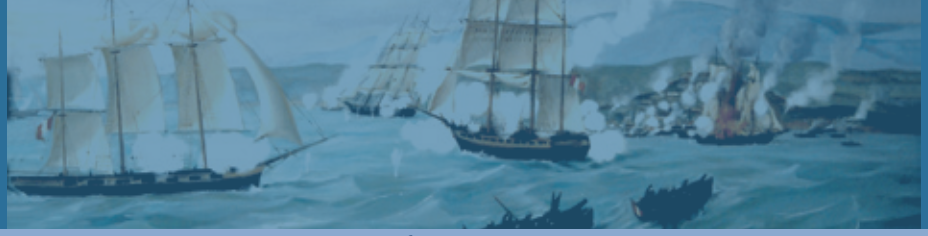


ARMADA BICENTENARIA.

NOTAS PARA UNA HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA





FERNÁN ALTUVE- FEBRES LORES
Abogado por la Universidad de Lima. Ha realizado estudios de Doctorado en la Universidad Mayor de San Marcos (Lima) y cuenta con un postgrado en Derecho Constitucional por la Universidad de Salamanca (España). Desde 1994 ha sido socio del Estudio Altuve-Febres & Dupuy Abogados, el cual en 2009 se integró con el Estudio Ugarte del Pino. En 2014, comenzó en ONTIER. Ha sido Presidente del Consejo del Notariado (1999), Congresista de la República del Perú (2000 - 2001) y Regidor Metropolitano de Lima (2011 - 2014). Es Académico de Honor de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de Madrid y Correspondiente de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas de España. Desde 2015 preside la Sociedad Peruana de Historia.

RESUMEN
Este artículo tiene por finalidad exponer un panorama general de la historia bicentenaria de la Marina de Guerra de Perú, al resaltar no solo su dimensión como institución garante de la soberanía nacional, sino también su dimensión política deliberativa a lo largo de varias etapas de su patriótico devenir y a través de la participación pública de sus más distinguidos exponentes.

PALABRAS CLAVE
Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, Guerra del Pacífico, Almirante Miguel Grau, guerra antisubversiva.

ABSTRACT
The present article has as purpose to explain a general outlook of the bicentennial history of the Peruvian Navy; by not only highlighting its aspect as an institution that guarantees national sovereignty, but also its deliberative political dimension throughout its various stages of its patriotic development and through the public participation of its most distinguished examples.

KEYWORDS
Bicentennial of the Peruvian Navy, War of the Pacific, Admiral Miguel Grau, fight against subversion.

1. La Armada patriota (1821-1826)

La historia de nuestra Armada independiente tiene sus orígenes en los decretos del Protector José de San Martín. Su primer jefe fue el distinguido marino inglés Martin Jorge Guise (1780-1828). La primera nave que enarboló el Pabellón Peruano fue el pailebote *Sacramento* y la primera flota se empezó a conformar con los bergantines realistas *Guerrero* y *Pezuela*. Desde noviembre de ese año se sumaron a la primigenia escuadra la corbeta *Limeña*, la goleta *Macedonia* y la fragata *Prueba* que recibió el nombre de *Protector*.

En 1823 la joven Marina se desempeñó exitosamente al transportar las dos expediciones a los puertos intermedios del Sur, así como al evacuar a Trujillo al gobierno patriota sitiado en el Callao por una ofensiva realista en junio. Al producirse ese mismo año el conflicto entre el Presidente Riva Agüero en Trujillo y el Congreso obstruccionista de Lima, el Jefe de la Armada permaneció leal al primer presidente peruano. Tras



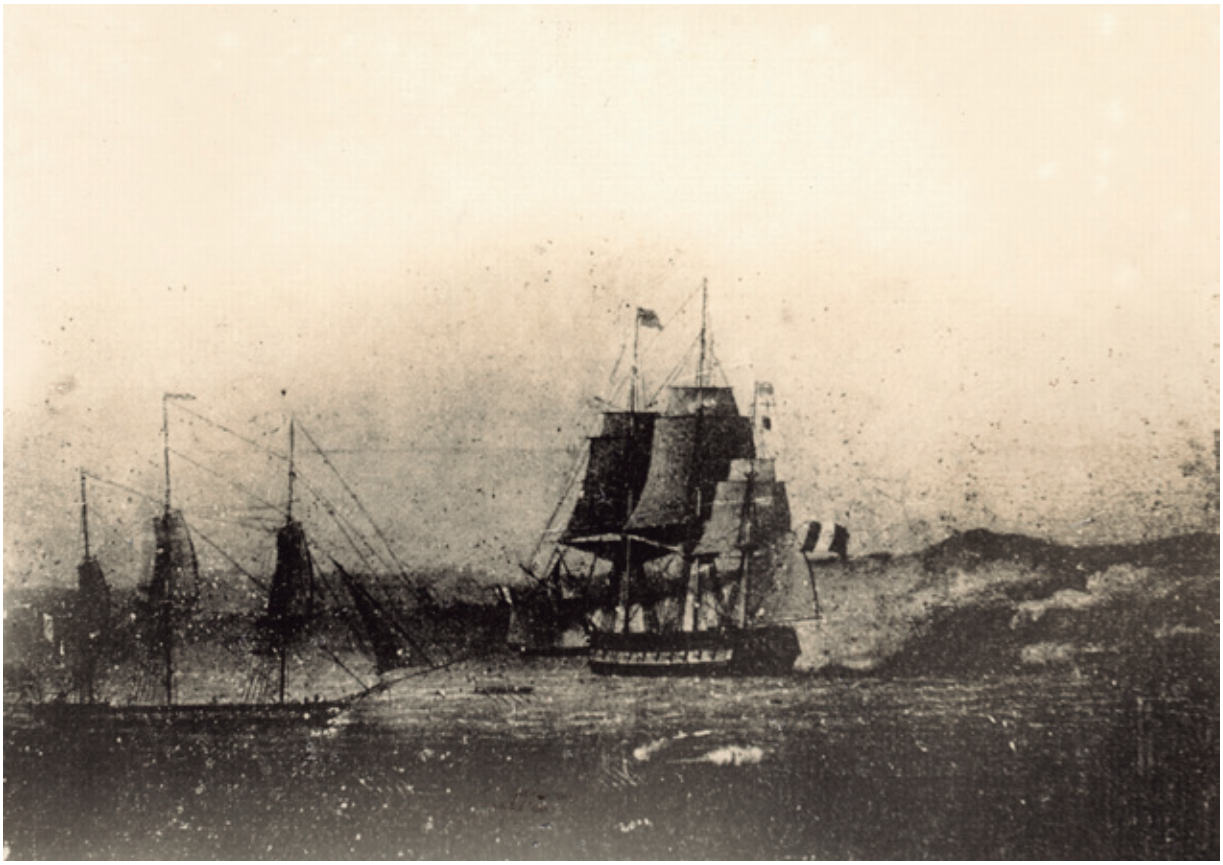
Pailebote *Sacramento,* primera nave que enarboló el pabellón peruano. Museo Naval del Perú.

el derrocamiento de Riva Agüero por la traición del Coronel La Fuente, la Escuadra, y su Jefe, continuaron sus operaciones de bloqueo al Callao, que desde 1824 hasta 1826 permaneció en poder de los realistas.

El 7 de octubre de 1824 se produjo la más importante acción naval de esas operaciones, el combate del Callao, donde destacó por su valor el marino inglés Martin Guise, al mando de la Escuadra aliada peruana-colombiana. Poco antes habían llegado desde Cádiz una Escuadrilla conformada por los bergantines *Constante* y *Aquiles*, así como el navío Asia (72 cañones), al mando del Comodoro Roque Guruceta (1771-1854). Estos buques habían hecho escala en Chiloé, isla que seguía como territorio sujeto al Virrey del Perú. En 1825, luego de la batalla de Ayacucho, estas naves realistas lograron organizar una travesía hacia Filipinas, pero pocas semanas después sus tripulaciones se amotinaron y regresaron a América para entregarse a los gobiernos independientes.

2. La Armada soberanista (1826-1836)

El más importante desafío que debió enfrentar la naciente Armada Peruana como garante de la soberanía nacional fue la guerra que la Gran Colombia le declaró al Perú (3 de junio de 1828). En este serio conflicto se produjo el combate naval de Punta Malpelo (31 de agosto de 1828), donde fueron derrotadas las naves grancolombianas *Pichincha* y *Guayaquileña*, al mando de Thomas C. Wright (1800-1868), por la corbeta peruana *Libertad*, al mando del comandante Carlos García Postigo (1786-1852).



Óleo del Combate Naval de Guayaquil.

Poco después, durante el bloqueo de Guayaquil, se produjo el combate de Cruces (22 al 24 de noviembre de 1828), donde murió en la lucha el jefe de la escuadra, el Vicealmirante Martin Jorge Guise (1870-1828), pero a pesar de ello las acciones navales lograron ser concluidas de manera victoriosa por el Comandante José Boterín (1798-1869). La campaña terrestre, a diferencia de la marítima, fue infructuosa, y en 1829 el nuevo gobierno del Mariscal Gamarra puso fin a las hostilidades.

En 1830, la novel Armada dio muestra de su celo soberanista sin temer al más poderoso adversario de aquella época. Ello ocurrió en un sonado incidente naval, cuando el barco *Hidalgo*, de bandera mexicana, que traía contrabando inglés, fue interceptado por la corbeta peruana *Libertad* y ello casi produce un encuentro armado con las fragatas *HMS Sepphire* y *HMS Tribune*, que trataron de auxiliar a la nave auspiciada por los comerciantes británicos.

Una de las figuras más importantes de este periodo formativo fue el Segundo Vicealmirante de la Armada, Don José Pascual de Vivero (1762-1834), nacido en Sevilla, que se había formado en la flota realista y se mantuvo al servicio del Perú hasta su muerte en 1834. Fue sucedido por el Contralmirante García Postigo, que se comprometió en la guerra civil entre Salaverry y Orbegoso a favor del primero y, tras la derrota de este, se exilió en Chile, su país natal. Ambos marinos son los últimos grandes exponentes de la escuela náutica

española, que daría paso a la nueva influencia británica.

La inquina política del Presidente Luis José Orbegoso (1796-1847) contra la Armada, por no haberlo apoyado, lo llevó a la imprudencia estratégica de ordenar que la flota fuese desarmada en el fondeadero del Callao. Esta medida irresponsable permitió que el bergantín chileno *Aquiles*, durante una supuesta visita de buena voluntad, aprovechase la oportunidad para capturar en una sola noche (21 de agosto de 1836) la barca *Santa Cruz*, el bergantín *Arequipeño* y la corbeta *Peruviana*, sin declaratoria de guerra ni motivo alguno. El jefe chileno al mando, Victorino Garrido, hizo uso de un "ataque preventivo" a la usanza de Lord Nelson frente a la flota danesa (1807) o de Lord Cochrane con la *Esmeralda* (1819).



Contralmirante Juan José Panizo y Talamantes. Ángel Chávez. Centro Naval del Callao.

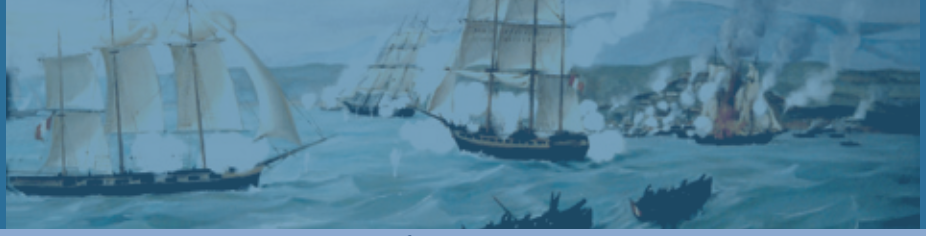
3. La Primera Guerra con Chile (1836-1839)

La Confederación Perú-Boliviana enfrentó con seriedad la declaración de la Primera Guerra con Chile (28 de diciembre de 1836), pero para entonces el adversario ya tenía el dominio del mar y había logrado poner en práctica su aspiración hegemónica en el Pacífico, como quedó evidenciada en la doctrina Portales, que contiene la carta-instrucción que este chileno le escribió al Almirante Blanco Encalada.

El Gran Mariscal Santa Cruz, consciente del grave error que había cometido Orbegoso desarmando a la flota, trató por todos los medios posibles de reconstruir la Escuadra confederada. En este contexto adverso resulta de la mayor importancia la figura del General Trinidad Morán (1796-1854), quien logró el mérito de organizar y dirigir una expedición naval que tomó las Islas de Juan Fernández, donde rindió a la guarnición e izó el pabellón Perú-boliviano (15 de diciembre de 1837). Luego esta audaz expedición se dirigió al litoral chileno, donde capturó dos naves mercantes, y bombardeó los puertos de Talcahuano, Huasco y San Antonio. En este último puerto desembarcó tropas de Marina, como también hizo en el puerto de Caldera. A su llegada a Lima, en diciembre de 1837, fue homenajeado por el Protector Santa Cruz. Es muy llamativa que esta magnífica y heroica hazaña naval no haya sido estudiada como se mereciese.

Para contrarrestar la superioridad naval chilena se conformó una pequeña escuadra confederada que operó al mando del Capitán de Fragata Juan José Panizo (1804-1865), héroe de Malpelo, quien dirigió el victorioso combate de Islay (12 de enero de 1838), que le ganó el ascenso a Capitán de Navío (10 agosto de 1838).

Tras la última invasión restauradora de Chile que llegó a Ancón a finales de 1838, el gobierno de la Confederación, escaso de medios navales, conformó con rapidez una



flotilla al mando del marino francés Juan Blanchet y su buque insignia el *Edmond*, que enfrentó a las fuerzas chilenas en el combate de Casma (13 de enero de 1839), pero la muerte en el combate del Comandante confederado arruinó la victoria que se tanto se esperaba. El 20 de febrero de 1839 la Confederación quedó disuelta.

4. La Armada Nacional (1839-1864)

Tras la Primera Guerra con Chile el Perú tuvo que ocuparse de reconstruir su Armada. Para ello, creó en 1840 la Escuela Náutica de Paita, bajo la dirección del sabio y prócer de la independencia Eduardo Carrasco Toro (1779-1865), quien alcanzó el grado de Contralmirante en 1855. Aquel mismo año se inició la adquisición y adaptación de buques para conformar una flota de mediano alcance que pudiese servir para mantener un largo bloqueo sobre el puerto boliviano de Cobija durante la guerra que se tuvo con aquel país entre 1841 y 1843. Tras la desaparición de Agustín Gamarra como caudillo hegemónico en el Perú, se abrió una verdadera "guerra de sucesión" por la silla presidencial que recibió del historiador Jorge Basadre (1903-1980) el prejuicioso y equivocado nombre de "anarquía militar".

En esta guerra de caudillos por la sucesión, la mayoría de los Oficiales de la Armada simpatizaron con la figura del General Manuel Ignacio Vivanco (1805-1874), conocido como el Director Supremo, quien en su juventud había sido cadete naval; pero su gobierno tuvo corta duración y fue vencido en un duelo estratégico por el caudillo que regiría al Perú por casi dos décadas: Ramón Castilla (1793-1867). A él el Perú le debe su primera y esencial doctrina marítima, que se identifica como "Doctrina Castilla" y que ha quedado resumida en la



Ramón Castilla retrato. Archivo Histórico de Marina.

sabia frase: "Si Chile tiene un barco, el Perú tiene dos".

Por esta razón, este mandatario inició un ambicioso programa de adquisiciones navales, que comenzó con la fragata *Mercedes* (1846), tristemente célebre por el naufragio en Casma que costó la vida a 700 personas (2 de febrero de 1854), incluido su valiente Comandante Juan Noel. Siguieron la goleta *Rímac* (1848), que fue el primer buque de guerra a vapor de Sudamérica, y la fragata *Amazonas* (1851), el primer buque de guerra peruano que circunnavegó el



Fragata *Apurímac*. Museo Naval del Perú.

globo (1856-1858), al mando de José Boterín. A ellas se agregó la fragata *Apurímac*, la cañonera *Loa* y el vapor *Tumbes*. Desde 1847 se contaba con el bergantín *Gamarra*, que se hizo famoso por haber sido destinado durante 10 meses a las costas de California (1849), para proteger los intereses peruanos que podían verse afectados por la violenta situación creada por la fiebre del oro en territorios donde el gobierno norteamericano no ejercía control pleno. Esta magnífica Escuadra, conformada gracias a los ingresos obtenidos del guano, le dio al Perú una auténtica proyección oceánica.

Ahora bien, mientras este desarrollo institucional se producía, también es cierto que muchos oficiales estaban imbuidos del sentimiento romántico de la época. No en vano el literato más característico de esta corriente, Ricardo Palma (1833-1919), fue Oficial Administrativo de la Marina. Este sentimiento se expresó, entre los Oficiales, con una alta politización que paradójicamente fue opuesta a la política interna del Presidente Castilla.

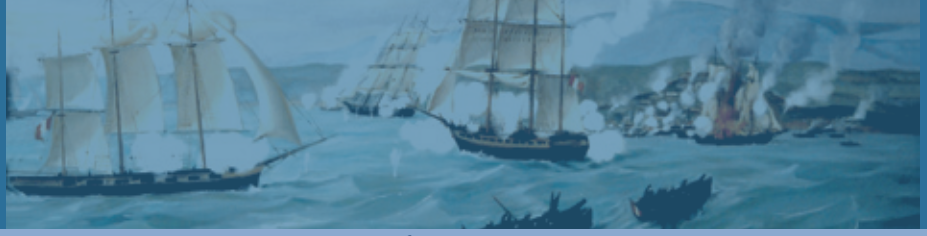
Así se puede entender porque en 1856 toda la flota se levantó en contra del gobierno de Ramón Castilla y en apoyo de su eterno rival, General Manuel Ignacio Vivanco. En esta contienda civil hicieron su aparición jóvenes figuras navales como Lizardo Montero, Miguel Grau, Aurelio García y García o Manuel Ferreyros, a quienes se llegaría a conocer como los "ases de la Marina peruana". En esta guerra civil, el General Vivanco lideró una ineficaz campaña naval sobre los puertos del norte, donde su adversario tuvo que recurrir al auxilio de buques extranjeros, pues solo contaba con el vaporcito *Ucayali*. La falta de una estrategia clara fue causa de la derrota de la flota rebelde, y finalmente su caudillo fue derrotado en Arequipa y tuvo que exiliarse (1858).

A Ramón Castilla también se debe la organización de la fuerza fluvial en la Amazonía peruana con las naves *Morona, Pastaza, Próspero, Napo* y *Putumayo,* que fueron destinadas al Departamento Marítimo y Militar de Loreto (1861), donde gracias a dicha Escuadrilla se fundó la factoría naval de la ciudad de Iquitos (1864). También se incorporaron buques para el servicio lacustre en el lago Titicaca.

Es muy importante resaltar que la "Doctrina Castilla" demostró su acierto en dos momentos cruciales para el país, primero en el periodo 1859-1860, cuando se organizó una gran flota expedicionaria que logró el bloqueo y la exitosa ocupación de Guayaquil, medida con la que se contuvieron las expectativas ecuatorianas hacia la Amazonía, y en el periodo 1865-1866, cuando todas las naciones del Pacífico necesitaron de la Armada Peruana para sustentar su defensa continental ante el conflicto con España.

5. La Armada en crisis (1864-1879)

El conflicto de las repúblicas del Pacífico con España entre 1864 y 1866 desde su inicio produjo una gran presión sobre el gobierno del Presidente Juan Antonio Pezet (1809-1879), quien procurando evitar una



guerra celebró un inconveniente tratado peruano-español que dio como resultado el estallido de una revolución. En esta crisis se produjo un grave motín de la marinería de armada, que se saldó con el asesinato del Contralmirante Juan José Panizo, que cayó defendiendo el orden constitucional (24 de julio de 1865). En noviembre de 1865 el gobierno fue derrocado y se estableció una dictadura.

El conflicto internacional se resolvió tras dos importantes combates navales, el de Abtao (7 de enero 1866) y el del Callao (2 de mayo de 1866), ocasión en que la Marina peruana alcanzó su máximo apogeo en el siglo XIX. También es cierto que por entonces inició su derrotero hacia una crisis terminal que ocurrió en 1879.

Pero estos triunfos navales no pudieron disipar las sospechas que albergaba el dictador Mariano Ignacio Prado (1826-1902) contra los oficiales de la Armada, de quienes desconfiaba por razones políticas. Fue por ello que, estando la flota peruana en el puerto de Valparaíso, el gobierno dictatorial dispuso la contratación del Almirante norteamericano John Randolph Tucker (1812-1883) para que se convirtiera en el nuevo jefe de la Armada nacional. Esta determinación vista como antipatriota hirió hondamente el honor de los marinos peruanos. Por ello, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Miguel Grau, entre otros, renunciaron a sus cargos en protesta, lo que motivó su inmediato traslado a la isla de San Lorenzo, para ser procesados por "insubordinación, deserción y traición a la patria". Una corte marcial los absolvió y repuso en sus puestos (11 de febrero de 1867), pero algunos de estos dignos oficiales (como Grau) no quisieron reincorporarse hasta después que cayó la dictadura liberal (5 de febrero de 1868).

La tensión existente entre la Marina y el



Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros, denominados los 4 ases de la Marina.

Ejército que había creado Prado se manifestó con tintes dramáticos durante la revolución militar de los hermanos Gutiérrez en 1872, cuando los marinos más distinguidos, al mando del Comandante Diego de la Haza, se colocan en favor de Manuel Pardo y Lavalle, hijo de un destacado vivanquista, y se oponen al alzamiento.

La llegada de Manuel Pardo a la Presidencia con el apoyo de la Marina hacía presagiar un relanzamiento de la Armada, pero resultó todo lo contrario. Este mandatario fue el responsable de cancelar la sabia "Doctrina Castilla" por una nueva tesis que el tiempo demostraría absolutamente desacertada. La "Doctrina Pardo" sostenía que ante el riesgo del sur no era necesario mantener una flota respetable, sino organizar una combinación internacional para disuadir a Chile de realizar una ofensiva. Así, la nueva

doctrina se resumía en la frase: "Argentina y Bolivia serán nuestros acorazados".

El tratado defensivo de 1873 entre Bolivia y el Perú que no se pudo extender a Argentina estuvo inspirado en esta idea, y fue la excusa que tendría Chile para decirse amenazado y adquirir modernos blindados que le dieron una enorme superioridad naval en el Pacífico. El Perú, sin recursos por la grave crisis económica que siguió al contrato Dreyfuss y los desaciertos gubernativos del civilismo, solo compró dos pequeñas cañoneras: la *Chanchamayo* y la *Pilcomayo* a lo largo de la década de 1870.

El 6 de mayo de 1877 los partidarios del Nicolas de Piérola, heredero político de Vivanco, capturaron el monitor *Huáscar* en el Callao y se sublevaron contra el nuevo gobierno de Mariano Ignacio Prado, quien declaró de inmediato que la nave quedaba en calidad de pirata para que fuera capturada por cualquier nave. El buque izó la insignia del notable Comandante Germán Astete (1832-1883) y se dirigió al sur a recoger a su caudillo. El 29 de mayo los buques ingleses *HMS Shah* y *HMS Amethyst* quisieron capturar al monitor rebelde, pero Astete se negó a rendirse. Se produjo el combate de Pacocha, que se hizo célebre porque el pequeño buque peruano resistió a la Marina más poderosa del mundo y se entregó luego a las autoridades peruanas en Iquique.

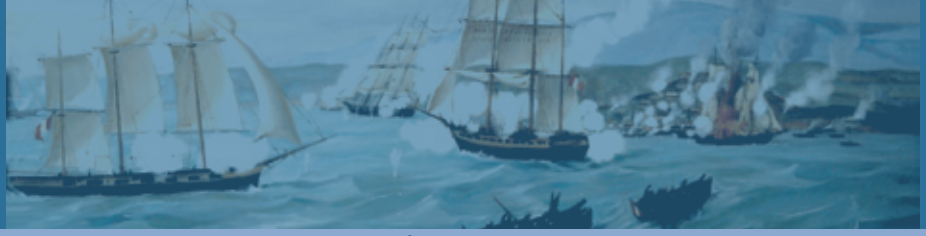
La politización que había dividido a la sociedad peruana también alcanzó a los hombres de mar. Mientras Aurelio García y García o el mismo Germán Astete se adherían al nuevo "pierolismo", otros oficiales como Montero y Grau mantuvieron sus simpatías "pardistas", sin poder predecir que los desaciertos del civilismo resultarían en la terrible debilidad marítima del Perú en 1879.

6. La Segunda Guerra con Chile y sus secuelas (1879-1904)

En 1879, un Perú de políticos despistados y ciudadanos desconcertados se encontró con la Segunda Guerra con Chile. Una



Doble ruptura del bloque del puerto de Arica, 27 de marzo 1880. Spiers. Colección Cabieses García-Seminario



poderosa flota enemiga jaqueó nuestras costas y una digna pero anticuada Armada nuestra le tuvo que hacer frente con más coraje que medios.

La escuadra del Almirante Miguel Grau se destacó por inmensos actos de valor y nobleza como en el combate de Iquique, un ingenio desmedido para realizar correrías audaces, y finalmente el sacrificio supremo en Angamos, que puso fin a la campaña naval. Desde entonces las costas peruanas quedaron a merced del avance del invasor.

Si bien la guerra naval no terminó luego de octubre de 1879, esta se iría reduciendo hasta el ocaso completo de los restos de la Escuadra tras la caída de Lima en enero de 1881. De este último periodo vale la pena resaltar algunos acontecimientos notables. El primero, la doble ruptura del bloque de Arica por la *Unión* al mando del valeroso Comandante Manuel Villavisencio (17 de marzo de 1880), y luego las dos operaciones asimétricas de las "fuerzas sutiles", como en el caso de la destrucción de las naves chilenas *Loa* (3 de julio de 1880) y *Covadonga* (13 de setiembre de 1880). Aquí no debemos olvidar el gran esfuerzo que significó el proyecto de sumergible *Toro* de Federico Blume.

Tras la ocupación de Lima se conformó el gobierno provisorio de la Magdalena, presidido por Francisco García Calderón Landa (1834-1905), quien tuvo como Vicepresidentes al Contralmirante Lizardo Montero y al General Andrés A. Cáceres (1836-1923). Cuando el Presidente se negó a firmar la cesión territorial a favor del invasor fue hecho prisionero y deportado a Chile. Entonces asumió la Presidencia Lizardo Montero, que ha sido el único Oficial de la Marina en actividad que en nuestra historia ha asumido la jefatura del Estado gobernando el país desde la ciudad de Arequipa hasta noviembre de 1883.



Contralmirante Lizardo Montero.

Un hecho interesante ocurrido durante el periodo final de la ocupación fue la estadía, entre agosto de 1883 y julio de 1884, en Lima y Callao, del famoso estratega naval norteamericano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), quien se encontraba en labores de patrullaje en el Pacífico sur al mando del *Wachusett*. Él cuenta en sus memorias que fue gracias a sus lecturas de Mommsen en el club inglés de Lima, Phoenix Club, donde encontró la inspiración para escribir su famoso libro *The sea power upon History 1660-1783*, que se publicó en 1890.

En 1885, concluyó la campaña de la Resistencia Nacional dirigida por el General Cáceres, en la cual tuvieron destacada participación importantes Oficiales navales como Manuel Villavisencio o Gregorio

Miró Quesada. En 1886 se inició la etapa de la Reconstrucción Nacional, con la Presidencia del General Cáceres tras expulsar al gobierno colaboracionista de Miguel Iglesias.

Las labores de formación naval se reiniciaron en 1888 a bordo del barco *El Perú*. El 31 de agosto de la 1889 llegó al Callao el crucero *Lima*, construido en Alemania, la primera nave bélica que se incorporó después de la guerra. El Presidente Cáceres adquirió y artilló también los vapores mercantes *Constitución* y *Chalaco*. El *Constitución* cruzó en 1896 el estrecho de Magallanes, con la finalidad de debelar la revolución federal de Iquitos, ciudad fluvial donde por aquellos años del boom del caucho hubo un gran interés por las expediciones científicas en la Amazonía y donde destacó con su exploración a Madre de Dios (1902-1904) el Oficial naval Germán Stiglich (1877-1928).

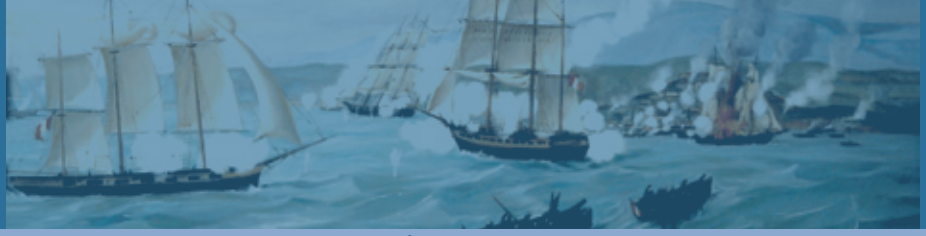
7. La reconstrucción de la Armada (1904-1932)

La reconstrucción de la Armada Peruana está unida a la carrera de un estadista de manera determinante. Nos referimos a Augusto B. Leguía (1863-1932), quien inicialmente como Primer Ministro (1904-1907) y luego como Presidente de la República, en sus cuatro periodos (1908-1912, 1919-1924, 1924-1929, y 1929-1930), puso toda su energía y dedicación para potenciar a la Marina de Guerra.

En 1904 el Perú contrató los servicios de una misión naval francesa a cargo del Capitán de Fragata Paul de Marguerye para formar a los nuevos cadetes de la Escuela Naval. Fue sucedido por el Teniente de Navío José A. Theron, quien se ocupó de promover estudios de perfeccionamiento para los nuevos Oficiales navales en el extranjero. Esta misión también se ocupó



Crucero *Almirante Grau,* 1907. Foto: Archivo Histórico de Marina.





Capitán de Navío Charles Gordon Davy. Archivo Histórico de Marina.

de la reorganización de la Armada, el mejoramiento de su Estado Mayor y su alta capacitación. Una muestra de ello fue la aparición del primer número de la Revista de Marina (1907) y el inicio de las actividades de radiocomunicación (1910), con resultados muy satisfactorios. De este modo, la institución se sumó en la incipiente era de la guerra tecnológica.

Gracias a donativos populares y un préstamo exterior se obtuvo la construcción, en los astilleros Vickers de Inglaterra, de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* que llegaron al país en agosto de 1907. También se adquirieron en Francia los sumergibles *Ferré* (1913) y *Palacios* (1914), primeras naves de su tipo en Sudamérica. El cazatorpedero *Teniente Rodríguez* (1914) fue el primer buque de guerra en cruzar por el canal de Panamá. Lamentable fue el incidente que frustró la adquisición del crucero acorazado *Comandante Aguirre*, pues se verificó que era obsoleto al momento de su compra en 1911. Los pagos se suspendieron en 1914, año en que se abrió el canal de Panamá.

En 1911 la Fuerza Fluvial de Marina concurrió con la cañonera *América* a los triunfos de La Pedrera y Caquetá, en defensa de la soberanía nacional, ante el peligro de un avance invasor en la frontera norte.

Al iniciar el Presidente Leguía la Patria Nueva, se creó el Ministerio de Marina y se contrató una misión naval norteamericana al mando del Capitán de Navío Frank B. Freyer, quien colocó al Capitán de Navío Charles G. Davy en la dirección de la Escuela Naval, con lo que se inició el real proceso reorganizador de la Armada. El 8 de febrero de 1920 se instaló, en la base de Ancón, la Escuela de Hidroaviones con instructores que habían servido en la Royal Air Force del Reino Unido, y quedó en plena actividad en 1925. Poco después, en 1926, se compraron cuatro submarinos norteamericanos de clase R, que dieron la superioridad naval al Perú y fueron determinantes para que Chile firmase el tratado de 1929, por el cual se consiguió la reintegración de Tacna al territorio nacional.

8. La Armada modernizadora (1932-1967)

Al producirse la revolución militar de Arequipa el 22 de agosto de 1930 contra el Presidente Leguía, la Marina se mantuvo leal a este mandatario, pero tuvo que aceptar la constitución de la Junta de Gobierno al mando del Comandante Luis Sánchez Cerro. Contra esta junta estalló una sublevación militar en la fortaleza del Real Felipe a fines de febrero de 1931. El 1 de marzo de ese año Sánchez Cerro se vio obligado a renunciar, pues la Marina de Guerra le denegó su apoyo, así como a los que se levantaron contra Sánchez Cerro.

Tras las elecciones generales de 1931 en que salió vencedora la Unión Revolucionaria de Sánchez Cerro sobre el Partido Aprista de Haya de la Torre, el 7 de mayo de 1932 se produjo una violenta sublevación de tintes apristas entre los marineros de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, que fueron enfrentados con fuego aéreo. El resultado, después de

doblegar a los amotinados, fueron ocho fusilados.

Este suceso y la posterior revolución aprista de Trujillo del 6 de julio de 1932 cambiaron la óptica que habían tenido hasta entonces los Oficiales de Marina, que distaba de los procedimientos del Ejército. Desde entonces la Armada, en tanto primera víctima de la infiltración revolucionaria, asumió un rol de aliado pleno del gobierno del General Óscar R. Benavides (1933-1939).

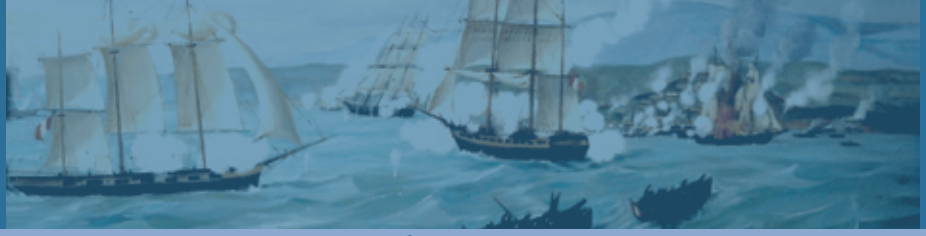
Es durante este gobierno que inicia su carrera "política" la figura más destacada de la Armada en la política nacional, el Vicealmirante Roque Saldías (1892-1974), quien fue Ministro de Salud, Trabajo y Previsión Social y Marina. Entre 1947 y 1948 el Presidente Bustamante y Rivero (1945-1948) lo nombró Presidente del Consejo de Ministros, y durante la Presidencia del General Odría (1948-1956) fue Ministro de Marina (1948-1956) y nuevamente Premier (1954-1956).

La Marina de Guerra tuvo un papel destacado durante el conflicto con Colombia (1932-1933) por el trapecio de Leticia en la costa del Caribe, donde movilizó a dos buques recién adquiridos a Estonia de fabricación rusa, el *Almirante Guise* y el *Almirante Villar*, que proyectaron un bloqueo a esas costas colombianas. En la operación del Pacífico se destacó al *Bolognesi* y a los submarinos *R-2* y *R-3*.

El 3 octubre de 1948, durante una grave crisis política, se produjo un nuevo levantamiento de la marinería aprista, que, tras ser debelado violentamente, lo que consiguió fue consolidar la alianza Armada-Ejército tras la figura del Presidente Manuel Odría, quien había realizado sus estudios de formación en la Escuela Superior de Guerra Naval, y por ello fue uno de los presidentes



SIMA-PERÚ.



que tuvo más cercanía a la visión de los marinos peruanos.

Gracias al Presidente Odría, la declaración sobre las 200 millas de mar soberano (1947) se hizo efectiva al capturar la flota pesquera del armador griego Aristóteles Onassis, que realizaba una pesca ilegal en aguas peruanas, hecho que fue sancionado por la Marina de Guerra del Perú (1954). También el gobierno nacionalista completó la obra del dique seco y el nuevo arsenal naval realizados en 1938, con la creación, en 1950, del Servicio Industrial de la Marina (SIMA).

Durante los gobiernos de Manuel Prado Ugarteche (1956-1962) y Fernando Belaunde Terry (1963-1968) la Marina continuó un programa constante de renovación de su material, al adquirir el nuevo crucero *Almirante Grau* (1959) y al modernizar sus servicios de aviación naval en 1963.

9. La Armada pacificadora (1957-1997)

En 1968 la Marina de Guerra asumió participar de manera institucional en el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas. Al poco tiempo la Marina empezó a mostrar una opinión disidente con ciertas desviaciones programáticas en el seno del gobierno revolucionario, que resultaron en la crisis política de 1975 y el inicio de la segunda fase.

Es indudable que durante este proceso político se obtuvo una importante modernización del material bélico naval y una capacitación de sus oficiales, que incluso estuvieron capacitados para servir en submarinos de propulsión nuclear, lo que logró una capacidad disuasoria que duraría varias décadas.

A partir de 1980, la Marina, por disposición del gobierno civil, debe asumir la



responsabilidad de la lucha antisubversiva, tanto en las áreas andinas, amazónicas, como en la isla del Frontón, donde se le ordena debelar el motín terrorista de 1986.

Entre los múltiples actos de heroísmo de los marinos es de destacar el enfrentamiento con las fuerzas terroristas de Sendero Luminoso en Aguaytía (Ucayali) el 13 de agosto de 1991, donde entregaron su vida heroicamente 13 combatientes de la institución: los Tenientes Segundos Raúl Riboty Villalpando y Juan Jordán de Vivero; el Oficial de Mar Luis Valdivia Espinoza, el Técnico 3 Enf. Walter Díaz Huamán, y los Cabos Segundos Bernardo Cárdenas Vílchez, William Urbina Medina, Hernán Valdez Bustinza, Manuel Luza Risso, Edgar Ángeles Lobatón, Alex Ramírez Valdivia, Enrique Vargas Bernal, Marco Quispe Ccurahua y Mariano Tesen Huamán.

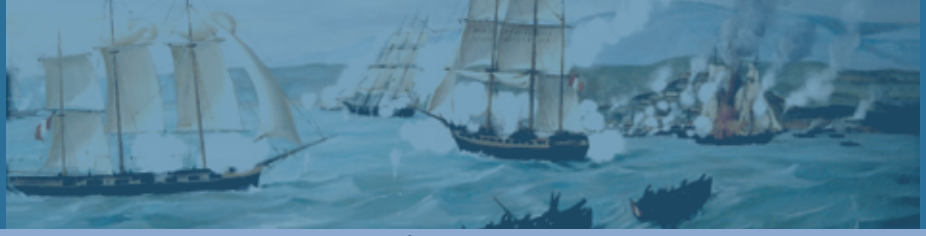
El reto que significó el terrorismo comunista obligó a la Armada a realizar cambios estructurales a una fuerza diseñada para actuar contra un enemigo convencional hacia la lucha con un enemigo no convencional, con la consiguiente tensión institucional que ello demandó. Este periodo concluyó con la participación de las Fuerzas de Operaciones Especiales en el rescate de los rehenes de la embajada del Japón en 1997. Todo ello sin desatender su capacidad operativa exterior, pues tuvo que hacer frente a los conflictos con el Ecuador en Falso Paquisha (1980-1981) y el Cenepa (1995).

10. La Armada y el desarrollo (1997-2021)

A partir de 1997 las labores de la Armada se han enfocado de manera relevante a garantizar la soberanía e integridad



BIC. *Humboldt,* en la Antártida 2013.



territorial, pero también a buscar el desarrollo y bienestar de la población, y en actividades científicas como las expediciones del buque *Humboldt* a la Antártida. Importante logro académico ha sido la construcción del buque escuela *Unión* (2014), que ha venido a colmar un anhelo largamente esperado por la institución.

El 8 de octubre de 2021 la Marina de Guerra del Perú conmemora el segundo centenario de su gloriosa historia y el inicio de una tercera centuria, reluciendo como un faro de esperanza para nuestra Patria.

Bibliografía

- DE LA PUENTE, José. *Los hombres del mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1994.
- GUERRA ARTEAGA, Hugo y BALCÁZAR VARGAS, Juan. *El fin del velasquismo y la acción institucional de la Marina de Guerra. 1975*. Lima: Editorial Universitaria. 2017.
- LAGUERRE, Michel. *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2014.
- LLOSA, Juan Carlos. *El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú*. En: *Revista de Marina*, 2005. Vol. 1, pp. 24-37.
- MELO, Rosendo. Historia de la Marina del Perú. Tomos I y II. Lima: Museo Naval del Perú. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Rebeliones navales del Callao 1932 y 1948*. En: Apuntes, 1999. Nro. 45, pp. 83-95.
- ROMERO, Fernando. *Historia Marítima del Peru*. Volumen 8. 1850-1870. Lima: Ausonia. 1984.
- VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1824*. Lima: Imp. "Lux" de E. L. Castro. 1929.
- YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las fuerzas sutiles y la defensa de la costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001.

