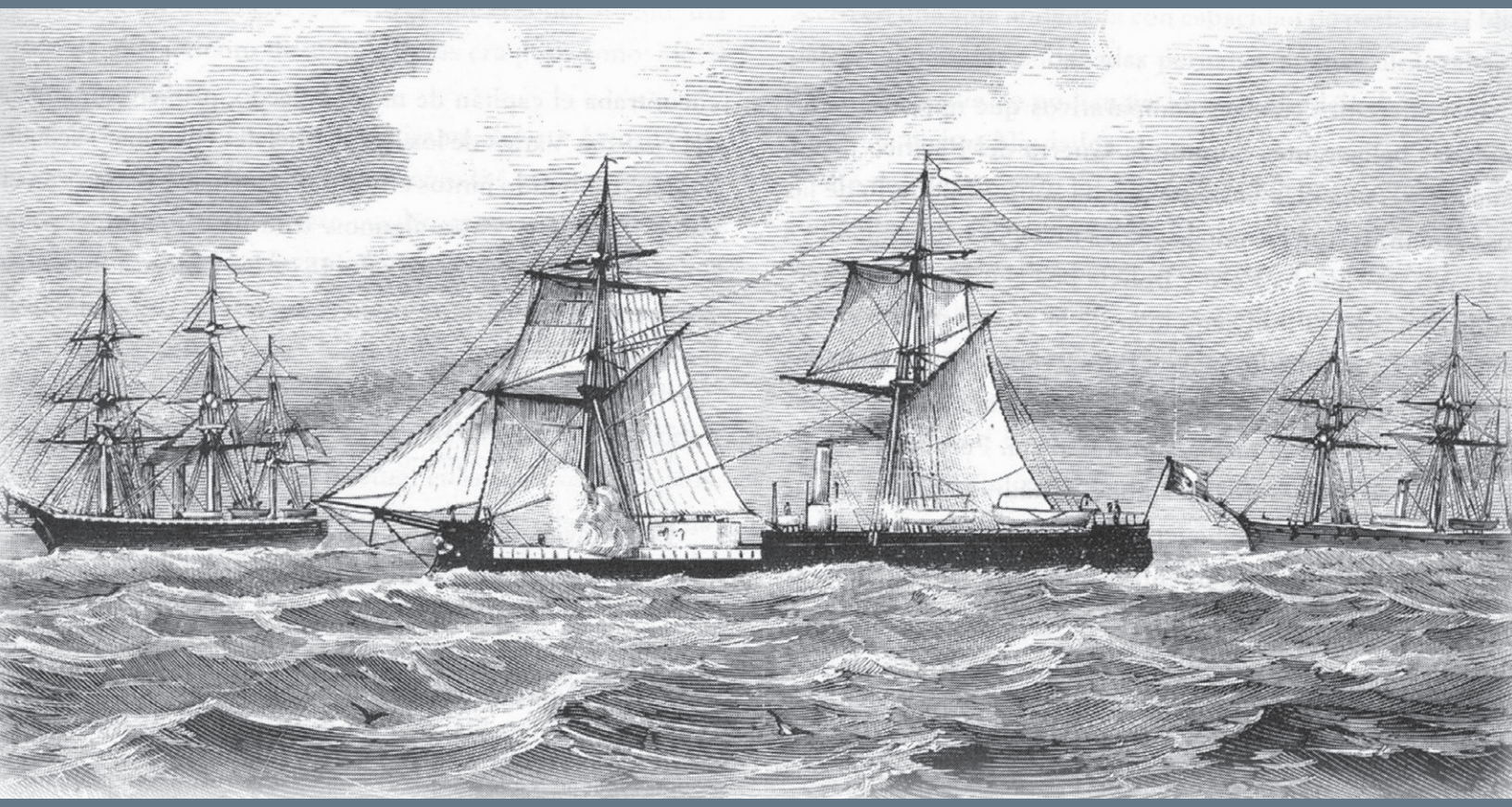


# REFLEXIONES SOBRE EL PERÚ, SU MAR Y LA MARINA DE GUERRA EN SUS BICENTENARIOS







**MARGARITA GUERRA MARTINIÈRE**
Doctor en Letras (PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU); Licenciado en Educación Secundaria con especialidad en Historia y Geografía (PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU) y Profesor de Educación Secundaria en la especialidad de Historia y Geografía (PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU). Se graduó de bachiller en Humanidades (1965) y de doctora en Historia (1967), con la tesis «La Confederación Perú-Boliviana a través de los informes de las estaciones navales francesas». Ejerce la docencia en la PUCP desde 1965, siendo actualmente la profesora principal del departamento de Humanidades de dicha Universidad. Fue también profesora en la Universidad Femenina del Sagrado Corazón, UNIFE (1975-1996), la Universidad Peruana de Ciencias y Tecnología (1967-1968), la Universidad Ricardo Palma (1969-1975) y la Universidad Nacional San Luis Gonzaga de Ica (1967). Obtuvo la beca del Instituto de Cultura Hispánica y de la OEA para realizar investigaciones en España (1975-1976).Es miembro ordinaria del Instituto Riva Agüero de la PUCP y miembro de número de la Academia Nacional de la Historia. En 2015 fue elegida presidenta de la Academia Nacional de la Historia.

**RESUMEN**
El bicentenario del Perú se enlaza directamente con los 200 años de la Marina de Guerra del Perú. En ambos casos, el mar jugó un rol de primer orden como medio por el cual las ideas y medios materiales se conjugaron para alcanzar la Libertad.
Reflexionar sobre esta materia en momentos conmemorativos como el que vivimos, nos permite tomar conciencia de la importancia de lo marítimo en un país milenario como el Perú.

**PALABRAS CLAVE**
Bicentenario, Marina de Guerra del Perú, Independencia, Martin George Guise.

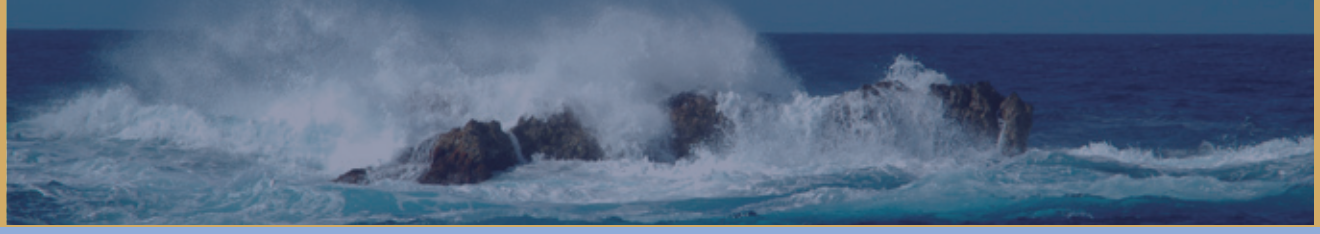
**ABSTRACT**
The bicentennial of Perú is directly connected with the 200 years of the Peruvian Navy. In both cases, the sea played a role of the first order as a means for which ideas and material means combined to reach Freedom.
Reflecting on this matter in commemorative moments such as the one we live on; it allows us to become aware of the importance of what is maritime in a millennial country as Perú.

**KEYWORDS**
Bicentennial, Peruvian Navy, Independence, Martin George Guise.

## INTRODUCCIÓN

Todo pueblo tiene episodios, momentos y coyunturas que conmemorar, porque han marcado hitos trascendentales en su pasado, en su presente y tienen significado aun para el futuro. Es el caso para el Perú del Bicentenario de la Independencia Nacional, que está indisolublemente ligado al Bicentenario de la fundación de la Marina de Guerra.

Lo que marca ese vínculo es el mar, que desde tiempos inmemoriales fijó el derrotero de nuestra historia. Desde antes de la presencia europea en América el poblador de estos territorios navegaba las costas del Pacífico, como se recoge en las leyendas, por ejemplo, de Naylamp, que nos presenta a pueblos del norte que llegan a lo que hoy es Lambayeque, en naves más bien pequeñas, y se establecen en la región.





Más adelante, José Antonio del Busto[1] sigue las huellas de Túpac Inca Yupanqui, quien se lanzó a aventuras más importantes, cuando cruza las aguas del Pacífico y consigue llegar a las primeras islas de Oceanía en grandes balsas de mucha estabilidad, con una tecnología muy limitada. Dicha travesía se ha replicado en el siglo XX, aplicando la misma tecnología para verificar la factibilidad del viaje, y se ha comprobado la posibilidad de esta navegación incluso sin contar con los instrumentos náuticos de alta precisión con los que se cuenta en la actualidad.

Posiblemente estas no han sido las únicas hazañas de nuestros antepasados, pero sí bastan para demostrar que hubo, en el Perú antiguo, un profundo interés por escudriñar los misterios de la navegación y de los océanos. Paralelamente, en el Viejo Mundo el anhelo por ampliar el conocimiento geográfico y explorar las riquezas submarinas y, en general, explotar la fauna marina fomentó el desarrollo de la navegación. A esto se agrega la milenaria actividad comercial entre pueblos lejanos, que los impulsó a correr las aventuras que ofrecían los océanos y que recogen los relatos de viaje como los de Marco Polo por el Asia.

Otro objetivo primordial que incentiva la navegación es alimentar la ambición expansionista de Europa hacia mares y tierras desconocidas, que fue la base del desarrollo de las potencias, especialmente a partir de los siglos XV y XVI. Sin embargo, el mar estaba plagado de peligros, ciertos o imaginados, que circulaban entre la gente de mar desde siglos remotos. Tal era la presencia de seres mitológicos y los llamados "ladrones de mar", es decir, piratas que estaban al acecho de las naves de comercio para desmantelarlas y apoderarse de los metales preciosos, la mercadería de lujo, y además de "mercancía humana" para venderla como esclava o exigir rescate. En la lucha por el dominio del mar como señal de poder, las potencias emplearon a estos piratas, cuyo nombre cambia por el más honorable de "corsarios", porque entran al servicio de un Estado[2], pero su acción depredadora no varía.

Como constatamos, el mar, aunque es "inasible", para el siglo XVIII constituye un elemento cuyo control es codiciado por los grandes imperios que establecen dominios fuera de Europa; en nuestro caso, sobre América. El mar era el medio de comunicación intercontinental tanto para el desplazamiento humano, como para la transmisión de noticias y el intercambio comercial, lo cual obligaba al equipamiento de naves de guerra para transitar por las nuevas rutas con cierta seguridad.

El dominio del mar desde la antigüedad ha sido motivo de conflicto entre los Estados, tanto para determinar los derechos de los pueblos ribereños a la utilización del mar adyacente a sus costas, cuanto para llegar a un acuerdo respecto a la extensión que puede ser reconocida como de uso y derecho exclusivo del país marítimo, pero los criterios utilizados para este demarcación son múltiples y dan lugar, hasta la actualidad, a conferencias y acuerdos internacionales. De estas reuniones ha surgido una legislación especial como parte del derecho internacional, aunque ya se está independizando.

1. El historiador José Antonio del Busto, desde sus primeros estudios sobre los Incas centra su interés en Túpac Yupanqui y su política de conquista que lo llevan hasta Oceanía en balsas impulsadas por el viento, aunque el regreso fue más difícil, por la dirección contraria del viento. El viaje habría durado unos seis años.
2. Algunos que entraron al servicio de Inglaterra llegaron a obtener títulos de la Corona.





**Importancia del mar peruano**

El Perú, debido a su larga costa, desde sus orígenes es un país esencialmente marítimo, lo cual lo ha obligado, a partir de su existencia como virreinato, a contar con naves de guerra para el patrullaje de su litoral, debido a las incursiones que hacían los piratas que operaban en el mar Caribe, por ser la ruta habitual de los comerciantes que debían llegar a Portobello. Sin embargo, piratas y corsarios no se detenían allí, sino que más de una vez cruzaban Panamá y llegaban hasta el norte del Perú. Otros llegaban al Pacífico por el Cabo de Hornos con dirección al Callao, aunque los peligros de la naturaleza ofrecían mayores riesgos.

Debido a esta inseguridad, España se vio obligada a levantar fortificaciones en tierra, como el caso del Real Felipe[3], pero esta no fue una política permanente, por lo que más de una vez las poblaciones fueron sorprendidas por la llegada de aquellos depredadores.

La importancia del mar crece considerablemente entre los siglos XVIII y XIX, debido a que la lucha por la hegemonía internacional entre Francia, Gran Bretaña y España llega a una coyuntura especial: una rama de la dinastía borbónica reinante en Francia (Luis XIV) pasa a ocupar también la Corona española (Felipe V), lo cual desata las constante guerras del siglo XVIII entre Gran Bretaña contra Francia-España, que terminan, ya a comienzos del siglo XIX, con la victoria británica.

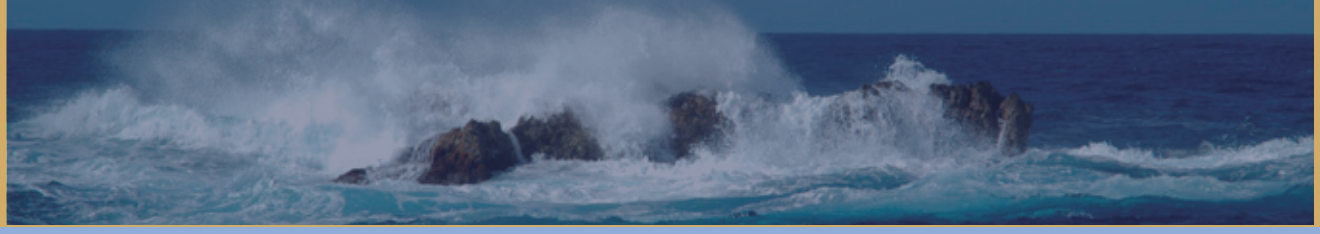
A través de estas luchas, cuyos efectos alcanzaron a las colonias españolas americanas, porque se interrumpía el comercio monopólico que la metrópoli intentaba mantener desde siempre a través de la ruta Cádiz-México y el Callao, vemos que España se vio obligada a abrir sus puertos en América a naves neutrales. Dichas naves no solo trajeron mercadería peninsular, sino la de sus países de origen. El pretexto era evitar ataques británicos.

Otra actividad que se empezó a desarrollar, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, fue la pesca de ballenas, ejercida principalmente por británicos y norteamericanos que ingresaban, sobre todo, por los puertos del norte en busca de estas especies para extraer el aceite. Sobre esta actividad hubo la sospecha de que los balleneros llevaran a cabo labores de espionaje para sus países de origen y se conectaran con los grupos revolucionarios. También ocasionaron protestas de comerciantes nacionales por esta invasión de extranjeros que estarían violando el espacio marítimo reclamado como mar territorial.

Como se observa, conforme nos acercamos al siglo XIX, cuando ya el descontento por los abusos de la administración en los virreinatos está llegando a su clímax, se percibe que el mar es el vehículo a través del cual se filtra la información que hacen circular los patriotas, las noticias de lo que sucede en el resto del mundo, las nuevas ideas que cuestionan el poder de los reyes y las discusiones respecto al derecho que asiste a España de mantener el control político y económico sobre América.

Es evidente que el mar se convierte en el centro de la atención de las autoridades en América, lo cual pensamos que no se ve con los mismos ojos por la monarquía ibérica que va a tardar mucho tiempo en percibir la realidad. Además, entre 1780 y 1820 España está totalmente absorbida por

3. Lohmann Villena, Guillermo. *Las defensas militares de Lima y Callao*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, EEHA. 1964.





lo que pasa en el Viejo Mundo: la caída de la monarquía en Francia y la ejecución de los reyes y de muchos nobles; el temor a que esto se extienda a la monarquía borbónica en España; los pactos de familia vigentes entre España y Francia, cuyos resultados habían sido nefastos.

**Las guerras entre Gran Bretaña y España-Francia**

Al rey de España, Carlos IV, le interesaba más asegurar su trono que ocuparse de tomar medidas para la defensa de las costas americanas. Su relación con las colonias podríamos decir que se limitaba a pedir auxilios para las guerras en Europa. El gobierno descuidó los problemas coloniales y agotó sus fuerzas en las guerras navales contra Gran Bretaña, que terminaron con la derrota de Trafalgar (21 de octubre de 1806). Una vez más se comprobaba la superioridad del poderío naval británico.

La rivalidad entre los tres imperios coloniales se remontaba al siglo XV y la primera derrota de España en el mar se dio en 1588, cuando se demostró la supremacía británica en tecnología marítima, la que llegó, por lo menos, hasta la Primera Guerra Mundial. Ya desde el siglo XVI se define la importancia del mar en los conflictos internacionales. Posiblemente, la condición insular de Inglaterra le hizo ver la necesidad de fortificar sus costas y desarrollar su potencia naval.

La alianza Francia-España contra Inglaterra-Portugal en los siglos XVIII-XIX no fue favorable para los Borbones, tanto por la convulsión producida por la Revolución francesa, cuanto por el ingreso al poder de Napoleón Bonaparte y sus intentos de dominio mundial que provocaron las coaliciones organizadas por los británicos para impedir la consolidación del Imperio napoleónico.



Nave típica del siglo XV.

En estos años, ya a comienzos del siglo XIX, España no contó con los medios suficientes para la adquisición de la Armada de Guerra que le permitieran la defensa de sus dominios americanos. Así, vemos cómo hacia 1806-1807 se dieron intentos británicos de apoderarse del Virreinato de Río de la Plata. Fue el futuro virrey de Buenos Aires, Santiago Liniers, quien organizó las fuerzas para la resistencia, sin poder contar con auxilios peninsulares. Las costas estaban desguarnecidas.

**La insurgencia, corsarios y el virreinato del Perú**

Los años que corren entre 1808 y 1821, tiempos decisivos para la independencia americana, son los años de las luchas de España por librarse del dominio napoleónico. Las fuerzas francesas habían ocupado casi toda la península y, con el pretexto de pasar hacia Portugal para imponerle sanciones por comerciar con Inglaterra, Napoleón coronó a su hermano José como rey de España y el rey español Fernando VII fue llevado prisionero a Fontainebleau.

Estas circunstancias debilitaron a España, país que, en vez de mandar refuerzos a América, exigió contribuciones económicas





y tropas auxiliares americanas para luchar en la península, sin advertir que la efervescencia revolucionaría crecía en el Nuevo Mundo y se producían movimientos locales a favor de las juntas de gobierno formadas en España en defensa del rey cautivo. Sin embargo, al final estos movimientos en América tomarían la bandera de la libertad, al ser desoídos sus reclamos.

Uno de los detonantes para la radicalización de los revolucionarios americanos fue el retorno del absolutismo al ser liberado el rey Fernando, quien declaró abolidas todas las reformas conseguidas por los liberales a través de las cortes de Cádiz y la Constitución jurada en 1812. Este aumento de las protestas en América contó con la aparición de los *corsarios insurgentes*, que los independentistas empezaron a contratar a partir de la jura de la libertad en 1816 en Argentina, porque se reconoció la necesidad de controlar el mar, para impedir la llegada de refuerzos de España.

El mar empezaba a jugar un papel muy importante para el avance de la revolución, y se buscó controlar los dos puntos de ingreso hacia el Pacífico: Cabo de Hornos y Panamá. España, para estos años, no contaba con una Armada regular en las costas sudamericanas, porque durante las guerras en Europa la atención se había centrado en la defensa de las costas atlánticas y mediterráneas. Además, el mismo comercio había quedado a cargo de naves mercante de países neutrales. Tampoco se había prestado atención al mantenimiento de las defensas de tierra.

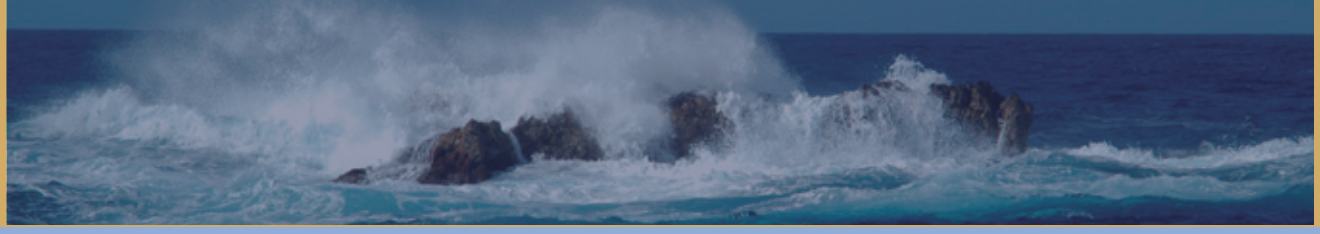
Esta situación, debida a los gastos de guerra en la península y a la poca atención prestada a los problemas en América, se complicó por la aparición de los corsarios que se incrementan hacia finales de la década y por el resurgimiento del liberalismo en España, cuando el General Rafael Riego, Jefe de los refuerzos que debían venir a América, el 1 de enero de 1820 se negó a partir y exigió la restauración de la Constitución de Cádiz en todo el reino, con lo que se inició el periodo conocido como el *trienio liberal* (1820-1823).

A estas alturas, ya el mar estaba ganado por los patriotas, apoyados por los corsarios y por la aparición de la primera Armada patriota del Pacífico, que fue la de Chile, formada al consolidar su independencia en 1818. La aspiración de los nuevos Estados que empezaron a aparecer en América fue la construcción de una Armada Nacional, a fin de impedir el desembarco de los refuerzos que pudiese enviar la metrópoli con ayuda de la Santa Alianza[4].

En los últimos años de la década de 1820, la afluencia de corsarios en las costas del Pacífico aumentó considerablemente y la misma España, al no poder enviar una Armada Real, recurrió también a dar licencias de corso a navegantes españoles, portugueses o de otras naciones para combatir a los corsarios insurgentes y a las incipientes Armadas americanas que aparecieron, así como realizar ataques a los puertos dominados por los patriotas.

Es interesante ver cómo algunas ciudades, especialmente norteamericanas o británicas, fueron lugares de concentración de estos aventureros que ofrecían sus servicios a los pueblos en guerra, a cambio de un importante porcentaje de los

4. La Santa Alianza se formó en 1816 entre Rusia, Austria y Prusia, en 1816, para fortalecer los gobiernos absolutistas en los imperios europeos. A este pacto se adhirió posteriormente España bajo Fernando VII con la finalidad de conseguir el respaldo necesario para luchar contra la revolución en América. España se vio frustrada al ser invadida por segunda vez por fuerzas extranjeras, que la única ayuda que le prestaron fue el ejército que con el nombre de los *cien mil Hijos de San Luis* redujo a los liberales y restableció el absolutismo en la península.





resultados de sus incursiones en ciudades mal defendidas.

**Presencia británica en la lucha por la independencia**

La postura oficial de Gran Bretaña frente a los movimientos revolucionarios en Hispanoamérica no resulta clara. El gobierno abre sus puertas a la llegada de exiliados rebeldes americanos, como es el caso de los hermanos Viscardo, de O'Higgins, de Miranda y muchos más, pero no se compromete al pedido de armar una expedición militar para obligar a España a dejar América. Esta presencia en Londres y otras ciudades le sirven al Foreign Office para que le proporcionen la información sobre lo que sucede en el Nuevo Mundo y así ir acomodando su política.

Paralelamente, sin embargo, apoyan la iniciativa de algunos particulares, civiles, militares y marinos, de venir a América a unirse a la causa por la libertad. Algunos de estos personajes, como Bedford Wilson, Miller u O'Leary llegaron a ganar la confianza de San Martín y Bolívar; otros murieron en acciones de armas en la defensa del Perú, como fue el caso de Martin George Guise, fundador de nuestra Marina de Guerra.

Lo que nunca consiguieron los libertadores como Miranda, San Martín, O'Higgins o Bolívar fue llegar a acuerdos con el Foreign Office, porque eran varias las cartas que jugaba el gobierno y las principales estaban en su relación con el mundo europeo, no obstante que Francia y España habían apoyado abiertamente a Estados Unidos en su lucha contra la metrópoli inglesa. A Gran Bretaña le interesaba más el comercio y, aunque la independencia tardase algo más en producirse, sin su ayuda, ellos contaban con los elementos necesarios para inundar América con su industria y con su dinero a través de préstamos, con lo cual aseguraban su presencia en el Pacífico americano. Mediante este control del comercio y los empréstitos, y al impedir la formación de alianzas entre los países americanos, consideraron que eso les permitía inhibirse de una participación más notoria.



Vicealmirante Martín Jorge Guise. Orlando Yantas, Comandancia General de la Marina.

**La fundación de la Marina de Guerra del Perú**

El Perú juró su independencia el 28 de julio de 1821, en acto público presidido por el Libertador don José de San Martín, aunque ya desde el año anterior diferentes pueblos, como Supe, Trujillo o Lambayeque, ya lo habían hecho como expresión voluntaria de quienes serían los nuevos ciudadanos en la Patria Libre. Los habitantes de Lima, en el Cabildo, también dejaron constancia de su anhelo de ser independientes al firmar un acta que recogió dicho sentir. Este 28 de julio





será la conmemoración del Bicentenario de dichas ceremonias.

Sin embargo, hasta 1824 buena parte del Perú siguió bajo la administración española, que estableció en el Cusco la nueva sede virreinal, bajo la autoridad de La Serna. Los españoles continuaron en el Callao hasta 1826, al rendirse el Gobernador de los Castillos don José Ramón Rodil.

Con San Martín llegó al Perú la Armada chilena, al frente de Lord Thomas Cochrane y con él vinieron varios marinos extranjeros, algunos británicos, entre los cuales estuvieron el entonces capitán de fragata Martin George Guise y Guillermo Miller, militar. Ambos se comprometieron con la causa emancipadora hispanoamericana, en la cual se iniciaron en Chile.

Al poco tiempo de estar en el Perú se produjeron fuertes diferencias entre quienes compartían la dirección de las fuerzas: San Martín las de tierra y Cochrane las de mar. Los estudios históricos se han dividido en su apreciación de las causas del enfrentamiento. Unos señalan el problema de la demora en el pago de los sueldos a la Marina, mientras otros apuntan a pugnas por el mando y los planes para llevar adelante las operaciones. El resultado de este antagonismo fue el retiro de la Escuadra chilena del Perú, que se alejó con las fuerzas navales y el dinero recaudado para el pago a los participantes, tanto personal de mar, como de tierra, lo cual influyó seriamente en la escasez de recursos del ejército patriota.

Desde luego hubo quienes se mantuvieron fieles a San Martín y a la causa independentista y se quedaron en Lima, como fueron los casos de Guise y Miller.

La situación que vivía el Perú en 1821 hizo pensar que sin la Marina resultaría muy difícil derrotar a los realistas, porque todavía se presumía la próxima llegada de la nueva Armada hispánica, reforzada con el apoyo de la Santa Alianza. El Perú solo contaba con algunas naves de corso, no siempre seguras, y alguna embarcación mercante armada con algunos cañones, como solía hacerse cuando debían cruzar el Atlántico sin el apoyo de la Armada española.

El Perú debía cubrir varios frentes: vigilar la zona de Cabo de Hornos por el sur; el cruce del Caribe al Pacífico y la larga costa desde Guayaquil hasta Tarapacá, por lo cual era urgente armar de inmediato una Escuadra de Guerra que realizara esta labor. Es entonces cuando San Martín reclamó los servicios del ya capitán de navío Martin George Guise[5], quien ya era conocido por sus dotes de hidalguía y su compromiso con las causas justas.

Guise aceptó el reto y fue elevado al grado de Vicealmirante, con el cargo de Director General de Marina. Se oficializó la creación de la fuerza naval el 8 de octubre de 1821.

Empezó entonces su labor para conseguir los barcos, tarea nada fácil con las arcas del tesoro vacías, de allí que las primeras unidades fueran fruto de la captura de naves realistas, como el pailebot *Sacramento*, que adoptó el nombre de *Castelli* (marzo 1821). Las siguientes fueron los bergantines *Guerrero* y *Pezuela*, cuyo nombre cambió a *Belgrano* y *Balcarce*. Se advierte en este proceso para constituir la Escuadra cómo los nombres españoles se cambian,

5. Guise pertenecía a una familia de la aristocracia británica y poseía una situación económica muy sólida, que le había permitido, durante su participación en la marina inglesa en las luchas contra Napoleón, hacer importantes donativos para los gastos de guerra. Era conocida su honestidad, lealtad y generosidad.

irremediablemente, por una nomenclatura argentina, que muestra la influencia de la presencia sanmartiniana.

Esta conformación de la escuadra nos muestra la debilidad con la cual nace esta Armada, pero que es suplida por la presencia de marinos muy hábiles, que es lo que a través de nuestra historia de la Marina ha permitido sacar adelante los méritos de esta arma. También hay que hacer presente cómo la dirección asumida por Guise marcó el derrotero que debería seguir nuestra Marina de Guerra en cuanto a los valores que ha defendido y defiende hasta hoy.

A través de nuestra historia republicana encontramos la presencia de la Marina en las primeras incursiones en la selva, en busca de caminos para interconectar las regiones entre sí y con la capital, y también con misión civilizadora. La Marina también ha estado presente en todos los problemas con los países limítrofes, desde el conflicto con Colombia (1828-1829), donde murió el almirante Guise en la toma de Guayaquil.

La relación de Martin George Guise con don Simón Bolívar no tuvo la misma empatía que con San Martín, debido en parte por la defensa que hizo Guise de la vida del presidente Riva Agüero y sus compañeros que habían establecido el gobierno en Trujillo (1823), contra los cuales el Libertador ordenó a aplicar la pena de muerte, sin juicio previo. Guise[6], que estaba en el norte, interceptó la nave donde los había confinado Antonio Gutiérrez de la Fuente para cumplir la sentencia y el traslado a los prisioneros a su nave y los sacó del país. Bolívar nunca perdonó esa acción.

Con este texto queremos rendir homenaje al Perú y a la Marina de Guerra en sus respectivos centenarios.



Combate Naval de Guayaquil - Angel Chávez. Museo Naval del Perú.

6. Riva Agüero impuesto como presidente por el Ejército en el motín de Balconcillo (febrero de 1823) al volver los realistas a la capital se trasladó a Trujillo, con 10 congresistas y declaró disuelto el Congreso de Lima. Al llegar Bolívar al Perú, el Congreso de Lima le pidió intervenir. Mientras tanto, Riva Agüero intentó conferenciar con los realistas, con una propuesta similar a la de San Martín, y esa documentación cayó en manos de Libertador, que lo acusó de traición a la independencia y decretó su muerte y la de sus partidarios de Trujillo. Envió a Gutiérrez de la Fuente a cumplir la orden y allí intervino Guise salvándoles la vida.

“La historia naval
es nuestra.
CONÓCELA”









/MuseosNavalesPeru

#museosnavalesdelperu

# MUSEOS NAVALES DEL PERU MNP

**Lima:**
Jirón Huancavelica Nº 170 – 172

**Callao:**
Av. Jorge Chávez Nº 123

**Piura:**
Calle Tacna Nº 662

**Puno:**
Av. Titicaca Nº 308

MUSEOS
NAVALES
DEL PERÚ