre las marinas participantes, sino que ha reforzado el intercambio de doctrinas, experiencias y procedimientos operativos.

En el UNITAS LXI participaron 13 unidades navales, 12 aeronaves y más de 1200 efectivos, entre oficiales y tripulantes de nueve países, quienes contribuyeron al fortalecimiento de las operaciones de cooperación internacional y de seguridad hemisférica, que permita enfrentar cualquier amenaza contra las naciones asociadas.



En la presente versión del año 2020, la fragata misilera BAP Bolognesi con un helicóptero AB-412SP, representaron a la Marina de Guerra del Perú en este despliegue operacional.

Tras la etapa Work-Up ((integración de la fuerza), tuvo lugar la fase de escenario, que simuló una situación ficticia de escalamiento de tensiones y manejo de crisis, en un conflicto que involucraba a tres países marítimos

fronterizos, uno de los cuales se encontraba afectado por una pandemia y los efectos de un terremoto y posterior tsunami, donde se hizo necesaria la intervención de una Fuerza Multinacional, para restaurar el orden en el mar frente a complejas amenazas múltiples convencionales y asimétricas; así como, desarrollar operaciones de asistencia humanitaria a las poblaciones damnificadas.



A su retorno al puerto del Callao, el 15 de noviembre, el Comandante del BAP Bolognesi, Capitán de Navío Alfredo Osorio Bromberg, expresó su gran satisfacción por el deber cumplido, destacando que los marinos peruanos demostraron su amplia capacidad operativa y que esta experiencia, sin lugar a dudas, es única por la alta responsabilidad de representar a la Marina de Guerra y al Perú, en un evento internacional de reconocido prestigio, más aún en tiempos de pandemia. Adicionalmente, destacó el rol fundamental que cumplen las Marinas para tratar problemas significativos como asistencia humanitaria y respuesta ante desastres, garantizando al mismo tiempo su rol primordial, en el libre uso del mar como condición fundamental para la prosperidad y el desarrollo de nuestros países.

En el bicentenario de la Marina de Guerra, la institución tendrá a cargo la organización del UNITAS LXII, constituyéndose en un ejercicio de gran magnitud, que se realizará en forma simultánea en el ámbito anfibio, marítimo y de selva.

Cabe destacar que UNITAS, que en latín significa "unidad", se ejecutó por primera vez en 1960 y se ha celebrado todos los años desde entonces, convirtiéndose en el ejercicio marítimo multinacional anual de mayor duración en el mundo.

BAP *Unión* flameará vela con la Marca Perú por todo el mundo

La Marca Perú flameará a bordo del Buque Escuela BAP Unión, en los puertos nacionales e internacionales donde arribe esta emblemática unidad itinerante de la Marina de Guerra del Perú.



En una significativa ceremonia, la Comisión de Promoción para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ) entregó una vela principal con la inscripción de la Marca Perú, en la Base Naval del Callao.

A bordo del Embajada de Mar, se brindará información de nuestros productos, así como de los destinos turísticos peruanos que se podrán visitar, tomando en consideración los protocolos y sellos sanitarios implementados.

Además, esta nave contará con una 'Casa Perú' que servirá para promocionar nuestros productos, entre ellos las marcas sectoriales Súper Foods, Alpaca del Perú, Cafés del Perú y el reconocido Pisco Spirit of Perú. Se incluirán también, atractivas promociones turísticas del país.



El comandante de la embajada flotante, Capitán de Navío Kurt Böttger Garfias, señaló que: "El Buque Escuela a Vela, tiene como una de sus principales misiones, formar en la mar a los futuros oficiales de la Marina, conformado por hombres y mujeres, con arraigada vocación marinera, quienes conocedores de sus características y capacidades tienen como misión presentar lo mejor de nuestra patria, en cada rincón del mundo". Asimismo, remarcó "El BAP Unión, fue construido en los astilleros del Sima Callao, por ingenieros, soldadores, operarios, electricistas y reconocidos artesanos, por ello tiene la peculiaridad de mostrar la mano de obra peruana al servicio internacional".

Cadetes de la Escuela Naval del Perú se graduaron como Alféreces de Fragata



El Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle, presidió la ceremonia de clausura del año académico y graduación de los Alféreces de Fragata, Promoción 2021.

En esta oportunidad, 114 cadetes navales; entre ellos, un cadete del Estado Plurinacional de Bolivia, dos de la República de Panamá y cuatro cadetes peruanos que cursan estudios en las escuelas de Corea, Italia, España y Estados Unidos, culminaron exitosamente la primera etapa de su carrera naval.

En el tradicional acto, el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Gerardo Indacochea Arana, remarcó que: "La carrera naval les demandará muchos sacrificios y esfuerzos que serán recompensados con grandes satisfacciones. Siéntanse orgullosos de pertenecer a una institución que es referente, reconocida y comprometida con el Perú".

Continuando con el ceremonial naval, el Comandante General de la Marina entregó diplomas a los cadetes que lograron alcanzar los primeros puestos en sus respectivas promociones.



Seguidamente, ante la cripta y monumento del Almirante Grau, entregó las Espadas y Despachos a los Cadetes de Cuarto Año que se graduaron como Alféreces de Fragata de la Promoción 2021, quienes, al recibir sus espadas, fueron parte del tradicional cambio de caponas, simbolizando así su paso de Cadete Naval a Oficial de la Marina de Guerra del Perú.

La primera autoridad naval tomó juramento a los Alféreces de Fragata, quienes, con seguridad y gallardía, desenvainaron sus espadas como símbolo de mando y dijeron "Si Juro", que los compromete a defender el Perú y apoyar el desarrollo nacional. Posteriormente, entregó la "Medalla de Honor al Mérito Naval", a la Alférez de Fragata, Greta Ruiz Laos, quien ocupó el

Primer Puesto de la Promoción 2021, marcando un hito en la historia de la Marina de Guerra, al ser la primera cadete femenina que ostenta este lugar en los 200 años de vida institucional.

Cabe destacar que, en una ceremonia posterior, realizada en Palacio de Gobierno, el Presidente de la República, Francisco Sagasti, entregó la "Espada de Honor" a la primera oficial femenina, Alférez de Fragata, Greta Ruiz Laos, quien, asumió el cargo de Cadete Comandante del Batallón Angamos y obtuvo el Primer Puesto de su Promoción.

Bautizo y botadura del remolcador "El Guanay"



En el Centro de Operación del SIMA Callao, se realizó el bautizo y botadura del remolcador "El Guanay", proyecto construido para el Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural (Agro Rural) del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego.

La unidad de diseño SIMA, remolcará las barcazas que transportan el guano de las islas y puntas guaneras del litoral peruano en beneficio de los agricultores del país. Esta nave ratifica la confianza depositada en la calidad de los proyectos que se ejecutan en los Servicios Industriales de la Marina, garantizando la operatividad segura del transporte marítimo del abono orgánico.

Entre las barcazas que remolcará, se encuentra la denominada "Isla Chincha", embarcación que fue construida en el Centro de Operación de Chimbote y que actualmente viene transportando hasta 10,000 toneladas de guano.

"El Guanay" cuenta con dos motores, cada uno con una potencia de 750 BHP (caballos de fuerza) a 1800 RPM (revoluciones por minuto) y tiene capacidad para una tripulación de nueve personas. Posee una eslora de 26 metros (incluyendo accesorios) y una manga de 9.70 metros, con una velocidad de 10 nudos.

Cabe destacar que, la ejecución de este proyecto, corresponde al Convenio suscrito entre el Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural – Agro Rural y Los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA PERU), es un multiplicador económico e integrador de industrias nacionales que han demandado entre otros el procesamiento de hasta 180 TPM (Toneladas Peso Muerto) de acero, y generar puestos de trabajo de más de 120 personas (directos e indirectos), con la participación en las actividades conexas o concurrentes de empresas nacionales locales y MYPES, permitiendo contribuir con el desarrollo socioeconómico del país.

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

COLOMBIA

Bautizo de la corbeta Almirante Tono

TEl pasado 6 de enero de 2021 se realizó la ceremonia de bautizo de la corbeta Almirante Tono (CM-56) en una ceremonia presidida por el presidente de la República, Iván Duque. Es el tercer buque en recibir ese nombre, después de la fragata de la clase Tacoma, Capitán Tono (F-12), que participó en la Guerra de Corea y del destructor Almirante Tono y del destructor de escolta de la clase Buckley, Almirante Tono (DT-04). La nueva unidad será asignada al Caribe para desempeñar funciones de control y vigilancia de las aguas jurisdiccionales colombianas, apoyo humanitario, operaciones de búsqueda y rescate[1].



Corbetas de la clase Pohang en servicio con la Armada de la República de Corea. Crédito: Fuerzas Armadas de Corea.

La Almirante Tono, ex Iksan (PCC-768), es la segunda corbeta en ser donada por Corea del Sur a la Armada colombiana, luego de la Nariño (CM-55), ex Anyang (PCC-755) de la clase Donghae. Pertenece a la clase Pohang, de la cual se construyeron 24 unidades, once permanecen en servicio en la Armada de la República de Corea, mientras que una ha sido transferida a Egipto, una a Filipinas, una al Perú y dos a Vietnam, el resto ha sido retirado del servicio. Al momento de su transferencia a la Armada colombiana, la Almirante Tono se encontraba equipada con dos cañones OTO Melara de 76 mm, dos montajes Sea Vulcan y misiles antibuque SSM-700K de fabricación coreana. Al sumarse a las cuatro fragatas de la clase Almirante Padilla permite a la Armada contar con cinco plataformas de misiles, las cuales se proyecta reemplazar con otras tantas unidades de la Plataforma Estratégica de Superficie (PES) de acuerdo con el Plan de Desarrollo Naval 2042[2].

1. Armada de Colombia. (6 de Enero de 2021). *Armada de Colombia realiza ceremonia de bautizo del Buque ARC "Almirante Tono"*. Obtenido de https://www.armada.mil.co/es/content/armada-colombia-realiza-ceremonia-bautizo-del-buque-arc-almirante-tono
2. Vanegas, C. (29 de Septiembre de 2020). *Entregada a la Armada de Colombia en Corea del Sur la nueva corbeta PPC "Almirante Tono"*. Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/colombia/entregada-armada-colombia-corea-sur-nueva-corbeta-pcc-almirante

ECUADOR

Patrulleras para las Islas Galápagos

El 11 de diciembre arribó al puerto de Guayaquil el carguero Atlantic Harmony transportando dos patrulleras de la clase Haeuri donadas por Corea del Sur a la Armada del Ecuador. Han sido rebautizadas Isla Floreana (LG-35) e Isla Darwin (LG-36) y serán utilizadas por la Guardia Costera para labores de vigilancia alrededor del archipiélago de las Galápagos. Estas unidades fueron construidas originalmente para la Guardia Costera de Corea del Sur, habiendo entrado en servicio con esta en 1990. Cuentan con una eslora de 53.7 metros y una manga de 7.4 para un desplazamiento de 430 toneladas. Alcanzan los 19 nudos, tienen un alcance de 2,100 millas náuticas y una autonomía de 20 días[3].



Lancha guardacostas 11 de Noviembre (LG 40), luego rebautizada Isla Española, durante su participación en los ejercicios PANAMAX 2007. Estas unidades serán reforzadas por los buques donados por Corea del Sur. Crédito: US Navy.



https://www.defensa.com/ecuador/armada-ecuador-recibe-dos-patrulleras-clase-haeuri-donadas-corea



3. Vanegas, C. (16 de Diciembre de 2020). *La Armada del Ecuador recibe dos patrulleras clase Haeuri donadas por Corea del Sur*. Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/ecuador/armada-ecuador-recibe-dos-patrulleras-clase-haeuri-donadas-corea

FRANCIA

Incendio y reparación de submarino nuclear

El 12 de junio del 2020, el submarino nuclear de ataque Perle (S606) se incendió mientras era sometido a trabajos de renovación en un dique seco de la empresa Naval Group en la base naval de Tolón. El siniestro habría sido causado por unos trabajos de soldadura realizados días antes que dejaron material ardiendo. Las llamas fueron contenidas luego de catorce horas por bomberos navales y civiles que debieron enfrentar el intenso calor y humo generados. El accidente representa un problema para la Armada pues de sus seis submarinos nucleares de ataque de la clase Rubis, el buque epónimo se encuentra en mantenimiento y el Saphir fue retirado en 2019. Se necesitan seis unidades para cumplir las necesidades operacionales de la Armada y la entrada en servicio del primero de la nueva clase Suffren tendrá lugar recién en 2021[4].



El submarino de ataque Perle (S606) arribando a la base naval de Norfolk, Estados Unidos, en una foto del 2010. Crédito: US Navy.

Ante este dilema, la ministra de las Fuerzas Armadas, Florence Parly, anunció el 22 de octubre la decisión de reparar el Perle para mantener la capacidad operativa de la Armada hasta la entrada en servicio de los Suffren. Se tomó en cuenta que, al momento del incendio, se había removido la mayor parte de los equipos, incluyendo sistemas de armas, gabinetes de electrónica y el combustible nuclear. Las llamas afectaron la parte frontal del buque, deteriorando la capacidad del acero para resistir la presión del agua, de manera que se ha optado por cortar el submarino y reemplazar la parte dañada por la sección equivalente de su recientemente retirado gemelo, el Saphir. Se estima que la operación tendrá un costo de €120 millones, de los cuales 50 serán cubiertos por un pago de seguro de Naval Group[5].

4. Mackenzie, C. (16 de Junio de 2020). *French submarine burns in 'unbelievably fierce fire' for 14 hours*. Obtenido de DefenseNews: https://www.defensenews.com/naval/2020/06/16/french-submarine-burns-in-unbelievably-fierce-fire-for-14-hours/
5. Mackenzie, C. (22 de Octubre de 2020). *Naval Group will repair French 'Perle' nuclear sub damaged by fire*. Obtenido de https://www.defensenews.com/smr/euronaval/2020/10/22/naval-group-will-repair-french-perle-nuclear-sub-damaged-by-fire/

ISRAEL

Entrada en servicio de nueva clase de corbetas

El 2 de diciembre arribó al puerto de Haifa la INS Magen, la primera de cuatro corbetas de la clase Sa'ar 6 construidas por la empresa alemana Thyssenkrupp Marine Systems en sus astilleros de Kiel. Se espera que las siguientes unidades sean entregadas en el curso de los dos años siguientes. El contrato para su adquisición fue firmado en el 2015 por un valor de €430 millones, la cuarta parte a ser cubierta por el gobierno alemán. Tienen como propósito principal la defensa de la zona económica exclusiva israelí en el Mediterráneo en la cual se encuentran las principales rutas comerciales del país e importantes reservas de gas natural, cuya producción genera alrededor del 60% de su electricidad[6].



El INS Magen en imagen de noviembre de 2020. Se puede observar que aún no han habían sido instalados los sensores y sistemas de armas. Crédito: IDF.

Las corbetas de la clase Sa'ar 6 embarcan un impresionante conjunto de armas y sensores en un casco de dimensiones relativamente reducidas. Con una eslora de 90 metros, desplazan 1,900 toneladas a carga máxima. Cuentan con un sistema radar EL/M-2248 MF-STAR con cuatro paneles de barrido electrónico activo que desempeñan funciones de búsqueda, seguimiento, control de tiro e iluminación de objetivos. Los sistemas de armas comprenden un cañón OTO Melara de 76 mm, dos cañones a control remoto Typhoon de 25 mm, 32 misiles antiaéreos Barak-8, dos sistemas de defensa de punto C-Dome con 20 misiles Tamir cada uno, 16 misiles antibuque Gabriel V y dos lanzatorpedos de 324 mm. Han sido equipadas con un hangar y una plataforma para operar un helicóptero SH-60[7].

6. Associated Press. (2 de Diciembre de 2020). *Israeli Navy welcomes new generation of German-made warships*. Obtenido de https://apnews.com/article/navy-israel-reuven-rivlin-16d1a074aefe7c87ced12168a4a7df99
7. Gain, N. (6 de Noviembre de 2020). *First Sa'ar 6-Class Corvette Expected In Israel For December*. Obtenido de Naval News: https://www.navalnews.com/naval-news/2020/11/first-saar-6-class-corvette-expected-in-israel-for-december/

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Bibliografía

- Armada de Colombia. (6 de Enero de 2021). Armada de Colombia realiza ceremonia de bautizo del Buque ARC "Almirante Tono". Obtenido de https://www.armada.mil.co/es/content/armada-colombia-realiza-ceremonia-bautizo-del-buque-arc-almirante-tono
- Associated Press. (2 de Diciembre de 2020). Israeli Navy welcomes new generation of German-made warships. Obtenido de https://apnews.com/article/navy-israel-reuven-rivlin-16d1a074aefe7c87ced12168a4a7df99
- Gain, N. (6 de Noviembre de 2020). First Sa'ar 6-Class Corvette Expected In Israel For December. Obtenido de Naval News: https://www.navalnews.com/naval-news/2020/11/first-saar-6-class-corvette-expected-in-israel-for-december/
- Mackenzie, C. (16 de Junio de 2020). French submarine burns in 'unbelievably fierce fire' for 14 hours. Obtenido de DefenseNews: https://www.defensenews.com/naval/2020/06/16/french-submarine-burns-in-unbelievably-fierce-fire-for-14-hours/
- Mackenzie, C. (22 de Octubre de 2020). Naval Group will repair French 'Perle' nuclear sub damaged by fire. Obtenido de https://www.defensenews.com/smr/euronaval/2020/10/22/naval-group-will-repair-french-perle-nuclear-sub-damaged-by-fire/
- Vanegas, C. (29 de Septiembre de 2020). Entregada a la Armada de Colombia en Corea del Sur la nueva corbeta PPC "Almirante Tono". Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/colombia/entregada-armada-colombia-corea-sur-nueva-corbeta-pcc-almirante
- Vanegas, C. (16 de Diciembre de 2020). La Armada del Ecuador recibe dos patrulleras clase Haeuri donadas por Corea del Sur. Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/ecuador/armada-ecuador-recibe-dos-patrulleras-clase-haeuri-donadas-corea

Publicaciones



Esperanza Navarro Pantac

Héctor López Martínez

La Expedición Libertadora del Perú.

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2021.
380 pp., ilus., 17 X 24 cm.



El año 2021 el Perú celebra el bicentenario de su independencia y de su nacimiento como República. El libro que hoy comentamos lo publica el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú conmemorando tan magna fecha. El 28 de julio de 1821 el general José de San Martín había inaugurado una nueva era para el Perú, que aparecía ahora con propia personería ante el concierto de naciones, autónoma de su hasta entonces metrópoli, la España de Fernando VII. Su Libertador funda la nueva nación: organiza el nuevo Estado independiente, le da una estructura. Por primera vez y provisionalmente asume su gobierno en forma de Protector; quiere un gobierno autónomo que conjugue el respeto a la libertad del hombre y que ofrezca una unidad frente a la guerra aún inconclusa con el ejército realista que defiende sus últimos reductos.

La Marina de Guerra se funda también este mismo año, el 3 de agosto 1821 al crearse los tres ministerios: de Relaciones Exteriores, de Hacienda y de Guerra y Marina, al frente del cual está Bernardo Monteagudo. Con esta disposición nace el sector Marina, indispensable para el dominio en el mar y la defensa del nuevo Estado. El 8 de octubre de 1821 presta juramento el primer comandante general de Marina, capitán de navío Martín Jorge Guise.

El libro de Héctor López Martínez La Expedición Libertadora del Perú, tiene la virtud de traernos al presente los tiempos aurorales de la República. A la distancia de doscientos años nos parecía como que el movimiento separatista que arrastró también al Perú se hubiera producido casi providencialmente. Aceptábamos como hecho natural que un ejército perfectamente organizado y bien preparado de más de cinco mil hombres llegase hasta nuestras costas con la Expedición Libertadora. Pues bien, a través de las páginas de esta obra emerge prístina y señera la presencia de un hombre, una personalidad, una voluntad que se propuso y sostuvo tesoneramente la misión de dar la independencia a la América austral. Ese hombre predestinado fue don José de San Martín.



¿Quién es San Martín? Un notable militar del ejército español. Más español que americano, viene victorioso de la batalla de Bailén en la guerra de independencia de España del dominio napoleónico francés. Llega a la madurez de su vida en una época de incertidumbres intelectuales, de ilusión por el progreso material: son los días del despotismo ilustrado, de un profundo afán de reformismo. Por razones que desconocemos, en determinado momento de su vida se propuso dar la independencia a su patria de origen. Él viene a América a cumplir la misión de su vida, a la cual se consagra sin ninguna expectativa de riquezas, gloria o poder, solo a cumplir su destino.

Nos dice el autor que en 1811 San Martín pide permiso para venir a América, sin duda para disimular en España sospechas sobre su fidelidad. En la Argentina el 25 de mayo de 1810 se había creado el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, dando comienzo al periodo de la independencia. En 1814, San Martín como jefe del Ejército del Alto Perú, asume directamente una postura frente al virreinato: sigue con los preparativos para llevar adelante su "Plan Continental", que comprende, además de la libertad de su patria, la de Chile y el Perú. Su proyecto está minuciosamente programado, desde formar un ejército, capacitarlo y proveerlo, emprender una campaña psicológica en los pueblos sometidos y una guerra de zapa (espionaje), hasta una detallada y delicada estrategia para enfrentar al enemigo.

Se opone a continuar la guerra por el camino de Charcas; su plan es más atrevido y arriesgado, impensado: llevar el ejército a través de los Andes. Y así lo hace.

Si Aníbal sorprendió al mundo cuando al mando de un ejército cartaginés de 30 mil hombres, con elefantes y caballos, cruzó los Alpes a unos 3 000 metros de altura en octubre de 218 a.C. con la intención de alcanzar la misma Roma, San Martín asume un reto más difícil: llevar al ejército patriota, con cañones, mulas, caballos y pertrechos por el paso de los Andes superando alturas de más de 3 175 m sobre el nivel del mar entre las punas, una de las rutas más sinuosas del mundo. Esta gesta es considerada una de las mayores hazañas de la historia militar universal.

El ejército de los Andes derrota a los españoles en Maipú el 5 de abril de 1818 y libera a Chile. San Martín prosigue por la vía marítima para hacer lo propio en el Perú. El autor señala que el dominio del mar será el eje de la guerra de la Independencia, clave para el dominio del Perú y para las comunicaciones nacionales; dice que esta idea vive en la raíz de la concepción sanmartiniana de la guerra en el Sur,

Con la expedición libertadora al comando del almirante Cochrane, San Martín llega al Perú el 8 de setiembre de 1820, quiebra el poder militar realista, gana el dominio sobre buena parte del territorio, proclama la independencia, y como creador de nuestro Estado, promulga textos básicos para la vida constitucional del Perú, gobierna como Protector y tiene la inteligencia y generosidad suficientes para retirarse a tiempo.

El libro nos lleva a recorrer el camino arduo de la emancipación: las esperanzas de la patria nueva, así como los obstáculos y sinsabores para sostener la guerra, todo vivido testimonialmente a través de los diarios y correspondencia de los protagonistas de ambos lados. Pero, sobre todo, nos lleva justipreciar al hombre que sostuvo indesmayable su objetivo de cumplir el "Plan Continental": la libertad de su patria, la de Chile y el Perú. Para nosotros, San Martín no solo es el hombre que declara nuestra Emancipación; es el fundador del Estado peruano.

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, debiendo tener entre 3,500 a 4,500 palabras. 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



La Marina de todos los peruanos

Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina)
La Perla, Callao
Telf.: 207 8900 anexo 2356
www.marina.mil.pe