

REVISTA DE
MARINA
Año 116 Número 4 - 2023

Implementación de la Dirección Previsional de la Marina de Guerra del Perú - 2023, *p.8*

IESTPFFAA, aporte y posibilidad para el desarrollo nacional, *p.18*

Reserva Activa para la Gestión Institucional (RAGI): una alternativa para la optimización del servicio naval, *p.26*

Tecnología para la supervisión de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques en el marco del Anexo VI del MARPOL, *p.40*

Difusión de la imagen institucional, alianza estratégica en la República Federal de Alemania, *p.60*

El deporte y su relación con las Fuerzas Armadas, *p.68*

Ganar, *p.74*

El "síndrome del espada de honor", *p.84*

Las campanas de la Factoría Naval de Bellavista, *p.88*

El Capitán de Navío Eulogio S. Saldías Peña, *p.96*

Constituciones Políticas y Fuerzas Armadas en el Perú del siglo XIX. Una Aproximación, *p.116*



REVISTA DE MARINA

Año 116 Número 4 - 2023

Octubre - Diciembre 2023

LIMA, PERÚ

REVISTA DE
MARINA

Año 116 Número 4 - 2023

© 2023 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
www.revistademarina.pe

Director de la Revista de Marina
Valm. (r) Silvio Javier Alva Villamón

Editor General
C. de C. Michel Laguerre Kleimann

Comité Editorial y Científico
Director de Intereses Marítimos, presidente
Valm. (r) Fernando A. D'Alessio, DBA
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías
Calm. (r) Francisco Yábar Acuña
C. de N. (r) Carlos Lema Osores
Geoffrey Till, PhD
Dr. José de la Puente Brunke
Dr. Luis García-Corrochano Moyano
Rollin Thorne Davenport, MA

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú n.° 1995-1033
Tiraje: 2000 ejemplares
Cuidado de edición: Lic. Sana Fernández
Diseño y diagramación: Brenda Ulloa
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 a **revismar@marina.pe**

Revista de Marina. Año 116, n.°4 - 2023
Lima: Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos,
1907 - 2023 V; 17 cm x 24 cm. Trimestral.
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

Palabras del Director
Vicealmirante (r) Silvio Javier Alva Villamón..... 5

ARTÍCULOS

Implementación de la Dirección Previsional de la Marina de Guerra del Perú - 2023
Capitán de Navío Ismael Necochea Pino.....8

IESTPFFAA, aporte y posibilidad para el desarrollo nacional
Contralmirante Rafael Alejandro Calizaya Portal 18

Reserva Activa para la Gestión Institucional (RAGI): una alternativa para la optimización del servicio naval
Contralmirante Juan Carlos Llosa Pazos 26

Tecnología para la supervisión de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques en el marco del Anexo VI del MARPOL
Capitán de Corbeta Jonatan Mendoza Alarcón.....40

Difusión de la imagen institucional, alianza estratégica en la República Federal de Alemania
Capitán de Navío Christian Alexis Salas Ormeño 60

El deporte y su relación con las Fuerzas Armadas
Capitán de Navío Martín Alva Ramis.....68

Ganar
Capitán de Fragata Sebastián Suárez Gamarra 74

El "síndrome del espada de honor"
Capitán de Navío (f) Hugo Ramírez Brain 84

Las campanas de la Factoría Naval de Bellavista
Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram y Víctor Andrés Hummel Lee 88

El Capitán de Navío Eulogio S. Saldías Peña
Domingo García Belaunde Saldías 96

Constituciones Políticas y Fuerzas Armadas en el Perú del siglo XIX. Una Aproximación
Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann.....116

Vicealmirante
Silvio Javier Alva Villamón
Director

Estimados lectores,

Culminamos el año 2023 con la cuarta edición de la *Revista de Marina*, la selección de artículos de esta edición corresponde a tocar diversos aspectos, el primero, compartir la labor desarrollada en algunas áreas relativamente periféricas de la Marina, como tal se presenta la creación de la Dirección Previsional de la Marina, como un órgano especializado en la gestión de las pensiones y beneficios del personal naval en retiro y de sus deudos, quizás algo lejano para mucho de los lectores pero que amerita su conocimiento. Así mismo se tiene un artículo sobre el Instituto Tecnológico Público de las Fuerzas Armadas, que en los últimos años constituye el principal interés del personal de nuestra marinería al ofrecer una oportunidad de perfeccionamiento profesional a los ciudadanos que optan por el Servicio Militar Voluntario. De otro lado en esta edición recogemos un artículo sobre la labor de difusión de la Marina en el extranjero, particularmente en el caso de la Agregaduría Naval en Alemania, en colaboración con el Museo Marítimo de Hamburgo, quizá uno de los más completos en el mundo.

De otro lado, en cuanto a los temas de liderazgo se ha considerado en esta edición volver a publicar un artículo, escrito por el Capitán de Navío Hugo Ramírez Brain, que bajo el título del "Síndrome del Espada de Honor", el cual hace una reflexión, que nuestros lectores de todas las edades, deben observar en el ambiente laboral, ojalá que estas líneas les ayuden a mejorar el trabajo como equipo. En ese mismo orden de ideas se han incluido un artículo sobre el significado del deporte y otro sobre el espíritu competitivo, ambos reflexionan sobre los valores que debemos conservar en nuestra formación integral.

En lo que respecta al personal naval, en esta edición se presenta un tema que amerita un profundo intercambio de ideas, pero que resulta necesario antes las mayores necesidades institucionales de cubrir más tareas, la mayor especialización de algunos procesos y la dedicación exclusiva de muchas áreas que requieren una continuidad de personas que resulta incompatible con el desarrollo de la carrera naval, en tal sentido, la alternativa de una "Reserva Activa" con personal en retiro puede ser una opción viable. Está abierto el debate.

En cuanto a los aspectos históricos se presenta un trabajo muy especial por el detalle de la investigación subyacente, sobre las Campanas fundidas en el siglo XIX por nuestra Factoría Naval de Bellavista, predecesora de los Servicios Industriales de la Marina, en cuyas instalaciones se atendieron los requerimientos de muchas Iglesias e Instituciones públicas y privadas, y luego un artículo biográfico del C. de N. Eulogio Saldías Peña y su rol en la Guerra del Pacífico y en la reconstrucción posterior de nuestra Marina.

Así mismo, como un aporte al conocimiento histórico-jurídico de nuestros lectores, se publica un artículo sobre la evolución de la visión de las Fuerzas Armadas en las diversas Constituciones Políticas del Perú del siglo XIX, su lectura ayuda a comprender la necesidad de que la Defensa Nacional demanda una voluntad política que entienda que la Defensa no se puede improvisar, que la Nación requiere estar siempre preparada.

Finalmente, en esta oportunidad incluimos un suplemento escrito por el historiador Héctor López Martínez sobre la especial relación de dos ilustres marinos protagonistas principales de nuestra historia naval del siglo XIX, en este trabajo se destaca la naturaleza y el carácter de Miguel Grau y Aurelio García y García, a lo largo de sus vidas y de cara a los acontecimientos que enfrentaron y que en algunas circunstancias también los distanciaron. Una lectura que nos acerca al lado humano de estos actores de nuestra historia naval.

Como siempre, agradecer a todos nuestros colaboradores en su apoyo con sus artículos para lograr el objetivo de esta *Revista*, en la difusión y explicación de temas de interés para el personal naval.



Octubre - Diciembre 2023
LIMA, PERÚ

Implementación de la Dirección Previsional de la Marina de Guerra del Perú - 2023

Implementation of the Navy Social Security Directorate

Capitán de Navío Ismael Necochea Pino. Oficial de Comando General de la Marina de Guerra del Perú, ostenta la calificación en Submarinos e Ingeniería de Sistemas. Es bachiller en Ingeniería Naval por la Universidad Nacional de Ingeniería, licenciado en Ciencia Marítimas Navales de la Escuela Naval del Perú. Es Master en Liderazgo Internacional por la Escuela de Alta Dirección y Administración EADA Business School, Magister en Gestión Pública por la Escuela de Administración de Negocios para Graduados ESAN y Magister en Administración de Negocios por CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ha llevado los cursos Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra Naval, el curso Comando y Estado Mayor Conjunto de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas, el curso de Coordinador de Ataque 209 y de Operaciones Submarinas y Táctica Avanzada. Ha sido instructor en el Instituto de Educación Superior Tecnológico Naval – CITEN y la Escuela Naval del Perú. Se ha desempeñado como jefe de comunicaciones, electricidad, electrónica, armamento, operaciones y navegación, segundo comandante en unidades submarinas y como Comandante del B.A.P. *Arica*. Además, ha sido integrante del Estado Mayor de la Comandancia de Submarinos, Cuarta Zona Naval, Comando Operacional del Ucayali y Estado Mayor General de la Marina. Asimismo, se desempeñó como Secretario Académico en la Escuela Naval, Oficial Secretario en la Secretaría de la Comandancia General de la Marina y Jefe del Dpto. de Expedientes y Pensiones en la Dirección de Administración del Personal de la Marina de Guerra del Perú. Ha sido miembro de la Misión Diplomática como Agregado Naval Adjunto a la Embajada del Perú en la República de Chile. Actualmente es Director Previsional de la Marina y cursa la Maestría de Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales CAEN.

Resumen: Siendo necesario realizar una reingeniería en el aspecto de administración del personal, con la finalidad de ser más eficientes en los procesos de atención al usuario, resolución de quejas y demoras en los servicios existentes del personal en retiro y familiares, que podría impactar en la imagen institucional de la Marina de Guerra del Perú, el 1 de diciembre del 2022, la Dirección General de Personal de la Marina (DIPERMAR),[1] propuso realizar la modificación de la estructura orgánica subordinada a fin de atender las necesidades actuales, facilitar y agilizar el desarrollo de las actividades administrativas, la atención del personal que pasa a la situación de retiro, pensionista y deudos fallecidos en actos

1 Oficio N° 5983/S1 (Promueve el Director General del Personal de la Marina - 01 Dic 2022.

del servicio, y de esta manera lograr el fortalecimiento de la imagen institucional, que ha sido afectada por las demandas, denuncias, impugnaciones de titulares y familiares del personal naval, quienes buscan ser orientados y atendidos en sus derechos, beneficios sociales y/o pensiones.

El diseño de la nueva estructura orgánica fue aprobado el 19 de julio del 2023, la cual dispone la implementación experimental de la Dirección Previsional de la Marina[2] en base a criterios de objetividad, simplicidad, funcionalidad, interacción, desarrollo tecnológico, economía de recursos, oportunidad, desburocratización, agilidad en la toma de decisiones, solución de situaciones, con la finalidad de incorporar nuevas funciones no previstas. La propuesta sustentada contempla contar con una unidad orgánica capaz de responder a la realidad actual y a las exigencias de modernidad y tecnología que permita resolver la problemática previsional existente, dando prioridad a las personas adultas mayores y a los familiares de quienes ofrendaron su vida por el país. Es técnicamente factible y legalmente viable la implementación de una nueva unidad orgánica como dependencia especializada en temas previsionales y subordinada a la Dirección General del Personal de la Marina, con carácter experimental, con la finalidad de cumplir labores anteriormente indicadas y, de esta manera, lograr la satisfacción de los usuarios y mejorar la imagen institucional.

Palabras clave: pensiones, sistema previsional.

Abstract: *Being necessary to carry out a reengineering, with the purpose of being more efficient in the processes of attention to the user, complaints of retired personnel and relatives, delays in the existing services, impacting the Institutional Image of the Navy of Peru, on 01 December 2022, the General Directorate of Navy Personnel (DIPERMAR), proposed to modify the subordinate organic structure in order to meet current needs, facilitate and expedite the development of administrative activities, the care of passing personnel to the situation of retirement, pensioner and relatives fallen in acts of service, as well as to achieve the strengthening of the institutional image, which has been affected by the demands, complaints, challenges of owners and relatives of the naval personnel, who seek to be oriented and attended in their rights, social benefits and/or pensions.*

The design of the new organic structure was approved on July 19, 2023, establishing the Experimental Implementation of the Navy Social Security Directorate, based on criteria of objectivity, simplicity, functionality, interaction, technological development, economy of resources, opportunity, debureaucratization, agility in decision-making, solution of situations, in order to incorporate new unforeseen

2 Directiva CONGEMAR N° 08-2023 – 19 Julio 2023.

functions. The proposal has been supported by having an organic unit capable of responding to the current reality and demands of modernity and technology that allows solving the existing pension problems, giving priority to the elderly and the relatives of those who offered their lives for the country. It is technically feasible and legally viable to implement a new organic unit, as a dependency specialized in pension issues and subordinated to the General Directorate of Navy Personnel, on an experimental basis with the purpose of fulfilling the previously indicated tasks, thus achieving the user satisfaction and improve the Institutional Image.

Keywords: *Pensions, pension system.*

Introducción

El diseño organizacional del Departamento de Expedientes y Pensiones, desde su creación hace cincuenta años, obedecía a una realidad y coyuntura en la que los pensionistas egresados de los centros de formación de la Institución oscilaban en un promedio de 20 oficiales de escuela, 10 oficiales asimilados, 180 alumnos básicos y 250 personal de tropa; que, con el tiempo, se ha incrementado aproximadamente a 150 oficiales de escuela, 20 oficiales asimilados, 600 alumnos básicos y 900 personal de tropa; progresión que no se ha tenido en cuenta y ha creado una gran demanda de atención originando una brecha que impacta a nivel previsional y de beneficios sociales[3].

A través de la historia, desde el gobierno militar del General Juan Velazco Alvarado, en los años 70, han surgido una gran variedad de normas en favor de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú[4] que le han dado un valor agregado en compensación al sacrificio y restricciones que tiene la carrera militar grandemente dignificadas; así como a las acciones en defensa de la patria y la paz social. Es así como aparecen las normas que acreditan lo que ahora se conoce como "derechos previsionales" y que comprenden el derecho a la pensión de vejez, invalidez, incapacidad y fallecimiento, entre otras, que establecen que se podrá percibir las rentas correspondientes al régimen de jubilación o cese de acuerdo a su tiempo de servicio; y se debe precisar que, en esa época, la demanda de jubilados era mucho menor a la actual, donde un departamento con un personal reducido era suficiente para atender al personal militar que transitaba hacia la situación de retiro, así como a los pensionistas y deudos de los fallecidos en cumplimiento del deber.

3 Reglamento Orgánico de la Dirección de Administración de Personal de la Marina (REDAP-12019)
4 Pensionistas Montepío y Decreto Ley N° 19846.

Ortiz (2016), en su tesis para optar el grado académico de Doctor en la Universidad de Murcia-España, titulada "La juridificación del concepto europeo de pensiones adecuadas, seguras y sostenibles", planteó como objetivo general estudiar su impacto en la normativa española, estructurándose para ello en función de los componentes que intitulan la comunicación europea: pensión adecuada, pensión sostenible y pensión segura. El enfoque de investigación comparada ha sido eminentemente de carácter macro comparativo, al analizar los sistemas jurídicos en su conjunto desde una visión global del derecho a la seguridad social.

Con el correr de los años, otro factor importante que ha incidido directamente en la problemática de las pensiones es el incremento de la esperanza de vida de las personas, así como el aumento de su descendencia; es decir, se explica en los años de vida que podría alcanzar en promedio una determinada población (alrededor de entre 80 y 90 años dependiendo el país) y que antiguamente oscilaba en una edad menor a la actual debido al desarrollo de la medicina, la tecnología antienvejecimiento y medicamentos más avanzados que le permiten prolongar la vida y superar los 80 años[5]; del mismo modo, esa extensión de vida y desarrollo ha llevado consigo a que el ser humano tenga más generaciones vivas e hijos en un hogar nuclear o fusionado con tendencias a seguir estudios profesionales o técnicos superiores.

Actualmente, existe un aproximado de 107 000 pensionistas, cada uno con un expediente previsional administrativo, entre ellos personal militar y civil (nombrados y contratados). Estos legajos se encuentran en custodia del Departamento de Expedientes y Pensiones, el mismo que se ha visto sobrepasado por el volumen de expedientes que se incrementan cada año, así como también, carece de herramientas tecnológicas para la digitalización de los expedientes previsionales.

En adición, se ha reportado en estos últimos años un incremento en los trámites[6] administrativos, solicitudes, reclamos y demandas judiciales por parte del personal naval pensionista, así como de familiares, deudos y usuarios relacionados a los temas previsionales, beneficios sociales, entre otros, lo cual eleva la carga administrativa al Departamento de Expedientes y Pensiones. Toda esta situación impacta negativamente generando una mala percepción

5 Envejecimiento activo y mejora de la calidad de vida en adultos mayores, Revista de Psicología y Educación, Universidad Complutense de Madrid.

6 Estadísticas del Dpto. de Expedientes y Pensiones de DIPERADMON, junio 2022.

de la atención y servicio que se presta a los pensionistas; pues la familia naval se siente decepcionada por no haber sido atendida oportunamente[7], sufrir la morosidad en la atención o haber sido mal orientada, con lo cual pierde tiempo valioso y sin poder alcanzar sus beneficios o pensiones. Ello se ha visto agravado en los últimos años generando serias repercusiones que urgen sean resueltas.

Sustento

A nivel funcional, es importante tener presente que la actividad principal de la labor previsional no solo se centra en hacer un correcto cálculo del tiempo que demandan los servicios reales y efectivos, sino también en verificar el cumplimiento de requisitos que establezca la norma y determinar su correcta interpretación conforme los diferentes regímenes laborales aplicables para el personal militar y civil[8] y que por su variedad generan la necesidad de contar con personal que tenga conocimiento o sea especialista en estas materias.

Es necesario aplicar criterios de racionalidad, eficiencia, eficacia y productividad para la implementación de una nueva unidad orgánica especializada en asuntos previsionales. En ese sentido, mediante Ley n.º 27658[9] se promulgó la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, a su vez el reglamento del Decreto Supremo n.º 030-2002-PCM, que declaró al Estado en proceso de modernización en sus diferentes instancias, entidades, organizaciones y procedimientos, con la finalidad de mejorar la gestión pública y construir un servicio descentralizado en favor de la ciudadanía.

La Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú[10] establece que esta adopta una estructura en base a objetivos institucionales y en concordancia con la legalidad, transparencia, simplicidad, eficacia, simplificación administrativa, igualdad, celeridad, especialidad, entre otros, contenidos en la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General[11]. Siendo imprescindible obtener la mejora en el diseño orgánico para solucionar los problemas existentes, es necesario que se implemente una Dirección Previsional a fin de atender las necesidades actuales, facilitar y agilizar el desarrollo de las actividades administrativas, la atención del personal que pasa a la situación de retiro, pensionistas y deudos de los fallecidos en actos del servicio, así como

7 Encuetas realizadas por el Dpto. de Expedientes y Pensiones de DIPERADMON, mayo 2022.
8 Decreto Ley n.º 276, 19990, 20530, docentes, de salud, funcionarios.
9 Ley n.º 27658 (17 de enero 2002) Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, y sus modificatorias.
10 Decreto legislativo n.º 438 (27 de setiembre 1987).
11 Ley n.º 27444 (21 de marzo 2001).

lograr el fortalecimiento de la imagen institucional, que ha sido afectada por los continuos reclamos, quejas, demandas, denuncias, impugnaciones de titulares y familiares del personal naval, que buscan ser orientados y atendidos en sus derechos, beneficios sociales y/o pensiones y que, lamentablemente, no es posible atender óptimamente.

La Marina de Guerra del Perú, a través del Departamento de Expedientes y Pensiones de la Dirección de Administración de Personal de la Marina, por más de cincuenta años, viene brindando servicios previsionales al personal naval, realizando procesos de alta responsabilidad en materia previsional y/o constitucional, que amerita una reingeniería y reestructuración orgánica conducente a la prestación de servicios y procesos especializados en materia previsional; por lo que se ha identificado la necesidad de crear una dependencia especializada en materia previsional con el rango de Dirección; de esta manera, se podrá brindar una atención personalizada y óptima al personal naval y sus deudos en sus diferentes requerimientos, así como concentrar algunas funciones propias de beneficios sociales que se encuentran en otras dependencias de la Marina[12].

Por ello, es importante poner énfasis en la selección del recurso humano competente y capacitado existente en el Departamento de Expedientes y Pensiones de la Dirección de Administración de Personal de la Marina, quienes deben ser elegidos por su especialización previsional para integrar la dotación de la nueva Dirección Previsional con carácter experimental; y sean provistos de mayor capacitación en materia previsional, gestión administrativa, atención al usuario y habilidades blandas para contribuir con una atención especializada y personalizada a los administrados, quienes remiten sus solicitudes dentro de los alcances de la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, y normas sobre transparencia y acceso a la información.

Se plantea una reestructuración orientada a incrementar su nivel de eficiencia, productividad, celeridad, mejora de atención personalizada al personal naval que pasa a la situación de retiro y pensionistas, así como optimizar el uso de los recursos materiales, humanos y económicos. También, se propone redefinir y actualizar las funciones, procesos y procedimientos técnico-administrativos para que obedezcan a las nuevas situaciones estructurales y funcionales planteadas, así como la implementación de mecanismos de

12 En el año 2022, se identificó a los beneficios sociales de gastos de sepelio a cargo de la Dirección de Bienestar de la Marina de Guerra del Perú y Dirección General de Personal y subsidios a cargo de los Departamentos de Personal Superior y Subalterno de la Dirección de Administración del Personal.

transparencia, interacción en tiempo real, agilidad y oportunidad en la toma de decisiones que coadyuven a un mejor funcionamiento de la organización y cubran las necesidades y desafíos que se deben afrontar.

Además, redefinir y actualizar los órganos de dirección, asesoramiento, apoyo y de línea, dentro de la nueva dirección experimental, adecuándolos a criterios de especialización y derechos previsionales[13] del personal naval, conforme la múltiple y compleja casuística vinculada a los diferentes regímenes pensionarios, excepciones, restricciones y normas vigentes, a fin de optimizar y facilitar el desarrollo de las actividades técnico-administrativas, así como la productividad y desarrollo del trabajo en un óptimo clima laboral de armonía y cooperación. Es necesario que la Dirección Previsional, con carácter experimental, incorpore en su estructura las diversas áreas orgánicas[14] que actualmente no cuenta el Departamento de Expedientes y Pensiones, lo cual lo hace insuficiente y limitado para poder cumplir las funciones y atención que es necesario sean cubiertas para el personal naval y sus familiares.

Cabe recalcar que la función principal de la labor previsional se centra no solo en hacer un correcto cálculo del tiempo de servicios reales y efectivos, sino también en verificar el cumplimiento de requisitos que establezca la norma aplicable y determinar su correcta interpretación conforme a los diferentes regímenes laborales y pensionarios aplicables para el personal militar bajo el régimen del Decreto Ley n.º 19846[15], del régimen del Decreto Legislativo n.º 1133[16] y Montepío, así como del personal civil y que por su variedad y complejidad normativa genera la necesidad de contar con personal estable que tenga conocimientos empíricos, prácticos, con capacitación o sean especialistas en temas previsionales.

Asimismo, es necesario reducir las brechas tecnológicas, implementar nuevas fórmulas y procesos organizacionales, sustentados en el irrestricto cumplimiento de los principios generales del derecho, principios constitucionales y principios administrativos (igualdad ante la ley, igualdad en la aplicación de la ley, social, previsional, imprescriptibilidad, celeridad, simplicidad, especialidad,

---

13 El Director Previsional de la Marina (en julio 2023) determinó la regla del 5, 4, 3 que implica la cantidad de beneficios previsionales si un personal naval fallece o queda inválido en acto o a consecuencia del servicio, fuera del servicio o estando en retiro, respectivamente.

14 De acuerdo a la estructura orgánica de la Directiva COMGEMAR 08-2023 del 19 de julio del 2023.

15 Se unifica el régimen de pensiones del personal militar y policial de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, por servicios al Estado (26 de diciembre 1972).

16 Decreto legislativo para el ordenamiento definitivo del régimen de pensiones del personal militar y policial (08 de diciembre 2012).

simplificación administrativa). En suma, crear una dependencia especializada que cuente con personal calificado en materia previsional y/o constitucional con rango de Dirección, que permita a la Institución brindar un servicio óptimo, de calidad, modernizado y acorde a los actuales tiempos.

Igualmente, es necesario que se cree el órgano de Atención al Usuario, modernizado, que deberá contar con una multiplataforma para la atención presencial, virtual, telefónica y electrónica que permita atender las necesidades e interrogantes del personal retirado o familiares del personal fallecido en acción de armas o en acto de servicio que viven en regiones alejadas y no pueden viajar por ser muy ancianos o no cuentan con medios económicos o son personal vulnerable o están limitados físicamente y recurren a pedir favores a través de interpósitas personas para que les ayuden, porque no se puede llegar a ellos o desconocen la organización naval o los procedimientos y trámites que se deben hacer.

Además, al constituirse la Dirección Previsional, esta permitirá directamente decidir y coordinar, así como participar activamente con los organismos extrainstitucionales relacionados en materia previsional y derechos del personal, como son la Caja de Pensiones Militar Policial (CPMP), Dirección General (DGEPREV) y Oficina Previsional de las Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa (OPREFA), Oficina Nacional Previsional (ONP), Dirección de Administración de Derechos Previsionales del Ejército del Perú, entre otros).

Se ha identificado el constante cambio y evolución del tema previsional tanto en el ámbito nacional como internacional, que ha impulsado un cambio orientado a contar con personal especializado, calificado en los temas antes citados y de esta forma contar con una dotación especializada permanente y no de forma temporal o transitoria, que se dedique directamente a atender, tramitar, gestionar, coordinar, absolver, resolver y agilizar los requerimientos del personal militar que se encuentra en situación militar de retiro, personal civil cesante y sus deudos.

La creación de la Dirección Previsional está orientada a la administración y control del personal militar en situación de retiro, personal civil cesante y sus deudos[17], todo lo cual constituye una necesidad no operacional, sino de atención del recurso humano que prestó servicios a la Institución y al país, por lo que, por dicho servicio le corresponde derechos y beneficios previsionales, así como al personal que sufrió invalidez o falleció en acción de armas, en acto del servicio,

17 Según funciones de la Dirección Previsional en la Directiva COMGEMAR 08-2023 del 19 de julio 2023.

en consecuencia, u ocasión del servicio, y atender a sus viudas, hijos huérfanos, deudos, etc. La Dirección Previsional de la Marina orientará su misión a "dirigir, planear, evaluar, tramitar y reconocer los derechos previsionales y sociales del personal superior, subalterno, marinería y civil de la Marina de Guerra del Perú conforme a las leyes y normas vigentes, así como coordinar con las entidades u organismos extrainstitucionales vinculados con el ámbito de su competencia".

La creación de la nueva Dirección Previsional, con carácter experimental, involucra la modificación del Reglamento Orgánico, puesto que propone el traslado y adscripción de algunas de las funciones del órgano vigente (Departamento de Expedientes y Pensiones), que serán consideradas dentro de la organización de la nueva Dirección, y se incorpore la creación de las oficinas de Asesoría Legal, Sistemas y Registros, Fiscalización, Administración, Personal, Telemática, entre otros, dentro de la nueva organización.

A fin de no duplicar funciones con la creación de la dirección especializada en materia previsional, se ordenarán, subsumirán y optimizarán los procesos de alta responsabilidad y servicios que reconozcan los derechos y beneficios previsionales del personal naval (superior, subalterno, marinería y civil) y se emitirán los actos administrativos que cumplan lo ordenado por mandato judicial en materia previsional. En síntesis, absorberá todos los campos del derecho previsional, beneficios sociales y los requerimientos de las entidades extrainstitucionales relacionados a los temas en mención. También, tendrá asesoramiento especializado encargado de evaluar, determinar, interpretar y emitir pronunciamientos en asuntos de carácter jurídico-legal en las materias previsionales y constitucionales, el mismo que debe de brindar apoyo y asesoramiento al personal militar en retiro, personal civil cesado y familiares de los titulares fallecidos en acción de armas, actos del servicio, discapacitados, entre otros.

Asimismo, efectuará proyectos y mejoramiento de normativas previsionales; tendrá un área especializada en sistema, registro y cargado de información en una base de datos actualizada de todo el personal pensionista con sus familiares beneficiarios, conteniendo su dirección, correo electrónico, estado civil, cantidad de hijos, entre otros. Tendrá que extender puentes tecnológicos y virtuales con los pensionistas en tiempo real; en tal sentido, es necesario emitir el acto administrativo que designe las funciones del Director Previsional de la Marina, así como considerar lo siguiente: las modificaciones de los reglamentos que se opongan a las mismas y la extinción del Departamento de Expedientes y Pensiones subordinado orgánicamente a la Dirección de

Administración de Personal de la Marina, así como de otras dependencias con la finalidad de evitar duplicidad de funciones.

Conclusión

La nueva estructura propuesta busca acortar y agilizar la cadena de mando y facilita ubicar en ese nivel a personal profesional especializado. Igualmente, busca contar con personal militar y civil capaces de formular procedimientos ágiles y expeditivos, atención oportuna, descentralizar y desconcentrar la burocracia, orientado a la solución, en breve plazo, de casos de fallecimiento de personal naval derivados de actos del servicio, así como la atención a sus deudos.

Referencias

1. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Reglamento de la Dirección de Administración del Personal de la Marina de Guerra del Perú REDAP-12019. 2016.
2. PERÚ. Decreto Ley n.º 19846. Determina y norma los derechos de pensión del personal militar y policial de las Fuerzas Armadas y Fuerza policiales. Diario oficial *El Peruano*. Lima, 1974.
3. ORTIZ. *La Juridificación del Concepto Europeo de Pensiones Adecuadas, Seguras y Sostenibles*. Tesis de doctorado. Universidad de Murcia-España, 2016.
4. PERÚ. Decreto Ley n.º 20530. Regula las pensiones y compensaciones a cargo del Estado correspondientes a los servicios de carácter civil prestados por los trabajadores del sector público nacional no comprendidos en el Decreto Ley n.º 19990. Diario oficial *El Peruano*. Lima, 2002.
5. PERÚ. Ley n.º 27658. Ley marco de modernización de la gestión del Estado. Diario oficial *El Peruano*. Lima, 2006.
6. PERÚ. Decreto Supremo n.º 030-2002-PCM. Aprueban Reglamento de la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado. Diario oficial *El Peruano*. Lima, 2002 .
7. PERÚ. Ley n.º 27444. Ley del Procedimiento Administrativo General. Diario oficial *El Peruano*. Lima, 2011.
8. PERÚ. Ley n.º 1138. Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú. Diario oficial *El Peruano*. Lima, 2009.
9. PERÚ. Decreto Legislativo n.º 1133. Ordenamiento definitivo del régimen de pensiones del personal militar y policial. Diario oficial *El Peruano*. Lima, 2012.
10. PERÚ. Decreto Legislativo n.º 276, Decreto Ley n.º 19990 y Decreto Ley n.º 20530. Personal docente del sector Defensa incorporado a la Ley de la Carrera Publica Magisterial con Ley n.º 31378.
11. UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID, *Revista de Psicología y Educación* n.º 6. Universidad Complutense de Madrid. 2011, pp.225-238.

IESTPFFAA, aporte y posibilidad para el desarrollo nacional

IESTPFFAA, contribution and possibilities for the national development

Contralmirante Rafael Alejandro Calizaya Portal. Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en 1993. Es calificado en guerra de superficie, electrónica y comunicaciones. Es magíster en Liderazgo y Dirección Estratégica por CENTRUM – Católica. Ha sido dotación de varias unidades de superficie. Fue Segundo Comandante del B.A.P. *Herrera*, B.A.P. *Montero* y Comandante del B.A.P. *Palacios*. Actualmente, se desempeña como Director General del Instituto de Educación Superior Tecnológico Publico de las Fuerzas Armadas.

Resumen: La acción del IESTPFFAA, Instituto de Educación Superior Tecnológico Público de las Fuerzas Armadas, proporciona personal altamente capacitado, con valores adquiridos en su permanencia en las Fuerzas Armadas, que constituye una reserva calificada, así como personal técnico para la industria naval y nacional.

Palabras clave: servicio militar, carrera profesional técnica, industria naval, industria nacional, desarrollo nacional.

Abstract: *The action of the IESTPFFAA provides highly trained personnel with values acquired during their stay in the Armed Forces and constitute a qualified reserve as well as technical personnel for the naval and national industry.*

Keywords: *Military Service, technical professional career, naval industry, national industry, national development.*

"Denme un punto de apoyo y moveré el mundo".

Arquímedes

El Instituto de Educación Superior Tecnológico Público de las Fuerzas Armadas (IESTPFFAA) fue creado con Resolución Suprema n.º 018-2013-ED de fecha 7 de mayo de 2013[1]. Se estableció provisionalmente en el Fuerte "General de División Rafael Hoyos Rubio" en el distrito del Rímac e inició oficialmente sus actividades académicas en el periodo 2015-II.

La decisión de crear el IESTPFFAA responde a lo normado en la Ley 29248[2], que instituye que el servicio militar es retribuido mediante una serie de beneficios y derechos que buscan compensar las necesidades de los participantes y brindar posibilidades de desarrollo personal para su futuro; en tal sentido, en su artículo 54 se establecen los derechos y beneficios para quienes se encuentran cumpliendo el servicio militar voluntario, entre los cuales se norma: "Recibir educación básica, educación técnico productiva o **educación superior tecnológica en distintas especialidades**, las que darán lugar a la obtención de la certificación o del título correspondiente a nombre de la Nación…"[3]

Es así que, el reglamento de la Ley de Servicio Militar, en su artículo 65[4], indica cuales son las carreras profesionales técnicas a ser proporcionadas al personal del servicio militar voluntario: Electrónica Industrial, Computación e Informática, Construcción Civil, Mecánica de Producción, Mecánica Automotriz, Administración Hotelera, Administración de Recursos Forestales, Industrias Alimentarias, Análisis de Sistemas, Mantenimiento de Maquinaria, Explotación Minera y Fotografía. Estas doce carreras abarcan las principales actividades industriales del país.

El IESTPFFAA es una institución educativa pública singular en Latinoamérica, pues en los veintiún países de la región no existe una experiencia educativa dirigida al personal del servicio militar con la finalidad que sigan estudios en carreras profesionales técnicas de alta demanda

1 Resolución Suprema n.º 018-2013-ED de fecha 7 de mayo de 2013. En su artículo 1.º resuelve crear el Instituto de Educación Superior Tecnológico Público "De las Fuerzas Armadas" y autorizar su funcionamiento a partir del primer semestre del año 2014, en el distrito del Rímac, provincia y departamento de Lima, y el de la carrera profesional de Electrónica Industrial, con una duración de seis semestres académicos y una meta anual de 80 estudiantes, en el horario de 8:00 a 16:00 horas, conducente al otorgamiento del título profesional técnico en Electrónica Industrial.

2 Ley 29248, Ley del Servicio Militar.

3 Ley 29248, Ley del Servicio Militar, articulo 54: De los Derechos y Beneficios, inciso 8; el resaltado es propio.

4 Reglamento de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, articulo 65: De los Beneficios, párrafo 1, inciso (a).



Desarrollo de los programas profesionales técnicos de Explotación Minera, Mecánica de Producción, Topografía e Industrias Alimentarias



Desarrollo de los programas profesionales técnicos de Mantenimiento de Maquinaria, Mecánica Automotriz, Computación e Informática y Administración Hotelera

laboral y que impacten en la defensa y desarrollo nacional, puesto que sus egresados ayudan a reducir la brecha de personal técnico profesional en el país; asimismo, es consecuente con el rol estratégico del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, de participar en el desarrollo nacional[5], y con la Ley de la Marina de Guerra del Perú, que establece su participación en la ejecución de las políticas de Estado en materia de desarrollo económico y social del país[6].

5 https://www.gob.pe/institucion/ccffaa/institucional.

6 Ley de la Marina de Guerra del Perú, Decreto Legislativo n.º 1238, artículo 4: Funciones, inciso 8.

El perfil del egresado es de un profesional técnico competente y capaz, forjado en valores de honestidad, respeto, responsabilidad, solidaridad, integridad, trabajo en equipo y, lo más importante, el amor a la patria. Esta formación entrega a la sociedad profesionales con las competencias y capacidades que posibilitan su participación en el desarrollo de sus respectivas regiones, así como constituir una reserva altamente calificada para ser convocada en caso sea necesario. Con más de mil ochocientos egresados, las encuestas elaboradas durante el año 2023[7] a los jóvenes que realizan el servicio militar voluntario, arrojaron como resultado que, estudiar en el IESTPFFAA fue la segunda opción que influenció en su decisión de realizar el servicio militar voluntario; mientras que la primera fue ingresar a las diferentes escuelas de los institutos armados.



Ceremonia de egreso de la XI promoción periodo académico 2023-I

Desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, el IESTPFFAA ha concretado alianzas estratégicas y suscrito convenios con instituciones públicas y privadas, como el SIMA-PERU, COSAPI, SERVOSA CARGO, IGH GROUP, 4G FLOTA PERU, AVT AEROPARTS SAC, SERVOSA, GEOPERU CORPORATION SAC, ANDEAN ELECTRONICS S.A.C., CEELIMP GROUP, VIRGO MERCANTIL, SOLDEXA, entre otras; todos ellos con el firme objetivo que sus estudiantes realicen experiencias formativas en situaciones reales de trabajo, y, de esta manera, lograr insertar laboralmente a sus egresados.

7 Encuesta realizada entre los meses de enero a julio de 2023 por personal de difusión a unidades militares en Lima, Tumbes, Lambayeque, Piura, San Martin, La Libertad, Amazonas, Arequipa, Loreto, Ucayali, Tacna, Junín, Moquegua, Cusco, Cajamarca, Madre de Dios y Puno.

Por otro lado, una cantidad importante de estudiantes y egresados realizan emprendimientos independientes, y otros optan por retornar a las filas militares mediante los procesos de asimilación para personal técnico de la Marina de Guerra, Fuerza Aérea del Perú y Ejercito del Perú, que les permite lograr un cambio positivo y significativo en sus proyectos de vida y de familia.

Siguiendo esa misma estela, para fomentar el bienestar social de la comunidad educativa y la empleabilidad de los estudiantes y egresados mediante la implementación de bolsa de trabajo, bolsa de prácticas pre-profesionales y emprendimientos, el IESTPFFAA ha participado el presente año en importantes convenciones y exposiciones, como el "IX Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres SITDEF-2023", "V Expo Cyber de Seguridad y Defensa 2023", "PERUMIN 36 – Convención Minera" y "Exhibición Tecnológica y Minera (EXTEMIN)".



Participación en "PERUMIN 36 – Convención Minera", "Exhibición Tecnológica y Minera (EXTEMIN)", "SITDEF-2023" y "V Expo Cyber de Seguridad y Defensa 2023"

Del mismo modo, el IESTPFFAA fue finalista en el "Concurso a las Buenas Prácticas en Gestión Pública 2023"[8], en el que obtuvo el reconocimiento por su experiencia dentro de la categoría de inclusión social, con la buena

8 Desde el año 2005, Ciudadanos al Día organiza anualmente el Premio a las Buenas Prácticas en Gestión Pública, plataforma de reconocido prestigio que permite identificar, documentar, reconocer, premiar y difundir experiencias exitosas en el sector público peruano orientadas a brindar mejores servicios a la ciudadanía, https://premiobpg.pe

práctica: "Tejiendo redes para una educación trascendente". Los resultados del IESTPFFAA son los indicadores más reales de su éxito: 1877 egresados que conforman 11 promociones, instalaciones que permiten tener una población estudiantil de 1535 estudiantes matriculados en el periodo académico 2023-I, de los cuales el 77.3 % están en la condición de pobreza o extrema pobreza, según el sistema de focalización de hogares (SISFOH) del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, y el 68 % proviene de comunidades andinas, nativas y/o afroperuanas[9].

Con relación al personal del servicio militar voluntario de procedencia naval, a la fecha de elaborado el presente artículo, suman 1686 los miembros del personal naval, entre cabos, marineros y grumetes en actividad o licenciados, que han postulado los últimos tres años a este centro de formación profesional técnica; lo que permite concluir que el personal de marinería toma como una opción de crecimiento personal y profesional al IESTPFFAA.

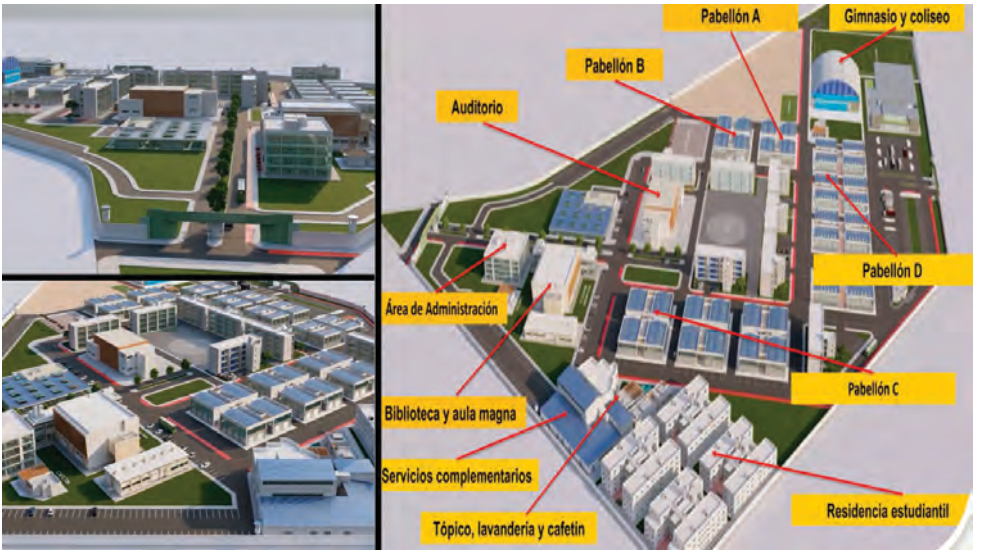


Difusión permanente en Lima y Provincias mediante visitas realizadas a dependencias navales, así como visitas a instalaciones del IESTPFFAA

Es así como el IESTPFFAA se proyecta al futuro como una institución referente en educación superior tecnológica en el país, con amplia infraestructura, talleres y laboratorios especializados y de cómputo a

9 Informe de postulación para el Premio Buenas Prácticas en Gestión Publica 2023, elaborado por el equipo de trabajo del IESTPFFAA nombrado con Resolución Directoral n.º 083-2023/IESTPFFAA/DG/SAC de fecha 06 de marzo 2023.

la vanguardia en tecnología, con una calificada planta docente y con la construcción de su sede definitiva, considerada en la cartera de proyectos de obras por impuesto del Ministerio de Defensa.



Proyecto de la sede definitiva del IESTPFFAA

Conclusiones

- La reactivación y desarrollo de la industria nacional a través del fortalecimiento de la industria naval en el Perú va a requerir personal técnico calificado. El IESTPFFAA, por su capacidad tecnológica, por el compromiso e identificación de sus estudiantes y egresados con las Fuerzas Armadas, por los valores y principios adquiridos en nuestras bases aéreas, cuarteles y unidades navales y por la inversión realizada en la capacitación de cada uno de los licenciados, debe convertirse en fuente primaria del recurso humano para este fin.
- Las posibilidades del IESTPFFAA hacia el futuro, en el ámbito marítimo, es la de estar en capacidad de entregar personal altamente calificado que pueda participar en el desarrollo de las diversas industrias, que en un futuro cercano generará el inicio de las operaciones del puerto de Chancay.
- El aporte del IESTPFFAA al Estado peruano es evidente, pues posibilita la inclusión de reservas al sector productivo, volviéndolo pieza fundamental

del desarrollo; al Ministerio de Defensa es la de contribuir a la movilización y el llamamiento de reservas, y por contar con reservas inmersas en la industria y el comercio; a las instituciones armadas, vuelve atractivo a la sociedad el optar por el servicio militar, lo que mejora sustancialmente su prestigio y respeto a sus licenciados, así como la autoestima institucional al contar con mejores estándares de nivel educativo.

- El aporte al personal que presta y cumple el servicio militar voluntario es el acceso a la educación superior tecnológica que facilite la inserción de los licenciados de las Fuerzas Armadas en el mercado laboral y, por ende, mejorar las condiciones de vida de su entorno familiar. Cabe mencionar que, muchos de los egresados del IESTPFFAA postulan en los diversos procesos de asimilación que periódicamente las instituciones armadas realizan para obtener personal técnico calificado.

Reserva Activa para la Gestión Institucional (RAGI): una alternativa para la optimización del servicio naval

Active Reserve for Institutional Management (RAGI): an alternative for naval service optimization

Contralmirante Juan Carlos Llosa Pazos. Egresó de la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en 1992. Es calificado en Guerra de Superficie, e Inteligencia por correspondencia. Hizo el curso Básico de Estado Mayor (2000), Comando y Estado Mayor Residente (2006) y el Programa de Alto Mando Naval (2017). Cursó las maestrías en Estrategia Marítima, Ciencia Política (2006) y en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo (2009). Realizó el curso internacional "Las relaciones internacionales: Una visión hacia el futuro" (2011) y un diplomado internacional en comunicación corporativa (2018). Ha prestado servicios en diferentes buques de la Fuerza de Superficie, en la que ocupó el cargo de Comandante del B.A.P. *Eten*. Asimismo, ha sido Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, Comandante de la Base Naval de Chimbote, Director de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas en el Ministerio de Defensa, Sub-Director de Información de la Marina y Jefe del Servicio Naviero de la Marina. Asume el cargo de Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía en el 2020 y en el 2021 como Director del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval – CITEN. Actualmente, se desempeña como Director de Intereses Marítimos. Es articulista de la *Revista de Marina* en la categoría "Distinguido".

Resumen: El artículo aborda la importancia histórica y contemporánea de la reserva militar, especialmente en la Marina. Se destaca la evolución de las fuerzas armadas desde las milicias feudales hasta las estructuras permanentes, vinculando esto con la noción de reserva militar. Se menciona el concepto de "Reserva Activa para Gestión Institucional" (RAGI), proponiendo tres modalidades (RAGI-1, RAGI-2, RAGI-3) para la incorporación de personal retirado en la Marina de Guerra del Perú. Se analiza la experiencia de otras marinas (Argentina, Brasil, Chile, España) que incorporan oficiales retirados a la reserva para funciones específicas. Se destaca la importancia de mantener a estos profesionales en roles administrativos y de asesoramiento, aprovechando sus conocimientos y experiencia. Se aborda la situación actual en Perú y se propone modificar la legislación para permitir la incorporación de personal retirado en roles específicos. Se argumenta a favor de la RAGI como una forma de optimizar la gestión institucional y se sugiere la creación de una Dirección de Reserva, Incorporaciones y Recolocación para gestionar estos procesos. Se concluye con la idea de que esta propuesta podría

beneficiar no solo a la Marina sino también a otras entidades públicas, y se sugiere revisar y ajustar la legislación existente para implementar estas ideas.

Palabras claves: Reserva de Apoyo, Reserva Órganica, Reserva Simple, Reserva Activa de Gestión Institucional.

Abstract: *The article discusses the historical and contemporary significance of military reserves, especially in the navy. It highlights the evolution of armed forces from feudal militias to permanent structures, linking this to the concept of military reserve. It introduces the concept of the "Active Reserve for Institutional Management" (RAGI) and proposes three methods (RAGI-1, RAGI-2, RAGI-3) for the integration of retired personnel into the Peruvian Navy and analyzes the experiences of other navies, including Argentina, Brazil, Chile and Spain, which have integrated retired officers into the reserve for specific functions. It also highlights the importance of retaining these professionals in administrative and advisory roles, taking advantage of their knowledge and experience. The discussion of the current situation in Peru includes a proposal to modify the legislation to allow the incorporation of retired personnel in specific roles, arguing in favor of RAGI as a way to optimize institutional management and proposing the creation of a Directorate of Reserve, Incorporation and Outplacement to manage these processes. The proposal could benefit not only the Navy but also other public entities. It is suggested that the existing legislation be reviewed and adjusted to implement these ideas.*

Keywords: *Support Reserve, Organic Reserve, Simple Reserve, Institutional Management Active Reserve.*

En el año 2007, la *Revista de Marina* me publicó un artículo con el título *"Política del Estado Marítima, Política Naval, y Estrategia Naval: algunas propuestas"*, en el que entre otros temas se planteó un concepto que denominé línea de carrera diferenciada, con el propósito de optimizar el servicio naval y en general de las FFAA, tema que guarda relación con la reserva militar o reservismo militar. En este artículo me ocuparé con mayor detenimiento de la reserva para proponer algunas ideas al respecto.[1]

---

1 En virtud a esta idea siendo director del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval-CITEN se elevó con oficio Nº 0725/51 de fecha 14 de mayo del 2021 dirigido al Director General del Personal una propuesta de modificación de la Ley de Situación Militar de los Oficiales de las FFAA para incorporar la causal de actividades administrativas para oficiales de la reserva y su consecuente incorporación al servicio de acuerdo a los requerimientos que se establezcan para los recursos humanos de cada institución armada. Esta propuesta se encuentra en trámite actualmente.

Como se sabe, la reserva es una condición muy antigua en el servicio que ha tenido y tiene un impacto positivo no solo para la Defensa Nacional, sino también en la construcción de ciudadanía responsable.

La reserva está estrechamente relacionada a la consolidación de los Ejércitos y de las Armadas como instituciones permanentes, hacia el siglo XVIII que se diferenciaron de las mesnadas —también llamada milicias— de señores feudales que enlistaban a sus súbditos de manera temporal ante la eminencia de una guerra, con los regimientos o tercios —en España— del rey que trajo consigo la carrera militar, los ascensos, los destinos y sus rotaciones, estandarización de uniformes y otras particularidades propias de lo que vino a denominarse *el servicio*.

Antes de profundizar en el tema, hay que distinguir el concepto de reserva que consiste en las tropas o unidades que se utilizan para refresco o para auxiliar o reforzar a las que están comprometidas en el combate de acuerdo al orden de batalla establecido previamente; de aquella reserva a la que los estados recurren para la movilización, en caso de emergencia nacional —regularmente guerras exteriores— del ciudadano en armas, o ciudadano soldado, lo que tiene sus raíces en los tiempos inmediatamente posteriores a la Revolución Francesa. En efecto, tal como señala José Miguel Quesada Gonzales en su tesis doctoral sobre reservismo militar, a mediados del siglo XIX las fuerzas armadas ya no servían al rey sino a la Nación, con algunas excepciones como el de la Armada Real británica.

En algunos países, como Estados Unidos, España y el Reino Unido, los miembros de las fuerzas de reserva son civiles que mantienen sus habilidades militares, por lo general, un fin de semana al mes. Este reservismo, como sostiene Quesada Gonzales, en los tiempos actuales es un tema de interés para la OTAN. En efecto, en el Reino de España el llamado modelo del reservista voluntario *"ha quedado constituido como una necesidad permanente no coyuntural. No se pretende que cubra huecos existentes en las plantillas de unidades, centros u organismos, sino que complemente las capacidades existentes con la experiencia y formación que posee. A la vez, el individuo puede enriquecer su experiencia al dedicarse, dentro de las Fuerzas Armadas, a trabajos específicos propios de su formación y, por tanto, de directa aplicación en su vida civil, con resultados también positivos para su empleador*".

En general los reservistas voluntarios acceden a las fuerzas de reserva como individuos o como miembros de los regimientos de reserva permanentes, por ejemplo, el Ejército Territorial del Reino Unido.

En algunos casos, la milicia —término de origen español que tiene que ver con los grupos de milicianos, la guerrilla o los paramilitares— podría constituir parte de las fuerzas de reserva militar, como la Guardia Nacional de Estados Unidos. Una Guardia Nacional es un tipo específico de fuerza de reserva que solo puede activarse en caso de grave emergencia o invasión. En el Perú del siglo XIX, junto con el Ejército de línea, la Guardia Nacional constituyó una *Fuerza Pública* de importancia sustantiva, la misma que estuvo conformada por ciudadanos civiles organizados en batallones subordinados al Prefecto del departamento donde estaban acantonados.

En el Perú, muchos oficiales —antes de formar parte del Ejercito de línea— se alistaban en la *Guardia Nacional*; entre ellos, podemos contar al *Titán del Morro,* el Coronel don Francisco Bolognesi Cervantes, el primer soldado de la Patria, así como otros héroes y valientes guerreros. Hubo quienes pertenecieron "exclusivamente" a la Guardia Nacional, como es el caso del Coronel Alfonso Ugarte o del Teniente Coronel Ramón Zavala. Incluso hubo no pocos oficiales de Marina que en algún momento de su carrera se desempeñaron como Comandantes o miembros de batallones de la Guardia Nacional como es el caso del Contralmirante Lizardo Montero, el Capitán de Navío José Sánchez Lagomarsino, o el Capitán de Fragata Carlos Arrieta.

En términos generales, la reserva sobre la que venimos refiriéndonos es el recurso humano con que las Fuerzas Armadas pueden completar cuadros de manera temporal, mantener e incrementar su organización, en caso de Llamamiento y Movilización Nacional, por grave amenaza o peligro inminente para la seguridad nacional; cumpliendo un periodo de servicio en la reserva en las unidades, bases o dependencias militares.[2] Contar con una reserva útil para la Defensa Nacional requiere de una importante inversión lo que trae como beneficio disponer de una fuerza preparada no solo para cualquier situación de conflicto; sino, además, por su preparación para seguir ocupando cargos dentro de la organización militar, así como en tareas de seguridad interna y de socorro en casos de desastres.

Hoy, la reserva es empleada en muchos países también para retener o continuar empleando, de manera temporal, el recurso humano que proviene de la carrera militar que al haber dejado el servicio activo es susceptible de ser incorporado a la llamada Reserva Activa (RA) para efectos de gestión institucional. De esto último precisamente se trata este artículo.

---

2 Artículo 4 de la Ley No. 30415. Ley que establece la condición militar de los oficiales de la reserva de las fuerzas armadas.

En nuestro país, la legislación existente señala que los oficiales y personal de las FFAA, al pasar al retiro, se incorporan de manera inmediata a la reserva. En efecto, la Ley nº 28359, *Ley de Situación Militar de los Oficiales de las Fuerzas Armad*as, en su artículo 60° dispone que:

> La condición de reserva del Oficial en situación de retiro constituye la posibilidad de ser reincorporado al servicio, para el cumplimiento de determinado empleo y por periodos delimitados, en atención a las causales previstas en el Reglamento de la presente Ley. El Oficial en situación de retiro, permanece en la condición de reserva hasta por un máximo de cinco (5) años, después de excedido el límite de edad correspondiente a su grado. Cuando es reincorporado, goza de las mismas prerrogativas del Oficial en situación de actividad, de acuerdo al grado que ostenta, con excepción de las remuneraciones, beneficios, derecho al ascenso, y sin perjuicio de sus derechos pensionarios.

De acuerdo al reglamento de esa Ley esta reincorporación se da exclusivamente en los casos de guerra o de desastre natural.

La reserva militar en su función convencional, por así decirlo, está constituida por la reserva orgánica, la reserva de apoyo y la reserva disponible. La primera existe para completar, mantener o incrementar la organización de las Instituciones Armadas y abarca a todo el personal militar en situación militar de disponibilidad o de retiro, licenciado de la modalidad acuartelado y no acuartelado y personal civil de las instituciones armadas. La reserva de apoyo la componen los licenciados de los comités de autodefensa.

Para efectos de movilización en caso de guerra exterior o desastre natural la llamada reserva disponible está integrada por todos los peruanos en edad militar, no considerados en la Reserva Orgánica y de Apoyo, que puedan ser empleados para cualquier otra actividad que requiera la Defensa Nacional.

Es importante señalar que hasta hace unas pocas décadas atrás, la piedra de toque de la movilización nacional la constituía el servicio militar obligatorio. Bajo ese régimen, hoy sustituido por el voluntario, un número significativo de jóvenes peruanos recibían instrucción militar básica de orden cerrado e incluso de empleo de armas. Para muchos entendidos, el que se derogase el Servicio Militar Obligatorio ha sido un factor que ha contribuido a la descomposición de valores morales que hoy padece nuestra sociedad. No en vano la instrucción militar tuvo un impacto muy positivo en la juventud de antaño, en la que los colegios militares jugaron un rol muy importe. La naturaleza de aquellos colegios obedecían a un modelo francés impulsado por el entonces Coronel José del Carmen Marín Arista —primer director del colegio Leoncio Prado

y gran figura militar— que después influiría en el programa de educación —conocido como plan Mendoza— de uno de los presidentes más exitosos que ha tenido el Perú en su historia, el General de División don Manuel A. Odría Amoretti con sus emblemáticas grandes unidades escolares surgidas de la gran visión del que tal vez haya sido el mejor ministro de educación de nuestra historia, el General de División Juan Mendoza Rodríguez.

En el tiempo que vivimos, donde se entremezclan grandes avances tecnológicos que están al alcance de un niño de cinco años, cargados de relativismos y frivolidad supina, paradójicamente nos brinda una singular oportunidad para replantearnos como sociedad el modelo del servicio e instrucción militar que necesitamos. No tengo duda que aquello gatillará la recuperación de virtudes cívicas que parecieran haberse perdido, como lo son la vocación de servicio a la sociedad y a la Patria, que es fuente de inspiración de ciudadanos responsables, respetuosos, y solidarios, y que a su vez ayude a vencer el imperante predominio del individualismo, lo que, no me cabe duda, ha venido dando como resultado que se aniden en nuestro país, más fenicios que atenienses.

Como se ha visto, hasta hace poco en el Perú, las leyes y normas nacionales sobre la reserva militar se orientaban exclusivamente a la movilización para casos de guerra o emergencia nacional. Recientemente, la reserva para la movilización ha sido extendida mediante la ley que permite la incorporación a filas de profesionales civiles como oficiales de la reserva. Este modelo, que fue impulsado por el Ejército, y hasta antes de la dación del dispositivo legal correspondiente se empleaba sin marco legal apropiado, consistía en el reclutamiento de figuras conocidas de la política, periodismo o del arte a quienes se les otorgó grado de oficiales y vestían uniforme. Con la Ley nro. 30415 se estableció esta condición exclusivamente para efectos de movilización nacional en los términos antes mencionados.

Por otra parte, un importante componente de la reserva es la Reserva Naval (RN) que, según la Enciclopedia General del Mar, es una corporación constituida por tres especialidades nutridas por personal de la marina mercante debidamente preparado para desempeñar misiones de carácter militar, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz. La RN también la constituyen los artefactos y embarcaciones de la Marina Mercante, principalmente de propiedad privada, que por sus características puedan ser útiles para la Defensa Nacional. En relación a ello, recordará el lector que hace unos pocos años se estrenó la película *Dunkerque* (2017), en cuyas escenas se pudo

apreciar como miles de embarcaciones civiles se sumaban al esfuerzo de la Real Armada Británica para rescatar al ejército expedicionario británico y a las fuerzas francesas de las playas de la costa de Normandía, en la operación naval denominada "Dinamo". Esa operación calificada por el primer ministro inglés, el gran Winston Churchill, como un milagro —*El milagro de Dunkerque*— puso de manifiesto la importancia crucial de la Reserva Naval, puesto que, gracias a ella, se salvaron de caer en manos del enemigo miles de soldados aliados entre el 26 de mayo y 4 de junio de 1940 en los que fueron evacuados por el Canal de la Mancha hasta llegar sanos y salvos —o lo menos esto último— a las islas británicas.

Un componente fundamental de la Reserva Naval que es de antigua data. Tal como se ha dicho, la constituyen los ciudadanos egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", quienes son considerados como oficiales de la Reserva Naval con el grado de Alférez de Fragata. Son designados tras su graduación como tales por resolución de la Comandancia General de la Marina. Esta consideración requiere ser reevaluada ya que debería contar con un régimen específico dentro de la incorporación de profesionales civiles a la reserva, dada su afinidad a la profesión naval y que podrían, así, ser susceptibles de ascender a grados superiores hasta Capitán de Fragata. Este hecho, ya consuetudinario, no fue reconocido por la Ley de oficiales de la reserva, pese a la importante actividad en el mar que llevan a cabo los marinos mercantes peruanos dentro y fuera del país, que además están sujetos a la normatividad de la Autoridad Marítima Nacional para efectos de su carrera en temas como ascensos o uso de uniformes. Situación similar sucede con aquellos profesionales civiles que cursaron estudios en la Escuela Naval del Perú, y que, pese a que no se recibieron como oficiales, dada la formación naval recibida, los coloca en una situación de ventaja para el servicio de la reserva.

Como se ha dicho, para que la reserva —a efectos de movilización nacional incluida la incorporación de profesionales como oficiales de reserva— sea útil ante eminente afectación de la seguridad nacional a gran escala, tiene que existir una considerable inversión en temas de entrenamiento y logística. Sin menospreciar la importancia de lo dicho, desde mi punto de vista es mucho más significativo para la Defensa Nacional —que debe solidificarse con el día a día— privilegiar el esfuerzo de incorporación del personal superior y subalterno de nuestras FFAA que se encuentran en retiro, no solamente para los efectos que actualmente contempla la ley, sino, también, para cumplir funciones específicas dentro la Institución Armada, y con ello se podrá

seguir contando con los conocimientos y experiencias que ha costado reunir en décadas. Esto último siempre y cuando el citado personal cuente con la debida aptitud física y sea reconocido por su solvencia profesional y moral. Esto tendrá el propósito de optimizar significativamente el servicio.

Se debe tener en cuenta que una de las funciones críticas de la institución es proveer al país de oficiales de marina "estándar" para la defensa marítima de la República. La carrera naval funda su eficiencia en el dominio del binomio táctico/técnico por parte del grueso de la oficialidad. Lo dicho conduce a que las rotaciones en los cargos operativos sean de dos años en promedio, y que esta frecuencia no afecte el entrenamiento para las operaciones de la guerra naval. En cuanto la generalidad del cuerpo de oficiales mantenga sus óptimos niveles de entrenamiento y constante capacitación, el éxito en las operaciones reales se alcanzará de acuerdo a lo planeado, salvo que el azar logre imponerse en sentido contrario. En otras palabras, los cargos de las fuerzas navales requieren de alta rotación puesto que es parte de la esencia de su eficiencia. No ocurre esto con los cargos administrativos de soporte y apoyo, ya que para una mayor eficiencia en la gestión es muy probable que se requiera de una más dilatada rotación. Ello se puede dar en áreas como por ejemplo académicas de comunicación institucional, intereses marítimos, del servicio naviero entre otras en los que un miembro de la RA será garantía de continuidad en la gestión, experiencia y conocimiento profundo del área a su cargo, lo que redundará en una más eficiente gestión y/o asesoría en las dependencias involucradas.

Es importante señalar que el tratamiento de la reserva tiene particularidades en cada institución armada. Por ejemplo, en cuanto al Ejército es de suponer que el reclutamiento de oficiales de reserva proveniente del mundo civil será mucho más significativo que para la Marina o la Fuerza Aérea, dado que cada institución puede requerir un número significativo mayor de los reservistas para ser desplazados a lo largo y ancho del territorio.

No sucede lo mismo para el caso de oficiales de RA del Ejército Peruano provenientes del retiro, cuyo requerimiento es menor dado el mayor número de oficiales en actividad con los que cuenta en relación con las otras instituciones, de manera específica en la categoría de los oficiales superiores.

Otro aspecto importe es la experiencia en este tema de otras marinas de guerra como las de las repúblicas de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Paraguay o Uruguay, que seleccionan a oficiales en retiro para incorporarlos a la condición de reserva para que luego ocupen cargos administrativos de acuerdo

a la necesidad del servicio. Es el caso de la Armada del Reino de España, la condición de reserva es el paso previo al retiro definitivo del oficial o técnico.

En lo que respecta a la Marina Brasilera, existen normas que consideran al personal retirado susceptible de seguir siendo empleado por su institución en tiempo de paz. En el primer término están los militares de carrera, que ya jubilados, es decir pasando al retiro, conforman lo que se llama la reserva militar 1 y la reserva militar 2. Este último está constituido por oficiales de las Fuerzas Armadas que pasan a la reserva y no tienen pensión. En el primer caso mencionado, los oficiales vuelven a filas mediante un contrato denominado tarea de tiempo definido (TTC). Este personal no debe ser empleado en operaciones reales en el país ni en el exterior, tampoco en maniobras o ejercicios de embarques, así como, tampoco, en inspecciones operativas. De manera excepcional pueden ser empleados como instructores de pilotaje en el escuadrón de helicópteros de la Fuerza Aeronaval de la Marina de Brasil. Esta prestación de servicio bajo esta modalidad tiene un máximo de 24 meses según la tarea que se va a realizar. El contrato de TTC puede renovarse sucesivamente por periodos consecutivos de 24 meses hasta una vigencia de hasta 10 años consecutivos, si es que la administración naval abre las plazas o establece el interés en que se cubran con el personal de esa condición.

Los puestos considerados para TTC son entre otros, directores de programas y proyectos de investigadores y directores de ciencia, tecnología e innovación, especialistas en defensa aérea y control de espacios aéreo, expertos en salud, personal, o docentes de escuelas militares.

Esta modalidad de la reserva como bien se señala en la normatividad de la Marina de Guerra de Brasil será exclusivamente de interés de la institución y en base a unas condiciones específicas como son la necesidad inequívoca del servicio, carácter excepcional, objetivo específico cumplimiento de funciones que requieran conocimientos especializados y mantenimiento de la continuidad funcional. Este personal en la reserva tiene las mismas condiciones del personal de carrera, por lo tanto, en uso del uniforme, insignias, la alimentación y otros beneficios.

En caso de la Armada de Chile, además de las que son comunes a las modalidades nuestras, existe la incorporación como oficiales de la reserva naval de civiles que son propietarios de yates o de otras embarcaciones recreativas que deben seguir actividades náuticas para ser útiles para los fines de la reserva. Uno de los requisitos básicos es el seguir el curso respectivo.

Este personal hace carrera en la reserva sin que esa condición genere vínculo laboral alguno. Usan uniforme, y su motivación se debe, principalmente, al apego que siente por su Armada, en virtud a la cual apoyan con la promoción y difusión de los temas de interés de la institución naval. Esa modalidad también incluye a oficiales en retiro que forman la RA, que además del apoyo que brindan la reserva de origen, llamémosla civil, contribuyen con conocimientos y experiencia con su Armada en temas más profesionales o institucionales que se requieran.

Existe otra modalidad en la Armada de Chile exclusivamente para oficiales y personal en retiro, cuya experiencia hace que se necesite seguir contando con sus servicios. Este personal aplica un procedimiento que se conoce como *llamado al servicio activo*, mediante un contrato de 3 años renovable por máximo 3 años. Normalmente se incorpora a Capitanes de Fragata o de Navío, aunque en algún caso especial ha sucedido con señores Contralmirantes. Estos oficiales usan uniforme y pasan a ser los menos antiguos del escalafón de su grado para ocupar una función administrativa permanente.

En el caso de la Armada Real Española, la situación es algo diferente. El artículo 107 de la ley 39/2007 de la carrera militar señala que la reserva es una de las seis situaciones administrativas en las que puede hallarse un miliar profesional, añadiendo en el mismo artículo que la situación administrativa de reserva solo podrán acceder los militares de carrera.

Según el artículo 113, la Situación de Reserva señala que los militares de carrera pasarán a la situación de reserva al cumplir determinadas situaciones como cuando el oficial cumple siete años en los empleos de general de brigada y general de división y 10 años entre las anteriores. De este modo, los militares de carrera podrán pasar a la situación de reserva con carácter voluntario en los cupos que le autorice periódicamente el Ministerio de Defensa.

Señala también la referida ley que el profesional militar en la reserva no podrá ascender al grado inmediato superior, y si de encontrarse destinado a comisión de servicio ejercerá la autoridad y funciones que le correspondan según su empleo y cuerpo con exclusión del ejercicio del mando de fuerza de los ejércitos. Todos estos temas son de mucho interés y creemos podría ser aplicado en la legislación militar.

Tomando en conspiración lo expuesto, así como los modelos de otras FFAA, es mi opinión que es posible la incorporación de oficiales y personal en retiro a lo que llamaremos en adelante *Reserva Activa para Gestión Institucional*

(RAGI). Esto se podría dar de acuerdo a tres modalidades que a continuación se especifica:

- RAGI-1 Oficiales y personal a ser incorporado al servicio para cubrir cargos de la planta orgánica de la Institución Armada.
- RAGI-2 Oficiales y personal asesores o miembros de comisiones sin carácter permanente (remunerado o no remunerado).
- RAGI-3 Oficiales y personal de apoyo para trabajos específicos a requerimiento institucional (remunerado o no remunerado).

Para ello deberá tomarse en cuenta lo siguiente:

- Los cargos que se requieran que sean cubiertos por el personal RAGI-1 serán determinados anualmente por la Dirección General del Personal de la Marina. La selección de quienes ocuparán los puestos será mediante juntas respectivas.
- La incorporación del personal militar a la RA-1 podrá ser de manera inmediata al pasar a la situación de retiro, o estando ya en el retiro, debiendo establecerse un tiempo máximo de hallarse en dicha situación militar, así como la edad, el estado físico y las aptitudes profesionales para la función que vaya a desempeñarse.
- Los cargos que ocupa el personal contratado en la modalidad CAS, y que sean compatibles pasarían a formar parte de los cargos destinados en la RAGI-1.
- La modalidad de RAGI-1 será renumerada de acuerdo a las condiciones del contrato, pudiendo tener como referencia los montos que actualmente perciben los oficiales y personal contratados en modalidad CAS.
- La incorporación para la RAGI-1 será para oficiales superiores de conducta intachable que conste en los respectivos legajos personales y en casos excepcionales para oficiales almirantes, estos últimos principalmente para cubrir puestos de responsabilidad principalmente en el ámbito extra institucional (Ministerio de defensa u otro organismo en el que se requiera presencia naval).
- El personal superior del grado de Teniente Primero siempre que haya pasado a la situación de retiro, a su solicitud, solo podrá incorporarse

a las modalidades de RAGI-2 y RAGI-3.

- En la RAGI no existirá el ascenso para los oficiales y el personal, salvo en el caso de los tenientes primeros que cumpliendo requisitos a establecerse podrán ascender únicamente a la clase de Capitán de Corbeta.
- Para la denominación del oficial de RAGI tal condición se añadirá el grado. Ejemplo Capitán de Fragata (RAGI)
- Para el caso del personal subalterno se podrán incorporar desde el grado de técnicos tercero debiendo reunir experiencia profesional reconocida y apreciada en el servicio activo, de al menos 20 años desde su graduación.
- Los oficiales y personal de RAGI-1 podrá hacer uso del uniforme mientras estén en esa condición. En el caso del personal de RAGI-2 y RAGI-3 podrá vestir uniforme en situaciones muy específicas como ceremonias patrióticas o navales.
- El personal naval de la RAGI-1 se someterá al régimen disciplinario vigente.

Contar con oficiales de reserva para ocupar puestos en las áreas de educación, técnicas y administrativas, u otros resultaría ser bastante más ventajoso que incorporar a personal naval mediante el sistema de Contrato Administrativo de Servicios (CAS), ya que, mediante la RAGI, la Marina de Guerra del Perú podría incorporarlos al servicio directamente, de acuerdo a las plazas que se requiere previa opinión del Jefe del Estado Mayor General de la Marina, y aprobación del Comandante General de la Marina.

Por otra parte, el empleo de la reserva no solamente puede ser de utilidad para nuestra institución sino también para otras entidades públicas como Ministerios y organismos donde oficiales almirantes y superiores que son profesionales formados en el liderazgo, en la toma de decisiones, en la gestión de recursos humanos y materiales, con solvencia moral acreditada, podría seguir siendo aprovechado en el Estado en beneficio de la sociedad como un complemento a la Autoridad Nacional del Servicio Civil - SERVIR.

A esta idea, que no tengo duda favorecería la gestión pública, es muy probable se le opongan en los estamentos correspondientes, sesgos y/o actitudes contrarias a los miembros de las Fuerzas Armadas y sus capacidades

profesionales, lo que ha sido promovido por conocidas organizaciones no gubernamentales desde hace más de veinte años, lo que desafortunadamente ha calado en no pocos espacios del sector público. Lo dicho a contra pelo de la importante valoración que existe en el sector privado del personal de las Fuerzas Armadas y en particular de la Marina de Guerra del Perú.

Para concretar la propuesta sobre la denominada *Reserva Activa para Gestión Institucional (RAGI)* se tendría que modificar el artículo 60º de la ley nº 28359, Ley de Situación Militar de los Oficiales de las Fuerzas Armadas, con la finalidad que el personal militar profesional siga prestando servicios en favor de la Nación.

Para potenciar esta propuesta, sería importante que se reestablezca la antigua Dirección de Reservas Navales como Dirección de Reserva, Incorporaciones y Recolocación dependiente de la Dirección General del Personal de la Marina, la que además de tener a su cargo todo los concerniente a la Reserva Naval –recursos humanos y materiales- vería la incorporación como RAGI en las tres modalidades propuestas así como todos los procesos de incorporación tanto para el servicio militar como para las escuelas de formación, asimilación así como en la recolocación del personal que pasa al retiro, y otros. Esta Dirección podría ser liderada por un Capitán de Navío de la RAGI.

Finalmente, y tal como se decía en la cubierta de los antiguos buques de nuestra Escuadra, salvo mejor parecer…

Referencias

1. ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, tomo VII. Ediciones Garriga, S. A. Barcelona cuarta educación 1988.
2. LLOSA PAZOS, Juan Carlos. *Política del Estado Marítima, Política Naval, y Estrategia Naval: algunas propuestas*. En Revista de Marina 2007.
3. MUÑOZ, Ana Isabel y María del Carmen Martín Velásquez. *Ley de la Carrera Militar, Ley 30/2007*. Revista Española de Defensa. Centro de documentación de Defensa. Madrid 2007.
4. QUESADA GONZALES, José Miguel. *El reservismo militar en España*. Misterio de Defensa, Madrid 2014. Recuperado de https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/r/e/reservismo_militar_espa_a.pdf

Tecnología para la supervisión de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques en el marco del Anexo VI del MARPOL

Technology for monitoring Greenhouse Gas emissions from ships within the framework of Annex VI of MARPOL

Capitán de Corbeta Jonatan Mendoza Alarcón. Nació el 20 de julio de 1983 en Lima. Estudió en el colegio "Horacio Patiño Cruzatti". Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en enero de 2007. Es Calificado en Capitanías y Guardacostas. Ostenta el grado de Magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia. En el año 2019 la Marina de Guerra le confiere el ascenso al grado de Capitán de Corbeta. Obtuvo el primer lugar en el programa de Comando y Estado Mayor no residente de la Escuela Superior de Guerra Naval. En 2022 se graduó del programa de maestría en Ciencias Marítimas con la especialidad de Derecho y Políticas Marítimas en la Universidad Marítima Mundial en el reino de Suecia. Actualmente ejerce el cargo de comandante del B.A.P. *Río Cañete*.

Resumen: El Anexo VI del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques, conocido como MARPOL, desempeña un papel esencial en la regulación y supervisión de las emisiones contaminantes emitidas por los buques. Este instrumento tiene como enfoque primordial la reducción de la contaminación del aire originada por la navegación marítima y establece directrices para restringir las emisiones de gases nocivos, como los óxidos de azufre (SOx) y los óxidos de nitrógeno (NOx) provenientes de los motores de los buques. Asimismo, regula las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), tales como el dióxido de carbono (CO_2). El Anexo VI del MARPOL constituye un componente fundamental en la lucha global contra la contaminación atmosférica y el cambio climático derivado de las actividades de la industria marítima. A lo largo del tiempo, ha evolucionado para imponer requisitos más rigurosos y promover tecnologías más limpias en el ámbito de la navegación internacional. La aplicación y el acatamiento de estas normativas son esenciales tanto para la conservación del entorno marino como para la atenuación de los impactos ambientales asociados al comercio marítimo mundial. No obstante, la supervisión

de estas regulaciones presenta desafíos significativos, en este contexto, surgen soluciones técnicas impulsadas por los avances en la tecnología de drones, las cuales están evolucionando a un ritmo acelerado. Los vehículos autónomos y desprovistos de tripulación se perfilan como valiosos recursos que pueden asistir a las autoridades en la tarea de inspeccionar y rastrear las emisiones atmosféricas de los buques. Asimismo, los drones contribuyen a minimizar los riesgos para el personal involucrado, lo que, a su vez, mejora la seguridad en estas operaciones y conlleva a una reducción de costos considerables.

Palabras clave: Contaminación del aire, gases de efecto invernadero (GEI), industria marítima, tecnologías limpias, vehículos autónomos.

Abstract: *Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, known as MARPOL, plays an essential role in the regulation and supervision of polluting emissions emitted by ships. This instrument has as its primary focus the reduction of air pollution caused by maritime industry and establishes guidelines to restrict emissions of harmful gases such as sulfur oxides (SOx) and nitrogen oxides (NOx) from ship engines. Likewise, it regulates emissions of Greenhouse Gases (GHG), such as carbon dioxide (CO_2). MARPOL Annex VI constitutes a fundamental component against air pollution and climate change derived from the activities of the maritime industry. Over time, it has evolved to impose more rigorous requirements and promote cleaner technologies in the field of international shipping. The application and compliance with these regulations are essential both for the conservation of the marine environment and for the mitigation of environmental impacts associated with global maritime trade. However, the supervision of these regulations presents significant challenges, in this context, technical solutions are emerging driven by advances in drone technology, which are evolving at an accelerated pace. Autonomous and unmanned vehicles are emerging as valuable resources that can assist authorities in the task of inspecting and tracking atmospheric emissions from ships. Likewise, drones help minimize risks for the personnel involved, which, in turn, improves safety in these operations and leads to considerable cost reduction.*

Keywords: *Air pollution, greenhouse Gases (GHG), maritime industry, clean technologies, autonomous vehicles.*

Introducción

El producto interno bruto (PIB), también conocido como producto interior bruto, representa la métrica convencional que cuantifica el valor adicional generado a través de la manufactura de productos y la prestación de servicios dentro de un país durante un lapso específico. El producto interno bruto a escala global refleja el nivel de interconexión de una economía con el comercio internacional. Cuando el PIB continúa aumentando, esto sugiere un crecimiento sostenido en el comercio a largo plazo (Ma, 2020). El comercio y el transporte marítimo están estrechamente relacionados, ya que el transporte marítimo es esencial para el comercio internacional. Los buques transportan una amplia gama de mercancías a través de océanos y mares, que representan más del 80 % del comercio mundial (UNCTAD, 2021), conectando mercados de diferentes países. Esto impulsa la economía global, contribuye a las cadenas de suministro internacionales y permite la globalización económica.

Según UNCTAD (2023), el transporte marítimo tiene un impacto significativo en la contaminación atmosférica, siendo responsable de aproximadamente el 3% de las emisiones globales de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Los buques emiten GEI como resultado de la quema de combustibles fósiles en sus motores. Los principales GEI incluyen dióxido de carbono (CO_2), óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y metano (CH_4). Estas emisiones contribuyen al cambio climático. En particular pueden afectar la calidad del aire en rutas marítimas, instalaciones portuarias y zonas aledañas. Para abordar este problema la Organización Marítima Internacional (OMI), presentó en 2018 su estrategia inicial para abordar la sostenibilidad del transporte marítimo (IMO, 2018). Posteriormente, tras una revisión de dicha estrategia, la OMI ha implementado "medidas a corto plazo" con el propósito de regular las emisiones GEI. Dos de estas medidas, el Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI) y el Indicador de Intensidad de Carbono (CII), entraron en vigor en 2023. Es importante destacar que estas acciones son legalmente vinculantes al estar incorporadas en el MARPOL (Comer & Carvalho, 2023).

El presente artículo describe una herramienta de monitoreo de las emisiones de gases de los buques mediante drones, basada en tecnologías privadas y en los resultados de un estudio realizado en 2022 por el equipo Cóndores del Mar, conformado por un grupo multidisciplinario de investigadores de India, Perú y Taiwán, en el marco de un proyecto de innovación organizado por Sea Focus Internacional (Inteligence Hunt, 2022, 8m29s), que es una compañía formada por profesionales expertos en logística

y en gestión de cadenas de suministro marítimo. Sea Focus se especializa en concebir, gestionar y ejecutar proyectos orientados hacia el futuro que abren el camino a la innovación de la industria marítima (Sea Focus, 2023).

La propuesta de utilizar Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) como alternativa técnica y operativa para la fiscalización y monitoreo de emisiones de gases de los buques fue consultada a representantes de autoridades reguladoras y posibles usuarios, como funcionarios de puertos, autoridades marítimas y ambientales, en cumplimiento del Anexo VI del MARPOL. La mayoría de ellos expresaron una opinión favorable hacia el empleo de drones rastreadores para la detección y control de emisiones. Esta herramienta proporcionaría a las administraciones y autoridades marítimas competentes un medio para los inspectores del Estado Rector del Puerto y para los operadores navieros que deseen monitorear las emisiones atmosféricas de los buques. Además, la mejora en la capacidad de monitoreo contribuiría al logro de los Objetivos 13, 14 y 15 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (2022).

Antecedentes

El transporte marítimo es el método más importante de transporte de mercancías; sin embargo, el aumento del número y el tamaño de los buques de transporte afecta a la calidad del aire debido a las emisiones de CO_2, SOx y Nox, así como el incremento de materia particulada (PM). Las PM son un indicador indirecto común de la contaminación del aire, existe evidencia sólida de los impactos negativos para la salud asociados con la exposición a este contaminante, sus principales componentes son sulfatos, nitratos, amoníaco, cloruro de sodio, carbón negro, polvo mineral y agua (OMS, 2023). En 1997, la OMI adoptó las regulaciones del Anexo VI de MARPOL para prevenir la contaminación del aire proveniente de los buques; en 2011, los Estados Parte del Anexo VI del MARPOL adoptaron regulaciones obligatorias de eficiencia energética para los buques, los cuáles son el Índice de Diseño de Eficiencia Energética (EEDI) para buques nuevos y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética de los Buques (SEEMP) (OMI, 2022a).

El EEDI es un estándar internacional que evalúa la eficiencia energética de un buque durante su fase de diseño y construcción. Este índice se expresa en términos de la cantidad de energía necesaria para transportar una unidad de carga por unidad de distancia y capacidad de carga del buque (Gobierno de Australia, 2023). Cuanto menor sea el valor del EEDI, mayor será la eficiencia

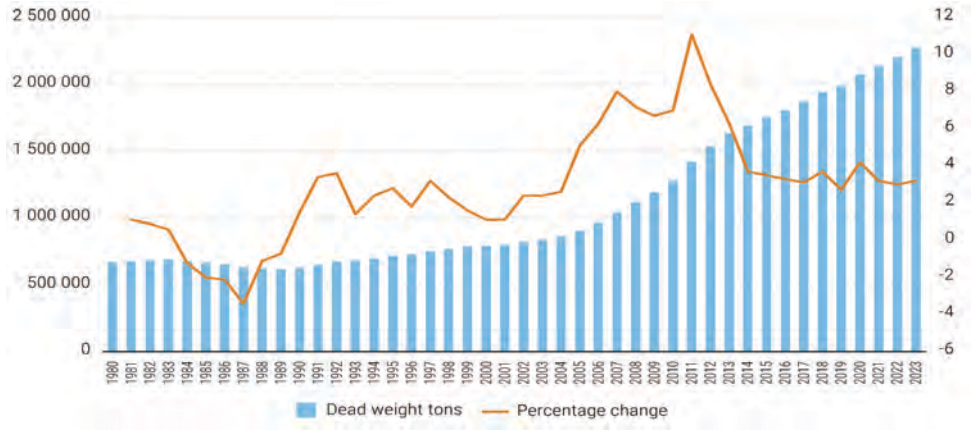
energética del buque. El EEDI tiene como objetivo promover la construcción de buques más amigable scon el medioambiente y menos consumidores de energía. Por otro lado, la Gestión de la Eficiencia Energética de los Buques, es un plan de gestión que tiene como finalidad mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques existentes. La SEEMP es un requisito de la OMI y obliga a los operadores y propietarios de buques a implementar medidas y procedimientos destinados a optimizar el consumo de energía y reducir la huella ambiental de sus naves. La SEEMP incluye una serie de directrices y acciones que abarcan desde la optimización de las operaciones de navegación hasta la mejora de la eficiencia de los sistemas de propulsión y la gestión adecuada de la energía a bordo, con el objetivo de hacer que la flota marítima sea más sostenible y amigable con el medioambiente (OMI, 2021).

Además de regular las Áreas de Control de Emisiones (ECA) según la regla 13 del Anexo VI de MARPOL para el control de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), la OMI ha establecido Áreas de Control de Emisiones de Azufre (SECA) y Áreas de Control de Emisiones de Nitrógeno (NECA) (OMI, 2022). A pesar de estas regulaciones, si las tendencias actuales continúan, el transporte marítimo podría superar a todas las fuentes terrestres, incluyendo vehículos y otras emisiones, convirtiéndose en el principal emisor de contaminación del aire en Europa. En 2018, la OMI aprobó la Estrategia Inicial con el ambicioso objetivo de reducir al menos a la mitad las emisiones anuales de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo para el año 2050. La meta final es lograr la completa eliminación de las emisiones de GEI de las embarcaciones en este siglo, además de reducir la huella de carbono asociada al transporte marítimo (OMI e Instituto Marino de Flandes, 2020).

Sin embargo, el reto de descarbonizar la industria marítima es desafiante, la figura 1 muestra que durante el periodo entre 1980 hasta 2023 ha prevalecido un crecimiento de las toneladas de peso muerto de la flota mundial. Asimismo, según UNCTAD (2023), en enero de 2023 la flota mundial constaba de 105,493 naves de 100 toneladas de registro bruto o más. Por lo que, en 2022, la capacidad se expandió a una tasa anual del 3.2 por ciento, alcanzando un tonelaje total de 2.27 mil millones de toneladas de peso muerto. Al número de barcos se le suma otro problema, la flota mundial también está envejeciendo. A comienzos de 2023, los buques tenían una edad promedio de 22,2 años. En comparación con hace una década, la edad promedio de la flota en todo el mundo ha aumentado en dos años, y más de la mitad de los barcos superan ya los 15 años (UNCTAD, 2023). Esta situación evidencia una contribución al

aumento de la contaminación provocada por los buques, lo que ha suscitado preocupaciones a nivel mundial. A pesar de la reducción gradual de las emisiones en tierra firme, la contaminación del aire generada por la industria marítima ha seguido aumentando.

Figura 1.
La flota mundial entre 1980 y 2023 (miles de toneladas de peso muerto y variación porcentual anual).

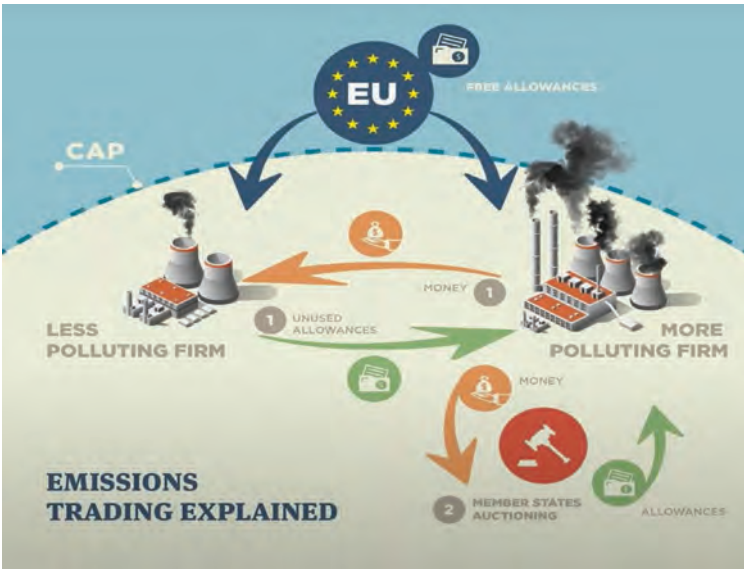


Nota: Buques mercantes marítimos propulsados de arqueo bruto igual o superior a 100, a partir del 1 de enero de 2023. Toneladas de peso muerto se han estimado para algunos buques individuales. Fuente: Cálculos de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research, 2023.

Por otro lado, la Unión Europea aborda el problema de las emisiones de GEI de manera frontal y rigurosa. En 2005, la Comisión Europea lanzó el marco regulatorio de la Unión Europea para el Sistema de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS), siglas del inglés *European Union - Emissions Trading System* (Parlamento Europeo, 2013). La Comisión Europea (2023) basa este sistema en el principio de "límites y comercio" y tiene como objetivo reducir las emisiones de GEI en un 37 % anual. El ETS se expresa en derechos de emisión, en el cual una empresa tiene derecho a emitir una determinada cantidad de CO_2eq (equivalente de dióxido de carbono). Las empresas deben proporcionar suficientes derechos de emisión para contabilizar sus emisiones y pueden intercambiar derechos entre ellas. La reducción del límite de emisiones proporciona certeza sobre el límite de emisiones a corto plazo y garantiza el valor de mercado. El ETS genera ingresos por la venta de emisiones, que utilizan principalmente los gobiernos nacionales para respaldar inversiones en energía renovable, mejoras en la eficiencia energética y tecnologías neutras en carbono.

En la figura 2 se observa cómo funciona el EU ETS, estableciendo límites máximos para las emisiones en ciertas industrias; las empresas que superan estos límites deben obtener permisos adicionales de emisión, mientras que las que emiten menos pueden vender sus excedentes. Esto crea un incentivo para que las empresas reduzcan sus emisiones y promueve prácticas más sostenibles. Este enfoque contribuye a la reducción de las emisiones y, al mismo tiempo, genera ingresos destinados a respaldar la transición ecológica de la Unión Europea. Este sistema opera en todos los países miembros de la UE, así como en Islandia, Liechtenstein y Noruega, que forman parte del Espacio Económico Europeo (EEE) y la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC). En términos generales, el EU ETS abarca un amplio espectro de emisiones, englobando aproximadamente unas 10,000 instalaciones pertenecientes tanto al sector energético como a la industria manufacturera. Además, también se aplica a los operadores de aeronaves que realizan vuelos dentro de la UE y aquellos que parten hacia Suiza y el Reino Unido, abarcando alrededor del 40% de las emisiones totales de la Unión Europea. A partir de 2024, este sistema se extenderá para abarcar las emisiones del transporte marítimo.

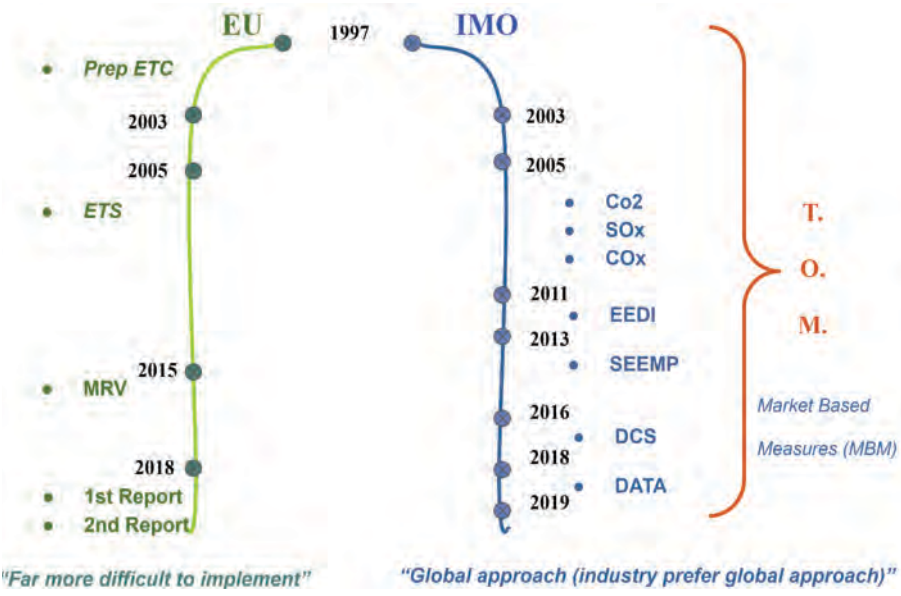
Figura 2.
Explicación gráfica de cómo funciona el EU ETS y su papel en la transición hacia el abandono del carbón.



Nota: Imagen extraída del Webinar denominado EU ETS. Cómo funciona y su papel en la transición hacia el abandono del carbón (Carbon Market Watch, 2016).

La figura 3 ilustra la evolución regulatoria y su aplicación en ambas esferas. Resulta evidente que el enfoque propuesto por la Unión Europea representa un desafío mayor en términos de implementación en comparación con las regulaciones establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) para abordar el cambio climático. La preferencia de la industria marítima por el enfoque global de la OMI radica en el consenso que lo respalda, permitiendo así que los países en vías de desarrollo, que desempeñan un papel significativo en la industria marítima, puedan avanzar en la cumplimiento e implementación gradual de estas regulaciones. No obstante, es esencial subrayar que la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) es un objetivo trascendental y la aplicación efectiva de medidas se torna urgente, como lo demuestra la Unión Europea.

Figura 3
Enfoque de la Unión Europea versus enfoque de la Organización Marítima Internacional para abordar el cambio climático.



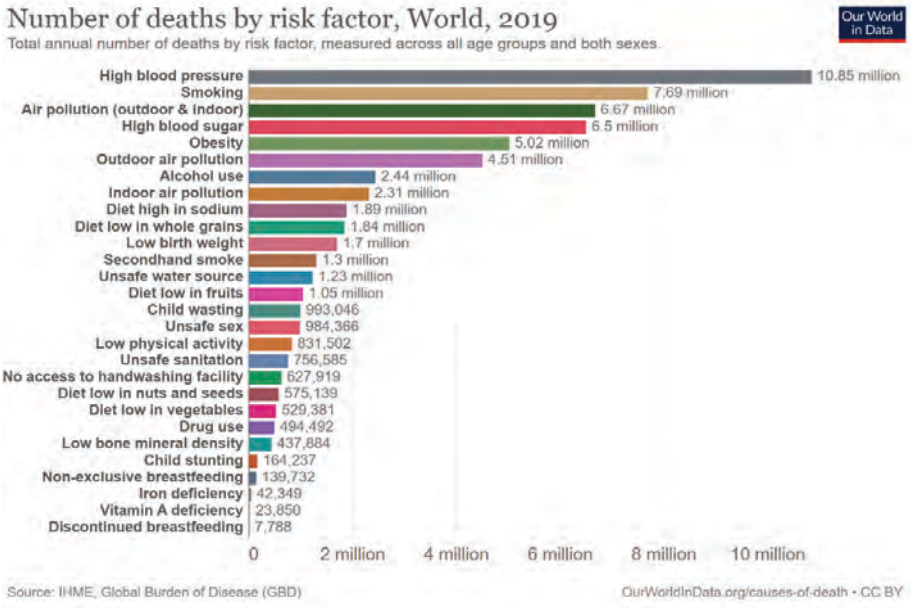
Notas: MRV: monitoring, reporting and verifying, DCS: data collection system, MBM: market based measures under IMO's initial GHG strategy, TOM: technical, operational and management (decisions made by regulatory entities). Fuente: Adaptación del autor de notas de clase de Jessen (2022) de la asignatura "El Derecho del Mar y la Protección del Medio Marino" (12 de abril de 2022) Universidad Marítima Mundial.

Gases de efecto invernadero en la industria marítima

Murray et al., (2020), señalan que la contaminación del aire provocada por el transporte marítimo internacional es responsable de importantes muertes prematuras en todo el mundo, particularmente en lugares como Europa, el Lejano Oriente y partes de América del Norte y del Sur (figura 4). La mitigación de las emisiones de GEI en escenarios de puntos críticos es significativa; de lo contrario, la eficacia de las medidas de reducción de riesgos evaluadas es mínima (Bindoff et al., 2019). Por esa razón, las emisiones atmosféricas de los buques deben monitorearse cuidadosamente para garantizar el cumplimiento de las regulaciones de la OMI. La supervisión debe realizarse en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de alto tráfico. Los factores clave para alcanzar las metas son la gobernanza eficaz y las instituciones públicas eficientes. En esencia, el campo de la administración pública surge del ejercicio o la actividad pragmática de la administración y gestión en el sector público (Riccucci, 2010).

Figura 4

Número de muertes por factor de riesgo en el mundo, 2019.

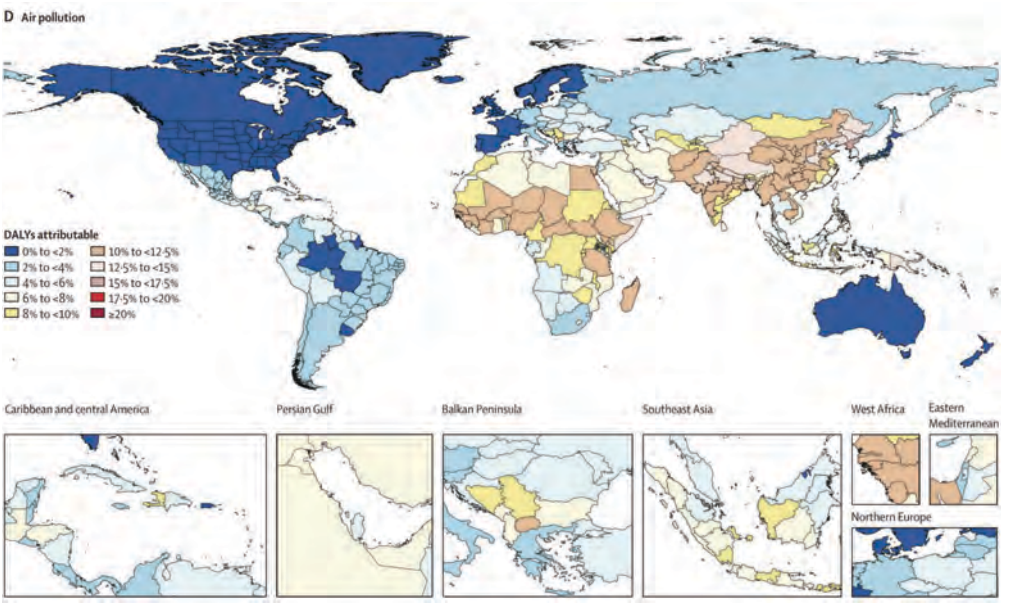


Nota. La figura muestra el número total anual de muertes por factores de riesgo en todos los grupos de edad en ambos sexos. Fuente: IHME, Global Burden of Disease (GBD).

Corbett et al. (2007) analizaron la mortalidad prematura global causada por las emisiones de los buques. Estimaron que la contaminación por partículas relacionadas con el transporte marítimo era responsable de alrededor de 60 000 muertes por cáncer de pulmón y enfermedades cardiovasculares al año. Los efectos se concentraron a lo largo de rutas comerciales clave en las regiones costeras; la mayoría de las muertes prematuras ocurrieron cerca de las costas de Europa, Asia oriental y Asia del sur. Los investigadores utilizaron un sofisticado modelo ascendente de emisiones de transporte marítimo basado en el Sistema de Identificación Automático (AIS) para evaluar las implicaciones climáticas y para la salud de los barcos en el este de Asia. También Liu et al. (2016) afirmaron que las emisiones del transporte marítimo en el este de Asia habían aumentado rápidamente desde principios de siglo. Los científicos investigadores del Instituto Meteorológico de Finlandia afirmaron que "en algunas zonas portuarias, el transporte marítimo puede causar efectos graves para la salud y muertes prematuras" (Vesper, 2017). En 2016, Asia oriental representó el dieciséis por ciento de las emisiones mundiales de CO_2 del transporte marítimo en 2013, en comparación con solo entre el cuatro y el siete por ciento entre 2002 y 2005. Además, las emisiones del transporte marítimo en Asia oriental causaron importantes efectos adversos para la salud, con entre 14 500 y 37 500 muertes prematuras por año, según (Liu et al., 2016).

Las siguientes regiones marítimas que tienen las emisiones más importantes por unidad de superficie son: los mares de China oriental y meridional, las zonas marítimas del Sudeste Asiático, el mar Rojo, el Mediterráneo, el Atlántico Norte cerca de la costa europea, el golfo de México, el mar Caribe y la costa occidental de América del Norte (Johansson et al., 2017). En la figura 5, se presenta la proporción de años de vida ajustados por discapacidad (DALY) atribuibles a la contaminación del aire, que incluye partículas en el ambiente, contaminación del aire en hogares y contaminación por ozono en el ambiente. Aunque ningún lugar supera el 20 % de DALY atribuibles a la contaminación del aire, se observan porcentajes de carga aplicable de entre el 10 % y el 15 % en muchos países de África subsahariana occidental y oriental, así como en gran parte del sur de Asia, el Sudeste Asiático y la mayoría de las provincias de China. Es relevante notar que los patrones geográficos varían, destacando que la contaminación ambiental por partículas tiene un mayor impacto en Asia en comparación con África.

Figura 5
Proporción de años de vida ajustados por discapacidad (DALY) atribuibles a la contaminación del aire en 2019.



Fuente: Instituto de Evaluación y Métrica de la Salud, Universidad de Washington.

En conclusión, a lo visto en esta sección, el control de las emisiones GEI emitidos por los buques es crucial por varias razones. Ayuda a combatir el cambio climático al reducir las contribuciones a la acumulación de calor en la atmósfera. Además, protege el medio ambiente marino y costero, evita la acidificación de los océanos y minimiza la contaminación local del aire en áreas portuarias. También, tiene beneficios para la salud humana al disminuir los impactos negativos de la contaminación del aire. Cumplir con regulaciones internacionales, como las establecidas por la OMI, es esencial. Además, promueve la responsabilidad ambiental y social en la industria marítima en un mundo cada vez más consciente de la sostenibilidad.

Proyecto Sea Focus

La investigación realizada por el equipo de Sea Focus tuvo como objetivo analizar las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo en buques. El trabajo se desarrolló en 4 etapas: (1) comprender la situación de GEI en la industria marítima; (2), identificación de puntos críticos de emisiones GEI a nivel global; (3) desarrollo de un cuestionario basado en la situación de GEI y

potenciales alternativas de solución; (4) encuesta mediante los cuestionarios a las autoridades que prima facie tienen el poder y el mandato para reducir dichas emisiones. Este último paso también incluyó entrevistas a personas seleccionadas por intermedio de la red de contactos de Sea Focus (Figura 6).

Figura 6
Marco de Investigación.

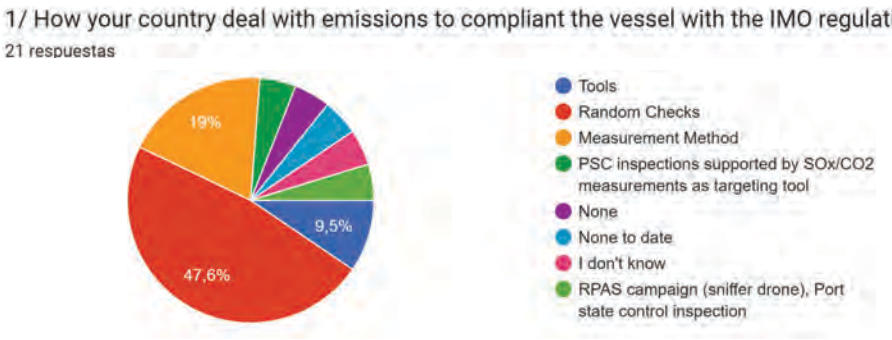


Fuente: Sea Focus (Proyecto NUAer).

De acuerdo con los hallazgos de la encuesta de investigación cualitativa realizada a representantes de diferentes países, se destaca que en cerca del 50 % de los países se basa en inspecciones aleatorias para verificar el cumplimiento de las regulaciones de la OMI por parte de los buques (figura 7). Menos del 10 % de estos países utilizan tecnología y herramientas desarrolladas internamente para este propósito. En casos en los que se detecta que los buques no cumplen con las normativas, aproximadamente dos tercios de las autoridades optan por aplicarles multas y sanciones. Alrededor del 31 % de los encuestados consideran que los drones son una forma eficaz de medir las emisiones, y el 60 %, que no se esperan nuevas innovaciones a nivel nacional en el campo del seguimiento de las emisiones del transporte marítimo. Por lo tanto, los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia tendrían demanda en el mercado y serían beneficiosos para facilitar el proceso de reducción de GEI.

Figura 7

Resultado de la pregunta: ¿Cómo aborda su país las emisiones para que el buque cumpla con la normativa de la OMI?



Nota. La figura muestra el resultado de la encuesta realizada a funcionarios de 21 países relacionados con la industria marítima. Fuente: Sea Focus (Proyecto NUAer).

Las autoridades portuarias y marítimas se definen como el segundo grupo de partes interesadas. El 81 % de ellas están de acuerdo en que es posible utilizar la tecnología de drones rastreadores en sus puertos y lo proyectan como un objetivo a mediano plazo. También, alientan a sus países a implementar dicha tecnología. En base a las repuestas, se ha elaborado una tabla comparativa que clarifica los pros y contras respecto a la implementación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia para el monitoreo de las emisiones.

	PROS	CONTRAS
1	Las autoridades (52 %) consideran la implementación de drones en sus regiones como un objetivo a mediano plazo, ya que han indicado una meta de menos de ocho años para alcanzarlo. Por tanto, la tecnología de drones tiene un mercado que explorar.	Sin embargo, se enfrentarán a algunos desafíos cruciales a la hora de obtener permisos para instalar drones teniendo en cuenta la legislación nacional relativa a las coerciones de seguridad en las zonas costeras.
2	Los países tienen una visión más amplia del medio ambiente y un presupuesto ilimitado, mientras que algunos países mencionaron que aceptarían un precio inferior a 600 EUR por buque. En general, se observa que las autoridades se muestran positivas en cuanto a los gastos que se van a incurrir.	Sin embargo, los trámites para ejecutar el presupuesto llevan mucho tiempo.

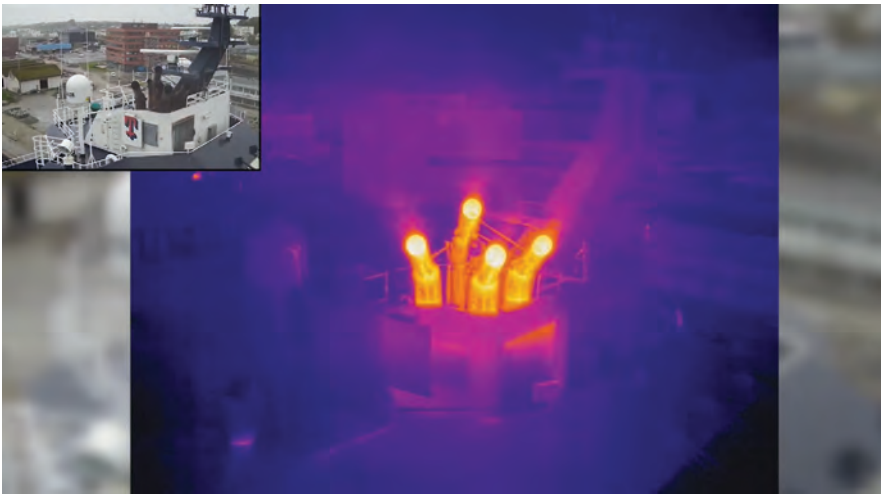
3	Con la ayuda de la tecnología, las autoridades tendrán mayores ingresos en forma de más sanciones que justificarán los gastos de su implementación.	Los gastos pueden tardar más en recuperarse en un caso en el que la ejecución se retrasa debido a demoras procesales.
4	Una forma más científica de imponer multas a los buques que no cumplan las normas aportará más transparencia y confianza a los buques y a sus propietarios.	La gestión del cambio puede ser un desafío cuando el personal está acostumbrado a procesos manuales.

Sistema de aeronaves pilotadas a distancia

La mayoría de las autoridades regulatorias continúan empleando métodos de control aleatorio basadas en inspecciones llevadas a cabo por el Estado rector del puerto para la supervisión de las emisiones de buques. Los hallazgos de nuestra encuesta proporcionan pruebas concluyentes de que la adopción de tecnología de drones para la detección de emisiones atmosféricas de buques es de vital importancia. Por lo tanto, la implementación de drones se presenta como una herramienta prometedora para el control de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en esta área. Las autoridades portuarias y marítimas, identificadas como el segundo grupo de partes interesadas en el estudio realizado por el equipo técnico de Sea Focus, deberían considerar con urgencia la implementación de drones de detección de emisiones en un futuro cercano, según los resultados recabados en la encuesta.

El proyecto desarrollado por Sea Focus introduce a NUAer como una destacada alternativa en el ámbito de soluciones tecnológicas para la monitorización y control de emisiones provenientes de embarcaciones. Un logro notable de este proyecto radica en la implementación exitosa de un dispositivo tecnológico capaz de detectar, medir y representar diversas sustancias gaseosas y partículas. Cabe destacar que este dispositivo de medición, con un peso inferior a un kilogramo, puede desplegarse tanto como una unidad portátil autónoma como en conjunción con una aeronave no tripulada (Figura 8). La tecnología en cuestión ha sido desarrollada y testeada por la compañía finlandesa Aeromon desde el año 2015, lo que subraya su robustez y eficacia en aplicaciones prácticas. Además, se beneficia de la experiencia operativa de Nordic Unmanned, una empresa especializada en la prestación de productos, operaciones y servicios de alta calidad relacionados con drones y la adquisición de datos.

Figura 8
Visualización gases y partículas desde el drone.



Nota. El drone posee capacidad de monitoreo de lo regulado en el Anexo VI del MARPOL en materia de SOx y NOx. También puede ser capaz de: monitoreo de deslizamiento de metano de buques propulsados por GNL, monitoreo de deslizamiento de amoníaco desde plantas SCR a bordo de buques, cuantificación de fugas de metano en instalaciones de producción de petróleo y gas, y mediciones de emisiones de NOx de motores de combustión. Fuente: Sea Focus (Proyecto NUAer).

La encuesta también consideró preguntas relacionadas con costes y presupuestos. Con respecto al modelo de fijación de precios, se constata que, si bien varios países cuentan con recursos financieros ilimitados en el contexto más amplio del entorno marítimo, ciertas naciones han establecido restricciones presupuestarias específicas. Por consiguiente, se plantea la necesidad de que la parte privada realice una exhaustiva evaluación de sus opciones comerciales, a través de un análisis detenido de posibles clientes, con el fin de evitar un uso ineficiente de los recursos financieros. Asimismo, el resultado de la encuesta muestra que un número significativo de autoridades y reguladores nacionales están dispuestos a adoptar drones rastreadores para la detección y el control de emisiones. Por ejemplo, estos drones han sido desplegados desde Cap Gris-Nez, en la costa de Pas de Calais, en el norte de Francia, utilizados por la Dirección General de Asuntos Marítimos, Pesca y Acuicultura de Francia (Buitendijk, 2022).

Mientras que la Agencia de Protección Ambiental de las Naciones Unidas (EPA) desempeña un papel importante al apoyar a los Estados en

la recopilación de datos sobre emisiones y en la reducción de estimaciones, además de proporcionar información sobre oportunidades a nivel estatal para reducir emisiones de gases de efecto invernadero altamente potentes en los continentes en desarrollo, aún se encuentran en la fase inicial de la creación de modelos para contribuir a ello. Actualmente, los reguladores están preparando normas destinadas a reducir las emisiones de óxidos de azufre y contaminantes del transporte marítimo atribuidos a la lluvia ácida y al agravamiento de condiciones de salud humana como el asma. En los Países Bajos, donde se encuentra el puerto más grande de Europa, se están realizando preparativos para utilizar un vehículo volador no tripulado capaz de viajar a más de diez millas de la costa para detectar emisiones de los barcos. La autoridad local lo llama "superdron" (Wittels & Koh, 2019).

Por otro lado, la implementación de tecnología en países en vías de desarrollo, como la región de América Latina, se presenta como un desafío significativo. Por tanto, resulta fundamental adquirir un conocimiento profundo de la industria del transporte marítimo en la región y comprender a fondo a los posibles usuarios. El informe presentado por Sea Focus llevó a cabo un análisis PESTEL al año 2022, que arroja los siguientes hallazgos:

1. Político: Se observa la influencia de factores políticos, como el impacto del conflicto entre Rusia y Ucrania, la considerable atención geográfica centrada en el mar del Sudeste Asiático, y las complejidades relacionadas con las aguas nacionales en estrechos de gran importancia. Por ejemplo, partes interesadas como Hong Kong controlan el canal de Suez, mientras que Rotterdam controla el canal de Panamá. Además, en el contexto de Asia, existen disputas en el estrecho de Malaca. Estas circunstancias plantean desafíos para la implementación de drones en estas zonas disputadas, lo que podría requerir intervención política para abordar dichos problemas.
2. Económico: Se destaca que la región experimenta un crecimiento económico rápido en comparación con otros países en desarrollo. Más del 70% de los bienes se transportan a través del estrecho de Malaca, una ruta clave que conecta el Lejano Oriente con Europa y los Estados Unidos (UNCTAD, 2021). Como resultado, se puede prever un impacto significativo en las emisiones de buques en estas áreas estratégicas.
3. Social: Se aprecia un enfoque a largo plazo y orientado al futuro en lo que respecta al equilibrio del triángulo de sostenibilidad empresarial en relación con las preocupaciones medioambientales. Además, se señala que la mayoría de las sociedades de la Unión Europea respaldan los 17

Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS), en particular los relacionados con el medio ambiente (ODS 13, 14 y 15).

4. Tecnológico: Se destaca una tendencia emergente hacia la digitalización y la tecnología AIS, lo que facilita el acceso a la base de datos marítima y se presenta como beneficioso para la industria del mercado.
5. Medio ambiente (*environment*): Se resalta el impacto del Anexo VI del Convenio MARPOL en la industria marítima, especialmente en lo que concierne a la necesidad de supervisar el control de emisiones en todos los países y el objetivo de alcanzar cero emisiones en la Unión Europea para el año 2050.
6. Legal: Se pone de manifiesto la existencia de diferentes regulaciones relacionadas con drones automatizados en territorios marítimos internacionales, lo que plantea desafíos legales y normativos.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede constatar que las autoridades consideran la implementación de una tecnología de medición de emisiones como un objetivo de mediano plazo. Este enfoque está basado en la evidencia para aplicar sanciones a las embarcaciones que no cumplen con las normativas, permitiendo así el control de la contaminación generada en sus áreas operativas.

Conclusión

Los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia para el monitoreo de las emisiones GEI provenientes de buques, representan una herramienta potencial valiosa para la administración pública. Estos sistemas ofrecen ventajas significativas, incluyendo la capacidad de alcanzar distancias considerablemente mayores en comparación con las unidades de superficie, la capacidad de proporcionar información en tiempo real o almacenar datos en la nube, y la posibilidad de ser programados para llevar a cabo misiones específicas. Su utilización contribuye a la reducción de riesgos para el personal, mejora la seguridad y mantiene los costos operativos bajos. En última instancia, la presencia de estos servicios actúa como un efectivo disuasorio que impulsa a la industria naviera a cumplir con las regulaciones ambientales.

En resumen, la utilización de drones se presenta como una herramienta altamente eficaz para las autoridades encargadas de supervisar el tráfico de embarcaciones en sus puertos. Al emplear drones, estas entidades pueden llevar a cabo un filtrado previo de las miles de embarcaciones que entran y salen de sus instalaciones. Esto les permite identificar con anticipación

si alguna de ellas están quemando combustibles que no cumplen con las normativas ambientales. Como resultado, pueden tomar decisiones informadas sobre cuál transportista debe ser seleccionado para una inspección manual más detallada. La implementación de drones no solo agiliza el proceso de inspección, sino que también optimiza los recursos humanos y financieros, ya que se enfocan en inspecciones más selectivas y efectivas. Además, esta tecnología ofrece la ventaja de la recopilación de datos en tiempo real, lo que permite una toma de decisiones más precisa y oportuna en la gestión de la conformidad con las regulaciones ambientales en el transporte marítimo.

Referencias

1. BINDOFF, N.L., W.W.L. Cheung, J.G. Kairo, J. Arístegui, V.A. Guinder, R. Hallberg, N. Hilmi, N. Jiao, M.S. Karim, L. Levin, S. O'Donoghue, S.R. Purca Cuicapusa, B. Rinkevich, T. Suga, A. Tagliabue, and P. Williamson. Changing Ocean, Marine Ecosystems, and Dependent Communities. In: *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate*. [H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, V. Masson-Delmotte, P. Zhai, M. Tignor, E. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Nicolai, A. Okem, J. Petzold, B. Rama, N.M. Weyer (eds.)]. 2019.
2. BUITENDIJK, M. EMSA drones sniff emissions from ships in the Channel. SWZ Maritime. [Los drones de la EMSA detectan las emisiones de los barcos en el Canal de la Mancha]. 2022. Disponible en: https://swzmaritime.nl/news/2022/05/30/emsa-drones-sniff-emissions-from-ships-in-the-channel/
3. CARBON MARKET WATCH. The EU ETS How it works & its role in transitioning away from coal [Archivo de Vídeo]. Youtube. 8 de noviembre de 2016. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=rj7zg9w99Jg
4. COMER, B., CARVALHO, F., (2023). The International Council on Clean Transportation: IMO's Newly Revised GHG Strategy: What it means for shipping and the Paris Agreement. [El Consejo Internacional sobre Transporte Limpio: La estrategia de GEI recientemente revisada de la OMI: lo que significa para el transporte marítimo y el Acuerdo de París.]. disponible en https://theicct.org/marine-imo-updated-ghg-strategy-jul23/
5. COMISIÓN EUROPEA. What is the EU ETS? [¿Qué es el EU ETS?]. 2023. Disponible en: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets_en
6. CORBETT, J.J., Winebrake, J.J., Green, E.H., Kasibhatla, P., Eyring, V., Lauer, A., 2007. *Mortality from ship emissions: a global assessment*. [Mortalidad por emisiones de buques: una evaluación global]. Environ. Sci. Technol. 41, 8512e8518. Disponible en: http://dx.doi.org/10.1021/es071686z

7. GOBIERNO DE AUSTRALIA. (2023). Energy efficiency design measure. [Medida de diseño de eficiencia energética]. Disponible en https://www.amsa.gov.au/marine-environment/air-pollution/energy-efficiency-design-measure
8. INTELIGENCE HUNT. Intelligence Hunt 9 Talent team Condores del Mar presentation to Nuaer [Archivo de Vídeo]. Youtube. 22 de junio de 2022. https://www.youtube.com/watch?v=Ko5NEkpbQss&t=28s
9. JESSEN, Henning. "El Derecho del Mar y la Protección del Medio Marino". Universidad Marítima Mundial. Malmo. 12 de abril de 2022.
10. JOHANSSON, L., Jalkanen, J. P., & Kukkonen, J. *Global assessment of shipping emissions in 2015 on a high spatial and temporal resolution*. [Evaluación global de las emisiones del transporte marítimo en 2015 con alta resolución espacial y temporal]. (2017). *Atmospheric Environment*, *167*, 403-415.
11. LIU, H., Fu, M., Jin, X., Shang, Y., Shindell, D., Faluvegi, G., Shindell, C., He, K., 2016. Health and climate impacts of ocean-going vessels in East Asia. [Impactos sobre la salud y el clima de los buques oceánicos en el este de Asia]. Nat. Clim. Change 5. Disponible en: http://dx.doi.org/10.1038/NCLIMATE3083.
12. MA, S. (2020). Economic of Maritime Business (1st ed.). [Economía del Negocio Marítimo (1.ª ed.)]. Routledge.
13. MURRAY, C. J., Aravkin, A. Y., Zheng, P., Abbafati, C., Abbas, K. M., Abbasi-Kangevari, M., … & Borzouei, S. Global burden of 87 risk factors in 204 countries and territories, 1990–2019: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2019. [Carga global de 87 factores de riesgo en 204 países y territorios, 1990-2019: un análisis sistemático para el Estudio de carga global de enfermedades 2019]. 2020. The Lancet, 396(10258), 1223-1249.
14. NACIONES UNIDAS. *What are the Sustainable Development Goals?* [A¿Cuáles son los Objetivos de Desarrollo Sostenible?]. 2022. Disponible en: https://www.undp.org/sustainable-development-goals?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=Cj0KCQjwyYKUBhDJARIsAMj9lkHerd1OnL2TYc_sq1PRy3rBW4IkvIaQnSjzRIOpvF66F2pbH9i9K4UaApIcEALw_wcB
15. OMI y el Instituto Marino de Flandes. Emission Control Areas (ECAs) designated under regulation 13 of MARPOL Annex VI (NOx emission control). [Áreas de control de emisiones (ECA) designadas según la regla 13 del Anexo VI de MARPOL (control de emisiones de NOx)]. 2020. Disponible en: https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7/ports-policies-and-politics/emission-control-areas-maritime-shipping/.
16. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE LA SALUD [OMS]. (2022). Ambient (outdoor) air pollution. [OMS]. Contaminación del aire ambiente (exterior). Disponible en https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health?gclid=Cj0KCQiAjMKqBhCgARIsAPDgWlwghF55jUy_lAdDj9JMzyzljQ

6UCXdx85lloc4zku9f6ofY yB2YtwwaAkkzEALw_wcB
17. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL [OMI]. (2018). Marine Environment Protection Committee (MEPC), 72nd session [Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), 72.º período de sesiones]. Disponible en: https://www.imo.org/en/mediacentre/imomediaaccreditation/pages/mepc72.aspx
18. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL [OMI]. *Cutting GHG emissions from shipping - 10 years of mandatory*. [Reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo: 10 años de obligación]. 2021. Disponible en: https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/DecadeOfGHGAction.aspx
19. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL [OMI]. *MARPOL Consolidated edition 2022: Articles, protocols, annexes and unified interpretations of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 and 1997 protocols* [MARPOL Edición consolidada 2022: Artículos, protocolos, anexos e interpretaciones unificadas del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por los protocolos de 1978 y 1997]. 2022.
20. PARLAMENTO EUROPEO. *Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and amending Council Directive 96/61/EC* [Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un sistema para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero dentro de la Unión y se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo]. 2013. Disponible en: ttps://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20230605
21. RICCUCCI, N. *Public administration: Traditions of inquiry and philosophies of knowledge*. [Administración pública: tradiciones de investigación y filosofías del conocimiento]. Georgetown University Press, 2010.
22. SEA FOCUS. Inteligence Hunt. 2023. Disponible en: https://seafocus.international/what-is-it-about%3F
23. UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT [UNCTAD] *Review of Maritime Transport 2021*. United Nations, 2021. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
24. VESPER, I. Shipping pollution hotspots mapped with real-time data, [Puntos críticos de contaminación del transporte marítimo mapeados con datos en tiempo real]. 2017. Disponible en: https://www.eco-business.com/news/shipping-pollution-hotspots-mapped-with-real-time-data
25. WITTELS, J. Koh, Super Sniffer Drones and Jail: Regulators Get Tough on Shipping [Drones súper rastreadores y cárcel: los reguladores se ponen estrictos con el transporte marítimo]. Gcaptain. 2019. Disponible en: https://gcaptain.com/super-sniffer-drones-and-jail-regulators-get-tough-on-shipping/

Difusión de la imagen institucional, alianza estratégica en la República Federal de Alemania

Dissemination of the institutional image, strategic alliance in the Federal Republic of Germany

Capitán de Navío Christian Alexis Salas Ormeño. Se graduó en la Escuela Naval del Perú en 1996 como Bachiller en Ciencias Navales y en Ingeniería Mecánica en la Universidad Nacional de Ingeniería. Oficial Submarinista, con estudios en el Centro de Instrucción Almirante Áttila Monteiro Aché (Marina de Brasil). Es Master en Ciencias Empresariales por la Universidad San Ignacio de Loyola, mención en Gestión de Proyectos. Graduado en la Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales. Ha seguido el Curso de Estado Mayor en la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas. Ejerció el Comando en Unidades Submarinas y Unidades Fluviales de la Amazonía,y la Jefatura en Bases Contra-terroristas. Ponente en Comisiones Binacionales Fronterizas (COMBIFRON) con Colombia, Ecuador y Bolivia. Integrante del Eje de Seguridad y Defensa en Encuentros Presidenciales y Gabinetes Binacionales con Colombia (2014) y Ecuador (2015). Integrante del grupo de trabajo para el diseño del modelo operacional para la participación de las Fuerzas Armadas en la Gestión de Riesgos de Desastres. Integrante del grupo de diseño, desarrollo e implementación de la Estrategia de Acción Social con Sostenibilidad y de las Plataformas Itinerantes de Acción Social (P.I.A.S.). Se ha desempeñado tres años como Jefe del Proyecto de Modernización de Unidades Submarinas. Actualmente ejerce como Agregado Naval del Perú en la República Federal de Alemania, concurrente en la República de Polonia y República Checa.

Resumen: Difusión internacional de la imagen de la Marina de Guerra del Perú a través de la ejecución de proyectos de muestras museográficas permanentes en la ciudad de Hamburgo, enmarcados en una alianza estratégica establecida entre la Marina de Guerra del Perú y el Museo Marítimo Internacional de Hamburgo mediante un acuerdo de cooperación.

Palabras clave: Alianza estratégica internacional, imagen institucional, Alemania, Hamburgo.

Abstract: *The international dissemination of the image of the Peruvian Navy is achieved through the execution of permanent museum exhibitions in Hamburg, as part of a strategic partnership between the Peruvian Navy and the International Maritime Museum of Hamburg, established through a cooperation agreement.*

Keywords: *International strategic alliance, institutional image, Hamburg, Germany.*

La difusión de la imagen del país y de la Marina de Guerra del Perú en el mundo tiene, tal vez, como su más brillante exponente a nuestro Buque Escuela a Vela, la Embajada Itinerante del Perú, el B.A.P. *Unión*. Por otro lado, las Agregadurías Navales, representaciones de nuestra Institución en diferentes lugares del globo en las cuales los oficiales cumplen dicha misión diplomática, se desenvuelven en un entorno propicio para explorar posibilidades a favor de la Institución, en el ámbito militar, cultural y privado; y constituyen, en sí mismas, una potencial fuente de difusión de la imagen y grandeza de nuestra Marina hacia el mundo, a través del conocimiento de su historia, sus héroes y actividades muy particulares que realiza, que la posicionan como una Institución con proyección internacional y, naturalmente, predispuesta a incorporar y mejorar aprendizajes de diferentes latitudes.

La presencia de la Marina de Guerra del Perú en Alemania se remonta al año 1971, con la creación de la Agregaduría Naval y la llegada de la Comisión Naval a la ciudad de Kiel, para la construcción, primero, de dos unidades submarinas 209 IKL-4903, los actuales B.A.P. *Islay* (SS-35) y B.A.P. *Arica* (SS-36); y posteriormente, de cuatro unidades submarinas de la clase 209-1200, los actuales B.A.P. *Angamos* (SS-31), B.A.P. *Antofagasta* (SS-32), B.A.P. *Pisagua* (SS-33) y B.A.P. *Chipana* (SS-34), proyectos concretados en la década de los setenta, hasta los primeros años de la década de los ochenta.

Posteriormente, en el año 1985, la Agregaduría Naval se traslada a la ciudad de Bonn. Luego, como consecuencia de la caída del muro de Berlín (9 noviembre de 1989), la reunificación de Alemania (3 de octubre de 1990), la declaración de la ciudad de Berlín como capital de la Alemania unificada (31 de agosto de 1990) y la disposición, por decreto parlamentario, del traslado de la sede del Estado alemán unificado a la ciudad de Berlín (20 de junio de 1991), en el año 2009, se ubica en su actual sede en la ciudad de Berlín. Desde allí, desempeña funciones y representación en la República Federal de Alemania, con concurrencia en la República de Polonia y la República Checa, todos, países con profundo arraigo histórico y cultural propio de la trascendencia de Europa como centro-occidental en el mundo.

Alemania, nacida como Estado nación en el año 1871, al unificarse en la coyuntura de la guerra franco–prusiana, y fundada como República Federal de Alemania (*Bundesrepublik Deutschland*) el 8 de mayo de 1949, cuenta con

más de dos milenios de profusa historia. Es cuna de corrientes intelectuales, filosóficas y religiosas de gran impacto universal y, en la actualidad, es uno de los líderes mundiales en tecnología, innovación, investigación y desarrollo. En ese raudal de lugares, que mixturan historia y vanguardia, la ciudad de Hamburgo, con nombre oficial de "Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo" (*Freie und Hansestadt Hamburg*), denominación ligada a su pasado como integrante de la "Liga medieval Hanseática" y como una ciudad imperial libre del Sacro Imperio Romano Germánico, simboliza la mejor representación de un aspecto de gran interés institucional, la "tradición marítima".



Vista exterior del Museo Marítimo Internacional de Hamburgo (IMMH)

Siendo Hamburgo, junto a Berlín y Bremen, una de las tres ciudades-estado (*Stadtstaaten*) de Alemania, es la segunda ciudad más poblada del país, la tercera de Europa Central y la séptima de la Unión Europea. El puerto de Hamburgo existe desde el siglo IX d.C. y fue reconocido por derecho imperial por una carta fechada el 7 de mayo de 1189, atribuida a Federico I, emperador del Sacro Imperio Romano Germánico. Se encuentra ubicado sobre el río Elba, al norte de Alemania, con línea directa al mar del Norte. Actualmente, es el segundo puerto más importante de Europa y está entre los veinte más importantes del mundo; en él se aprecia y respira tradición marinera, con muchos lugares representativos de la misma. Uno de ellos, especialmente imponente, ubicado entre el moderno distrito de HafenCity y la Speicherstadt, antigua zona de descarga y almacenamiento de la ciudad, es el Museo Marítimo Internacional de Hamburgo (*Internationales Maritimes Museum Hamburg - IMMH*); por cierto, el edificio de ladrillo de diez pisos que alberga este museo es el almacén más antiguo de Hamburgo.

Fundado por el destacado periodista, empresario y coleccionista alemán, el profesor Peter Tamm y ubicado en su actual sede desde el año 2008, el Museo Marítimo Internacional de Hamburgo cuenta con una superficie de exhibición de 12 000 metros cuadrados, distribuidos en diez plantas, que abarca la mayor colección marítima privada del mundo, pues contiene modelos de barcos

—incluidos modelos hechos en oro y plata—, buques mercantes, cruceros, piezas de astilleros, uniformes, objetos de arte marítimo y naval, de historia naval, investigación marina. En general, piezas de exposición procedentes de todo el mundo que narran la historia de tres mil años de navegación.

Luego de un acercamiento inicial, a través de una visita al museo, en setiembre del año 2022, que permitió explorar oportunidades para la difusión de nuestra historia naval, imagen institucional y del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, se identificó la posibilidad de viabilizar una alianza estratégica a través de un acuerdo de cooperación, que orientara la futura ejecución de proyectos específicos en los siguientes aspectos:

- Intercambiar líneas de investigación histórica relacionadas con temas marítimos y navales.
- Coordinar la realización conjunta de exposiciones museográficas.
- Efectuar, de forma voluntaria, la entrega a la otra Institución de bienes museales en calidad de donación, préstamo temporal, préstamo permanente u otra condición previamente acordada.
- Intercambiar experiencias en la gestión de biblioteca especializada.



Vista lateral de la muestra museográfica de la Marina de Guerra del Perú en el IMMH. El Almirante Grau y el Monitor *Huáscar*

- Intercambiar experiencias en la gestión de archivos marítimos y navales, así como acceder a las peticiones de los fondos documentales históricos.
- Compartir artículos de interés que se publiquen en las revistas impresas o digitales, o en otros medios de difusión.
- Coordinar la posibilidad de realizar, en forma conjunta, conferencias virtuales de historia naval y marítima, o de participar en las organizadas por la otra Institución.



Firma del Acuerdo de Cooperación: 23 febrero 2023, Hamburgo. Capitán de Navío Christian Salas Ormeño y Sr. Peter Tamm, Director IMMH

Es así que, con la autorización del Alto Mando Naval y trabajando en equipo con la Dirección de Intereses Marítimos y el director del Museo Naval del Perú, se iniciaron las coordinaciones con el señor Damián Morán Dauchez, designado por el museo para gestionar el acuerdo de cooperación. Luego de reuniones con el señor Peter Tamm, Director del Museo Marítimo Internacional de Hamburgo, el 23 de febrero del 2023, en la ciudad de Hamburgo, se llevó a cabo la firma del Acuerdo de Cooperación entre la Dirección de Intereses Marítimos – MGP y el referido museo, tras lo cual se formó un grupo de trabajo entre ambas entidades y la Agregaduría Naval del Perú en Alemania, para definir, de forma inicial, la ejecución de cinco proyectos:

- Incorporación en el Museo Marítimo Internacional de Hamburgo de una muestra museográfica permanente de la Marina de Guerra del

Perú, que incluya el primer busto en Alemania del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, una maqueta a escala del monitor *Huáscar* y otros objetos museográficos referidos.

- Incorporación al área de "Submarinos" del Museo Marítimo Internacional de Hamburgo, en forma permanente, de una maqueta a escala del submarino *Toro,* diseñado por el ingeniero Federico Blume y Othon, en la vitrina que muestra la evolución del arma submarina en el mundo.
- Incorporación en el área dedicada a la navegación fluvial del Museo Marítimo Internacional de Hamburgo, en forma permanente, de una muestra museográfica de la Amazonía peruana, que incluya la maqueta a escala de una Plataforma Itinerante de Acción Social (PIAS), un tallado en madera palo sangre del cauce del río Amazonas, desde el pueblo de Nauta hasta su desembocadura en el océano Atlántico, y una muestra audiovisual sobre la labor de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía, desde su llegada en el año 1864.
- Incorporación en el área dedicada a la navegación a vela del Museo Marítimo Internacional de Hamburgo, en forma permanente, de una maqueta a escala del Buque Escuela a Vela *Unión* (BEV-161).



Colocación del Submarino *Toro* en el Museo de Submarinos del IMMH. Embajador del Perú en Alemania, Augusto Arzubiaga; Capitán de Navío Christian Salas Ormeño, Agregado Naval del Perú en Alemania; Valm. Jan Christian Kaack, Inspector de la Marina Alemana; Sr. Peter Tamm, Director del IMMH

- Entrega, en calidad de préstamo permanente, de objetos museográficos del Museo Marítimo Internacional de Hamburgo al Museo Naval del Perú.

Los dos primeros proyectos fueron ejecutados el 19 de octubre del presente año, en acto que contó con la asistencia del Embajador del Perú en Alemania, Augusto Arzubiaga Scheuch; Director del Museo Marítimo Internacional de Hamburgo, señor Peter Tamm; Inspector de la Marina Alemana (equivalente a Comandante General de la Marina), Vicealmirante Jan Christian Kaack, y el Agregado Naval del Perú en Alemania, Capitán de Navío Christian Salas Ormeño. Cabe resaltar que, nuestra Institución naval es la primera Marina no alemana que cuenta con una muestra museográfica en el citado museo.



Submarino *Toro* diseñado por el Ingeniero Federico Blume incorporado a la historia de la evolución del arma submarina, al lado del legendario *Turtle*, diseñado por David Bushnell (EE. UU.) en 1775, primer sumergible utilizado en combate

Respecto a los otros tres proyectos, se ha programado para la segunda quincena de febrero del año 2024 la inclusión de la muestra museográfica permanente de la Amazonía peruana. La incorporación de la maqueta del Buque Escuela a Vela *Unión* (BEV-161) se realizará durante la participación de nuestra Embajada Itinerante en el evento mundial de veleros "Sail Bremerhaven", a realizarse en el mes de agosto del año 2025. Durante el primer semestre del año 2024, se tiene previsto el envío de objetos museográficos que entregará el Museo Marítimo Internacional de Hamburgo al Museo Naval del Callao, a través de las gestiones que viene efectuando el Director del Museo Naval del Perú.

Más aún, las posibilidades de ampliar el alcance de esta alianza estratégica están abiertas. Estos proyectos podrían significar solo el primer paso de lo que se puede lograr en cuanto a la difusión de la imagen de nuestra Marina de Guerra del Perú hacia el mundo. Estando la ciudad de Hamburgo favorablemente ubicada en el centro de Europa y considerando que el Museo Marítimo Internacional de Hamburgo es parte del mapa turístico de la ciudad, que alberga un potencial anual de más de 130 000 visitantes, la



Develación del busto del Almirante Grau. Embajador del Perú en Alemania, Augusto Arzubiaga; Valm. Jan Christian Kaack, Inspector de la Marina Alemana; Capitán de Navío Christian Salas Ormeño, Agregado Naval del Perú en Alemania; Sr. Peter Tamm, Director del IMMH

hidrografía y las hazañas del Inca Navegante, entre otros objetos de nuestra cultura y tradición naval y marítima, pueden ocupar un espacio en el citado centro cultural alemán.Esta alianza estratégica abre una amplia ventana de exploración dentro del alcance geográfico de las diecinueve Agregadurías Navales, que, incorporando las áreas de responsabilidad concurrentes, abarcan un total de treinta y un países. Este amplio espectro, debidamente priorizado y alineado a los objetivos institucionales, podría significar beneficios adicionales que incluso trasciendan la propia difusión de la imagen institucional. Esto podría permitir, por ejemplo, que a través del reconocimiento del trabajo de las Plataformas Itinerantes de Acción Social en la Amazonía, se genere un impulso en la industria naval (SIMA-PERÚ), o la posibilidad de gestionar el acceso al Fondo Amazónico recientemente reactivado por el Estado Alemán para su ejecución en proyectos para el área de la Amazonía de Brasil, entre otros, que seguramente están a la espera de ser identificados.

El deporte y su relación con las Fuerzas Armadas

Sports and its relationship with the Armed Forces

Capitán de Navío Martín Alva Ramis. Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en guerra de superficie y armas de superficie. Se desempeña como oficial discente del Programa de Alto Mando Naval - 2023. Ingresó a la Escuela Naval del Perú el 3 de marzo de 1995. Cuenta con los cursos Básico de Estado Mayor y Curso de Comando y Estado Mayor Conjunto. Durante los últimos años, se ha desempeñado como oficial enlace en la Tercera Flota de la Marina de los Estados Unidos de América, Segundo Comandante del B.A.P. *Tacna*, entre otros cargos. Practica de forma aficionada carreras pedestres y triatlón.

Resumen: Es innegable que los beneficios de la práctica de deportes para los miembros de las Fuerzas Armadas en servicio activo son obvios. Incluso con el aumento de la tecnología y de equipos computarizados, las Fuerzas Armadas de hoy todavía requieren un nivel de condición física comparable con la de los soldados de a pie de los siglos anteriores. Hacer deportes de manera regular es vital para mantener a nuestros militares en buena forma física, al mismo tiempo que contribuye a la liberación de estrés, muy necesaria para sobrellevar las labores diarias, especialmente para el personal militar que se encuentra desplegado en zonas de operaciones (VRAEM, frontera, etc.). Además, los deportes colectivos brindan la oportunidad de desarrollar trabajo en equipo indispensable para que las unidades funcionen cohesionadamente tanto en tiempo de paz como en operaciones de combate.

Palabras clave: deporte, fuerzas armadas, equipo, salud.

Abstract: *It is undeniable that the benefits of sports for active duty members of the armed forces are obvious. Even with the increase in technology and computerized equipment, today's military still requires a level of physical fitness comparable to that of the troops of previous centuries. Playing sports on a regular basis is vital to keep our military in good physical shape, while providing a much needed stress release to cope with daily duties, especially for military personnel in areas of operations (VRAEM, borderline, etc.). In addition, team sports provide a good opportunity to develop the teamwork needed for units to function with the cohesion that is often required both in peacetime and combat operations.*

Keywords: *sport, armed forces, team, health.*

Antecedentes

No es materia del presente artículo enfocarse en la ejecución de deportes colectivos o llevados a cabo como equipos representativos de las instituciones armadas, sino en el desarrollo a manera personal, tomando conciencia de los beneficios tanto para el desempeño de las funciones propias del servicio como para la salud. Sin embargo, a manera de entrar en contexto, para comprender la importancia de hacer deporte, comentaremos algo de historia.

El barón Pierre de Coubertin[1] hizo una correlación directa entre los impactos de los deportes en las Fuerzas Armadas cuando fundó los Juegos Olímpicos Modernos en 1896. Coubertin se inspiró en el ideal griego clásico de un cuerpo y una mente sanos, y la importancia del entrenamiento físico para la construcción de una nación fuerte.

Esto fue hecho en razón de su consternación por la mala condición física de sus compatriotas franceses y la creencia de que esta falta de forma física había llevado a la humillante derrota de Francia en la guerra franco-prusiana de 1871.

En los años turbulentos que siguieron, Francia sufrió de una baja estima nacional y una economía deprimida, mientras que las fortunas de Inglaterra y Alemania prosperaron. Llevado por esta inspiración, barón de Coubertin persiguió su sueño de un renacimiento de los antiguos Juegos Olímpicos, que ahora se ha convertido en un evento internacional que ocurre cada cuatro años (Sullivan, 2006).

Discusión

Las instituciones armadas (Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea) son conscientes de que su personal debe ejercitarse, porque el servicio requiere que sus miembros estén sanos y fuertes, así como para reducir los problemas

1 Pierre Fredy de Coubertin, barón de Coubertin (París, Francia, 1 de enero de 1863-Ginebra, Suiza, 2 de septiembre de 1937), era un pedagogo e historiador francés, fundador de los Juegos Olímpicos modernos y del pentatlón moderno.

de salud causados por la obesidad[2]. Lamentablemente el personal militar no está exento de esta estadística.

Si los militares no hacen ejercicio, su salud empeorará y no podrán cumplir con su trabajo. Los militares deben desempeñar bien sus funciones en cualquier circunstancia en la que se encuentren. Es una obligación y responsabilidad estar en buen estado físico para ir al combate y ejecutar la misión. El ejercitarse impacta positivamente en los miembros de las Fuerzas Armadas, no solo física sino también mentalmente, pues está demostrado que dedicar buena parte del tiempo en la práctica de deportes contribuye en la fortaleza mental[3]. Podemos citar cientos de estudios que muestran los beneficios que brinda el deporte en el ser humano.

El mal estado físico puede afectar el desempeño laboral. Si un militar no está teniendo un buen día, realizar ejercicios podría servirle de ayuda. Según un equipo de investigadores noruegos "desarrollar una buena condición física en los soldados también puede mejorar la percepción moral de los soldados de estar preparados para la misión".[4] Los beneficios que aporta tener aptitud física son los siguientes: ayuda a mantener un peso saludable, controla el estrés, mejora el sueño, reduce el dolor en las articulaciones y espalda, y mejora la calidad de vida (siempre que no tenga una enfermedad degenerativa o crónica). Estas ventajas favorecen el desempeño laboral cuando los militares están trabajando para resolver una situación problemática ya sea en el campo operativo y/o administrativo.

Durante la pandemia del covid-19, las Fuerzas Armadas participaron en forma generalizada en el control del orden interno, así como en otras acciones militares de apoyo, como campañas de vacunación, operativos "Tayta", que bien podrían compararse con una situación de conflicto externo. Durante esos meses, nuestras Fuerzas Armadas estuvieron sometidas a un desgaste físico y mental considerable, ya que, a su participación en las operaciones militares se aunó su situación familiar. Bajo ese contexto, el personal militar se mantuvo ejercitado en la medida de lo posible, aliviando el estrés que generaba las acciones militares (patrullaje, puntos de control, asistencia humanitaria, entre otros). Como experiencia personal, durante la pandemia, estando como Segundo Comandante de una unidad naval, y con personal

---

2 La obesidad continúa siendo un problema de salud pública, pues siete de cada diez peruanos sufren de exceso de peso (MINSA, 2023).

3 https://www.health.harvard.edu/staying-healthy/exercising-to-relax

4 https://jmvh.org/wp-content/uploads/2010/04/JMVHVol18No-2.pdf

militar a mi cargo, disponía la realización de deportes cuando era posible, tras lo cual observé (según punto de vista del suscrito) una considerable mejora en la moral y alivio del estrés; asimismo, el personal se mantenía saludable, tratando de minimizar el impacto de los contagios.

Los sociólogos sostienen que la práctica de los deportes tiene un tremendo efecto socializador en los participantes. Los deportes, que engloba un conjunto de ideales específicos de la actividad, enfatizan estas respectivas actitudes y comportamientos en los participantes. Vemos, por ejemplo, cómo el *running*[5], actualmente deporte popular a nivel mundial y nacional, en el Perú ya tiene más de veinte años realizándose de manera colectiva; vemos cómo se generan nuevos tópicos de conversación, se fomentan grupos y amistades que comparten un interés común, generando un bienestar mental y social a los miembros de las Fuerzas Armadas, quienes también forman parte de esta actividad.

Y no únicamente el *running*. Se ha observado que, adicionalmente, deportes como la natación en aguas abiertas, ciclismo, entre otras disciplinas, congregan a personal militar de todas las jerarquías, lo que demuestra que el deporte genera relaciones de amistad y camaradería.

El deporte, definitivamente, tiene la capacidad de unir a las personas. Además de promover la salud y el buen estado físico a nivel local, la gente también corre o camina para apoyar una obra benéfica, como la recaudación de fondos para combatir enfermedades. Los participantes de los deportes militares están más inclinados a continuar con este tipo de programas especiales mucho después de retirarse de sus carreras profesionales y establecerse en la vida civil.

Los estudios también han demostrado que los deportes pueden favorecer el sentido de afiliación, confianza en sí mismo, aprecio por la salud y el estado físico, así como el desarrollo de lazos sociales con otras personas o instituciones. La misma psicología de motivación que se necesita para llevar a un equipo a la victoria puede transponerse para llevar a una comunidad y una sociedad a una meta positiva. El deporte nos desafía a ir más allá de nuestras expectativas, a alcanzar metas que muchos consideran inalcanzables. Esa misma mentalidad es necesaria para hacer progresar a una sociedad que atraviesa tiempos difíciles.

---

5 Anglicismo en español usado comúnmente para referirse a la actividad de correr o trotar.

Los deportes también tienen impacto en las características culturales de una sociedad, como el impulso por el éxito o el individualismo competitivo; igualmente, reflejan los valores culturales de un país. Estas huellas culturales continúan manifestándose en el individuo a medida que abandona el campo de juego y se abre paso en el campo de la sociedad.

Otro aspecto a considerar, y muchas veces dejado de lado, es que, el mantener un peso adecuado y saludable nos conducirá a estar en forma y llevar el uniforme de la patria con prestancia y decoro. Es necesario e imperativo que quienes se encuentren en condiciones de obesidad puedan lograr tener un peso recomendable.

Conclusión

Podemos concluir que los deportes tienen un efecto duradero en el desarrollo social y emocional del individuo, especialmente en los primeros años de la edad adulta. Al fomentar la participación del personal militar en actividades deportivas, estaremos desarrollando habilidades sociales positivas en nuestros jóvenes, hombres y mujeres en servicio activo, que no solo definirán su papel en la sociedad militar, sino además en la sociedad del futuro en su conjunto. Es imperativo que nuestro personal militar continúe practicando deporte por los beneficios explicados en los párrafos precedentes, así como mantener el porte militar y el respeto al uso del uniforme. Termino citando a Platón: “Puedes descubrir más sobre una persona en una hora de juego que en un año de conversación”.

Referencias

1. AM Pensgaard, DG Barlaug and SM Dyrstad. *Relationship between Soldiers' Service Performance and Physical Training Volume*. Journal of Military and Veterans'. Health 18, n.º 2. 2010, p.7-11.
2. HARVARD MEDICAL SCHOOL. Exercising to relax. *Harvard Health Publishing*. 2020. https://www.health.harvard.edu/staying-healthy/exercising-to-relax
3. SULLIVAN, L. *The Long-Term Benefits of Military Sports to Society*. International Military Sport Council. 2006. https://www.milsport.one/medias/fichiers/16_Sullivan_2006.pdf

Ganar

To win

Capitán de Fragata Sebastián Suárez Gamarra. Se graduó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata en diciembre de 2004. Es calificado en guerra de superficie. Graduado del Curso de Comando y Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina. Posee el grado de *Magíster* en Administración Estratégica de Empresas por CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como un *Master of Business Administration* por la Universidad de Maastricht - Países Bajos. Ha sido docente en la Escuela Naval del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval y Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). Ha prestado servicios a bordo de diferentes unidades operativas, B.A.P. *Herrera* (CM-24), B.A.P. *Quiñones* (FM-58), B.A.P. *Aguirre* (FM-55), B.A.P. *Bolognesi* (FM-57) y B.A.P. *Unión* (BEV-161) en los que ha desempeñado principalmente cargos en el área de operaciones. Ha sido Comandante del B.A.P. *Curaray* (ABH-304) y Segundo Comandante del B.A.P. *Sánchez Carrión* (CM-26). Ha servido en dos oportunidades en el Estado Mayor de la Comandancia de la Fuerza de Superficie como M-3.1 y M-5, respectivamente. En dependencias administrativas, se ha desempeñado como oficial de año de la Escuela Naval del Perú, oficial ayudante del Jefe del Estado Mayor del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y, actualmente, presta servicios como Jefe de la División de Programación de Inversiones Institucionales del Estado Mayor General de la Marina.

Resumen: Este artículo analiza la importancia de las habilidades blandas en las operaciones navales y, por consiguiente, en combate, así como la influencia positiva que el deporte competitivo aporta para el desarrollo de estas habilidades, y cómo es, quizás, la única manera en la que se puede entrenar el estrés y la presión de situaciones de emergencia reales. Se plantea, además, que la Marina de Guerra del Perú puede ser beneficiada enormemente no solo por el alistamiento para el combate de su personal, como se señala en el párrafo precedente, sino por el prestigio nacional, internacional y apoyo a la política exterior que le pueden traer el hecho de producir deportistas de alto nivel mundial.

Palabras clave: habilidades blandas, operaciones navales, deporte competitivo, entrenamiento.

Abstract: *This article analyzes the importance of soft skills in naval operations and, consequently, in combat, as well as the positive influence that competitive sports contribute to the development of these skills. It explores how competitive sports may be the only way to train for the stress and pressure of real emergency situations. It is also proposes that the Peruvian Navy could benefit significantly not only from the combat readiness of its personnel, as described in the preceding*

paragraph, but also from the national and international prestige and support for foreign policy that producing high-level international athletes could bring.

Keywords: *soft skills, naval operations, competitive sport, training.*

Antes de empezar, quiero resaltar que los ejemplos vertidos en este artículo de opinión están basados en mi experiencia profesional, por lo tanto, están dirigidos a la parte operativa a bordo de nuestras unidades de superficie; sin embargo, todos estos son equivalentes o fácilmente comparables con lo que podría ocurrir en cualquier otra especialidad operativa o técnica, tomando en consideración que todos somos marinos de guerra.

Imaginemos ser parte de la dotación de una de nuestras unidades navales durante un entrenamiento operativo, y que nos encontramos en zafarrancho general de combate. Todo el buque está activado y funcionando como un solo ser, una entidad que busca un objetivo, vencer a un enemigo, en este caso imaginario o supuesto por otras unidades amigas, pero que, durante los entrenamientos de este tipo, con profesionalismo, perseverancia y exigencia, se simula enfrentarlo tenazmente, con situaciones que a la interna del buque requieren que todo funcione como los engranajes de un reloj.

Como muchos sabemos, lo anterior es un ejemplo de nivel netamente táctico, en el cual se entrenan los procedimientos técnicos y doctrinales para el mejor empleo de las armas y capacidades de las diferentes unidades, así como el soporte y resistencia a daños propios del combate. En el escalón superior, el nivel operacional, se entrena el planeamiento operacional, planeamiento de crisis, mejor empleo de las fuerzas asignadas, toma de decisiones en incertidumbre, entre otros, en el que también se simulan escenarios complejos, en los cuales el papel del adversario es representado por un equipo especialmente designado para ese rol.

Los entrenamientos de este tipo son muy completos, ya que cubren casi la totalidad de elementos y situaciones que se presentarían en caso de que nuestro país necesite emplear a sus fuerzas navales en defensa de sus intereses nacionales. Sin embargo, es necesario resaltar la frase: "…cubren casi la totalidad de elementos y situaciones que se presentarían…", dado que, algo muy importante, nunca estará presente en estos entrenamientos operativos. Esta ausencia es la del adversario real, aquel que ha entrenado, quizás tanto como nosotros, específicamente para intentar vencernos en aquello que nosotros hacemos mejor, combatir.

Pero entonces, ¿cómo se entrena la presión real del combate, la toma de decisiones cuando se está bajo ataque o durante un incendio a bordo, el poder pensar claramente con sueño y cansancio físico, entre otras muchas situaciones?

La respuesta a estas preguntas es que en realidad nada se comparará a una situación de emergencia real; sin embargo, sí hay maneras de acercarnos un poco más a estos escenarios y estar más listos para enfrentar aquella situación, que, si bien nadie desea, es para lo que nuestra institución existe y que está escrito en su nombre: la guerra.

Este artículo abordará el tema sobre cómo el deporte y el hecho de competir para ganar (no solo competir por competir) influyen positiva y directamente en nuestra actividad última, pelear agresiva y tenazmente con el único objetivo de vencer.

¿Combate, Deporte o Ejercicio?

Si bien en el idioma castellano las palabras "deporte" y "ejercicio" son sinónimos en muchos contextos, en otros tienen profundas diferencias, que son fundamentales para una institución como la nuestra.

La Real Academia Española, RAE (2023), define "ejercicio"[1], entre otros, como:

- Acción de ejercitar o ejercitarse; y
- Conjunto de movimientos corporales que se realizan para mantener o mejorar la forma física.

Asimismo, define "deporte"[2] principalmente como:

- Actividad física, ejercida como juego o competición, cuya práctica supone entrenamiento y sujeción a normas.

Entonces, la diferencia radica, principalmente, en la acción de competir que existe en uno y no en el otro; por lo cual, empleando estas definiciones, se puede decir que, toda actividad deportiva (con excepción quizás del ajedrez)

---

1 Real Academia Española – RAE. (2023). Ejercicio. *Diccionario de la lengua española*. https://dle.rae.es/ejercicio?m=form

2 Real Academia Española – RAE. (2023). Deporte. *Diccionario de la lengua española*. https://dle.rae.es/deporte?m=form

es también ejercicio físico, pero, definitivamente, no lo contrario. Es decir, hacer ejercicio no necesariamente es hacer deporte.

Hagamos una lista simple de características y actividades asociables a ambos conceptos, las cuales incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Ejercicio: Salud, bienestar, fortaleza, estado físico óptimo, porte militar, entrenamiento y disciplina. Estas dos últimas actividades son consideradas solamente para aquellos que se ejercitan con continuidad y método.

- Deporte: Salud, bienestar, fortaleza, estado físico óptimo, porte militar, entrenamiento, disciplina, trabajo en equipo, objetivo, estrategia, táctica y fortaleza mental o psicológica.

Al comparar las características y actividades entre ambos conceptos, salta a la vista la superioridad del deporte competitivo sobre el mero ejercicio para un marino, dado que el deporte comparte casi al 100 % nociones del día a día de nuestras fuerzas operativas y, también, con algunos principios de la guerra.

Al respecto, tenemos opiniones como las del escritor inglés George Orwell, un pacifista, idealista y un duro crítico del totalitarismo, quien se refería severamente en contra de la existencia de jerarquías y, por lo tanto, de las fuerzas armadas de su país; pensamiento que, en mi opinión, estuvo completamente errado. En su línea de pensamiento, también criticó la existencia del deporte competitivo, y lo interesante, y que aporta a este artículo, es analizar el por qué no lo aprobaba. Él decía en uno de sus artículos del año 1945 que[3] "…es posible jugar por diversión y ejercicio, pero tan pronto como la cuestión del prestigio se asoma, tan pronto se siente que tú y algún grupo al que perteneces será desgraciado si pierdes, los instintos más salvajes y combativos se exaltan". Es curioso ver cómo el haber estado completamente equivocado en su ideología política, haga que este extracto tenga tanto sentido para sustentar la importancia del espíritu deportivo en una fuerza armada.

Por consiguiente, si tomamos como premisa que Orwell está equivocado en su enfoque político general, entonces, de la cita del párrafo anterior, podemos decir que, un deportista: a) compite por prestigio mas no por

3 Orwell, G. (1945). The Sporting Spirit. *Tribune* – GB London. https://www.orwell.ru/library/articles/spirit/english/e_spirit

diversión o ejercicio, b) representa a un grupo de personas cuando compite (institución, club, país) por lo cual se siente obligado a ganar, y (c) las dos anteriores exaltan su instinto salvaje y combativo. Estas tres ideas son especialmente aplicables al ámbito naval, dado que suman a aquello que no es entrenado en nuestros ejercicios operativos, como lo es el enfrentarse a un adversario real con la obligación de derrotarlo.

En este mismo artículo, Orwell (1945) describe también al deporte como una "…guerra sin los disparos"; afirmación muy similar a la que Townsend (2014)[4] hace al decir que "…en instituciones militares de países industrializados, en la segunda mitad del siglo XIX, los deportes y juegos atléticos eran promovidos como 'tanto preparación física y moral para la guerra' pero sin las pavorosas realidades del combate real". Nada pues más acertado, y que resalta su importancia para los integrantes de nuestra institución en cuanto a su preparación y alistamiento para el combate.

Habilidades Blandas

Podemos categorizar en dos a aquellas habilidades entrenables en nuestros ejercicios operacionales y a las que no, respectivamente: a) técnica, doctrinal y procedimental y b) habilidades blandas.

La primera de ambas se caracteriza por ser medible, por ejemplo, el tiempo para cubrir un zafarrancho de inundación o incendio, el tiempo para cumplir con los procedimientos y verificaciones para el lanzamiento de un misil, el tiempo para resolver la cinemática del buque para cubrir una estación en formación, la calidad y tiempo de las respuestas de un *team* de COC en un problema de batalla, entre otras muchas pruebas objetivas.

La segunda, sin embargo, dada su subjetividad, no solo es difícil de medir, sino que muchas veces no sabremos si algunas de estas siquiera están presentes en la personalidad de nuestras dotaciones. Características como liderazgo, adaptabilidad, resiliencia, por mencionar algunas, no solo son difíciles de medir, sino que muchas veces solo salen a la luz en situaciones de emergencia real.

Al respecto, Lau (2021)[5] dice que "mientras más y más actividades

---

4 Townsend, R. (2014). Keep Calm and Game On: The sport-military paradigm – Why sport promotes leadership, mental toughness and a warrior culture in military units. Canadian Forces College.

5 Lau, Y (2021). Soft Skills are Essential to the Future of Work. *Forbes*. https://www.forbes.com/sites/forbeshumanresourcescouncil/2021/01/20/soft-skills-are-essential-to-the-future-of-work/?sh=4cdae37c1341

del trabajo se automatizan, las habilidades blandas, que aún no pueden ser replicadas por las máquinas, se han vuelto aún más importantes". Si bien esta afirmación realizada para la revista *Forbes* se refiere al ámbito empresarial privado, vemos que también viene sucediendo a bordo, puesto que las unidades más actuales están reduciendo sus dotaciones, aun con desplazamientos similares y capacidades aumentadas al compararlas con unidades de hace quince, veinte o treinta años; y esto es debido a la automatización de sus sistemas.

Entonces, podemos hacer un resumen en base a nuestra experiencia a bordo de aquellas características o habilidades blandas que no se pueden entrenar en un ejercicio operativo, pero sí con el deporte competitivo, tomando en consideración lo expresado sobre esta actividad. Estas características son siete:

- **Habilidades de Trabajo en Equipo y Liderazgo:** Los deportes a menudo requieren que las personas trabajen como parte de un equipo. Esto fomenta habilidades esenciales de trabajo en equipo y liderazgo, que son directamente aplicables a las operaciones militares o navales. Los tripulantes deben poder confiar y depender de sus compañeros, comunicarse eficazmente y comprender sus roles dentro de un grupo, lo cual es crucial en combate.
- **Disciplina y Fortaleza Mental:** Participar en deportes inculca disciplina y fortaleza mental. El personal naval a menudo se enfrenta a situaciones desafiantes y de alto estrés. La práctica de los deportes enseña a las personas a superar barreras físicas y mentales, a mantenerse enfocados bajo presión, y a conservar la compostura en entornos estresantes.
- **Adaptabilidad y Toma de Decisiones Rápidas:** Los deportes pueden ser impredecibles, lo que requiere que los participantes se adapten a circunstancias cambiantes y tomen decisiones rápidas. Esta capacidad para pensar sobre la marcha y adaptarse a situaciones inesperadas es invaluable en las operaciones navales, en las cuales los planes a menudo no resisten el primer disparo. Aprender a anticipar los movimientos de los oponentes, formular tácticas y ejecutar planes de juego, pueden traducirse directamente en táctica naval y toma de decisiones en combate.

- **Pensamiento Estratégico:** Todos los deportes implican el pensamiento estratégico y la planificación. Planificar el entrenamiento del año basado en un calendario de competencias, nutrición, evaluaciones periódicas de los deportistas, observar competencias pasadas de los oponentes, entre otras muchas actividades, equivalen todas a preparar y mantener actualizados los planes de guerra y tener una inteligencia prolija que permita que la preparación de inteligencia del teatro / área de operaciones (PITAO) sea relevante y útil.

- **Espíritu de Cuerpo y Moral:** Los deportes colectivos y también los de práctica individual (dado que se entrenan en equipo) promueven un sentido de camaradería, la unidad y la moral entre los participantes. Estos sentimientos de pertenencia y propósito compartido son cruciales para construir una unidad naval cohesionada, que pueda confiar y apoyarse mutuamente en combate.

- **Habilidades de Resolución de Conflictos:** En los deportes a menudo surgen conflictos y disputas, y los atletas aprenden a resolver estos problemas de manera constructiva. Estas habilidades de resolución de crisis se pueden aplicar a situaciones en las que los tripulantes deben abordar conflictos interpersonales dentro de sus unidades sin comprometer la eficacia operativa.

- **Resiliencia y Perseverancia:** Los deportes a menudo implican contratiempos y fracasos. Aprender a recuperarse de las derrotas y seguir trabajando hacia el logro de objetivos es una cualidad vital en el personal naval, que le permite enfrentar adversidades y reveses durante su servicio.

Otros beneficios para la Marina de Guerra del Perú

Además de las habilidades blandas, que son subjetivas, difícilmente medibles y específicamente para el servicio a bordo, podemos agregar otros beneficios que aporta el deporte competitivo y que repercuten positivamente, de manera directa, en la Marina de Guerra del Perú:

- **Intercambio Cultural y Política Internacional:** Las competencias deportivas internacionales y/o interinstitucionales ofrecen oportunidades de intercambio cultural y diplomacia. El personal naval que participe como deportista de alto rendimiento puede representar positivamente a la institución y al Perú en el escenario regional o

mundial, fomentando relaciones internacionales y llevando el nombre del país a la arena global.

- **Mantenimiento de la Aptitud Física:** En esta característica compartida con el ejercicio no competitivo, los deportes contribuyen significativamente a la aptitud física general. Una fuerza naval con personal que se mantiene en forma y saludable es más resistente y capaz de soportar las demandas físicas del servicio, contribuye a reducir ausencias por enfermedad, entre otros beneficios.
- **Difusión Positiva de la Imagen de la Institución:** Si la Marina llega a producir deportistas de nivel internacional, que logren medallas sudamericanas, panamericanas y, por qué no, mundiales u olímpicas, la repercusión sobre la imagen institucional en todo el país sería abrumadoramente positiva.

Conclusiones

Es evidente que el deporte competitivo trae múltiples beneficios no solo para el personal naval sino también para la institución.

Podemos decir que un oficial o tripulante que practica efectivamente un deporte competitivo, o que lo ha hecho en su pasado reciente, contará con habilidades blandas más desarrolladas. Esto no significa que aquel que lo practique sea mejor que aquel que no lo haga, y hay que tener cuidado con este punto específico, dado que son docenas las aptitudes que hacen que un tripulante sea excelente en su trabajo y a otro no; y que las siete habilidades blandas descritas en este artículo son solo una pequeña proporción de todas las características y valores que debe tener un marino de guerra.

Lo que sí podemos afirmar es que, al comparar a una misma persona en sus versiones de "deportista competitivo" versus "solo apto físicamente", la versión del tripulante deportista supera a la otra con creces.

En otras palabras, el deporte suma y potencia lo positivo, mas no define el valor total de una persona.

La actitud ganadora debe estar impresa en cada integrante de nuestra institución, esto lo logra en parte la práctica del deporte y en parte las características que cada persona trae de casa. Debe ser, entonces, preocupación primordial de la Marina de Guerra del Perú trabajar para

potenciar al máximo la actividad deportiva competitiva en sus oficiales, personal subalterno y de marinería.

En este sentido, cabe dejar abiertas las siguientes interrogantes:

- ¿Tiene nuestra institución una política clara de desarrollo del deporte competitivo?
- ¿Existe en nuestra institución alguna directiva de fomento del deporte competitivo?
- ¿Nuestros centros de formación están promoviendo adecuadamente la actitud ganadora en sus cadetes navales, alumnos básicos y grumetes? ¿Están ganando en las competencias deportivas en las que participan? Perder es una posibilidad en el deporte, pero debe ser aprovechada para corregir, mejorar y luego ganar, ¿esto último sucede?
- ¿Estamos aprovechando nuestro club (Centro Naval) para promover un semillero deportivo, por ejemplo, en el Liceo Naval?
- ¿En qué ligas o federaciones deportivas están inscritos nuestros centros de formación? ¿Participan del calendario de competencias anual de esas federaciones? Si lo hacen, ¿cómo les va en dichas competencias?

Invertir en deporte puede llegar a ser muy costoso, por lo cual quizás la institución y el Centro Naval podrían empezar focalizándose en los deportes náuticos por excelencia, como son la vela, el remo y la natación, por nombrar algunos, ya que son afines a nuestras actividades, y luego ampliar el apoyo hacia otras disciplinas.

Quiero terminar este artículo con una frase que está escrita en la casa de botes de la Escuela Naval del Perú, y que resume la actitud ganadora que debemos tener al vestir nuestros colores: “Ganar no lo es todo, es lo único”.

Referencias

1. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA - RAE. (2023). Ejercicio. *Diccionario de la lengua española*. https://dle.rae.es/ejercicio?m=form
2. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA - RAE. (2023). Deporte. *Diccionario de la lengua española*. https://dle.rae.es/deporte?m=form
3. ORWELL, G. "The Sporting Spirit". (1945). *Tribune*. GB London. https://www.orwell.ru/library/articles/spirit/english/e_spirit
4. TOWNSEND, R. (2014). Keep Calm and Game On: The sport-military paradigm – Why sport promotes leadership, mental toughness and a warrior culture in military units. Canadian Forces College. https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/299/286/townsend.pdf
5. LAU, Y. (2021). Soft Skills are Essential to the Future of Work. *Forbes*. https://www.forbes.com/sites/forbeshumanresourcescouncil/2021/01/20/soft-skills-are-essential-to-the-future-of-work/?sh=4cdae37c1341

El “síndrome del espada de honor”[1]

The “sword of honor syndrome”

Capitán de Navío (f) Hugo Ramírez Brain. Se graduó como Alférez de Fragata en enero de 1976, siendo el espada de honor de su promoción. Fue dotación del B.A.P. *Almirante Grau*. Se embarcó a bordo del Buque Escuela ARA *Libertad*, en 1977. Se calificó en Submarinos y especializó en ingeniaría electrónica. Siguió el Curso Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor residente, así como el de Estado Mayor Conjunto en el Centro de Altos Estudios Militares (1991). Fue dotación del B.A.P. *Antofagasta*, B.A.P. *Pisagua* y B.A.P. *Arica*, llegando ser Comandante del B.A.P. *Chipana*. Ascendió al grado de Capitán de Fragata en 1990. Ascendió al grado de Capitán de Navío en 1996. Falleció el 8 de abril de 1996.

Reconocimiento

El nombre de este antiguo mal fue acuñado por el Capitán de Corbeta (r) Eddie Thornberry Schiantarelli, distinguido filósofo naval, contemporáneo, entonces Segundo Comandante del B.A.P. *Antofagasta* el año 1984, en una amena sobremesa de las tantas que ese año pasamos a 250 pies de profundidad.

Aclaración (siempre necesaria)

Cualquier parecido entre una de las manifestaciones de conducta aquí descritas y la personalidad de cualquier oficial que se haya hecho merecedor a la espada de honor de su promoción, es pura coincidencia. Realmente, no me explico el porqué mi ex Segundo llamó así al síndrome bajo estudio.

Definición

Se define corno “síndrome del espada de honor’’ a un deteriorado estado del alma que hace que determinados individuos crean tener siempre la razón o crean que todos los demás no saben nada.

Cómo detectarlos

La forma de detectar a los infectados con el “síndrome del espada de honor” está en función de las manifestaciones exteriores de sus conductas, sin ser

1 Artículo publicado originalmente en la *Revista de Marina* edición marzo-abril del año 1990.

necesario someterlos a ninguna prueba clínica. Tenga la certeza de que ellos se darán a conocer en forma permanente. Sin embargo, con el fin de facilitar su identificación, tome nota de lo siguiente:

Cuando en una conversación en la que el presunto sindrómico crea recordar como suya una idea que acaba de verter un colega, y exclame sin demora: "Eso es lo que yo dije hace tiempo", habrá posiblemente detectado a un contagiado del síndrome, al que la ciencia clasifica en el "primer grado".

Cuando en una charla en que se emita una opinión sobre un asunto del cual el presunto sindrómico sea ignorante, y diga prontamente**:** "No creo que esa sea la solución", habrá acaso descubierto a un infectado con el síndrome, al que la ciencia cataloga en el "segundo grado".

Cuando en una plática se tome conocimiento de un hecho en el que participó algún colega (sin distingo de jerarquías), y sin antes informarse correctamente y sin siquiera saber si el contrario sería favorable o no, el presunto sindrómico señale en el acto**:** "Ese fulano es un ignorante", habrá quizá encontrado a un contaminado con el síndrome, al que la ciencia encuadra en el "tercer grado".

Cuando ante un error de un amigo o de un subalterno y, en presencia de quien sea, el presunto sindrómico exclame de inmediato: "Oye, tú no eres más bruto solo porque no practicas", habrá probablemente hallado a uno que padezca del síndrome, al que la ciencia sitúa en el "cuarto grado".

Aspecto social

Se ha logrado relacionar a los cuatro niveles de gravedad existentes con sus respectivos grados de dificultad que tendría la sociedad para hacer volver a la normalidad a los infectados con el síndrome. Estos son:

1.er grado: "Fácilmente recuperable"

2.º grado: "Recuperable con esfuerzo"

3.er grado: "Con riesgo de pérdida total"

4.º grado: "Simplemente irrecuperable"

Centraremos nuestros esfuerzos en el aporte de alternativas para hacer volver a la normalidad y reinsertar en un ambiente positivo a los contagiados con el "síndrome del espada de honor" en sus tres primeros niveles de gravedad.

El remedio

Para ello, hagamos, cada uno de nosotros, un acto de contrición. Pensemos en las diferentes formas en que algunas veces opinamos sobre lo que dicen los otros, e intentemos ubicarnos en el espectro del síndrome.

¿Es usted consciente de que continuamente cree que le están robando las ideas, o de que usted ya lo sabía, o de que a usted se le ocurrió antes? Entonces, alégrese, puesto que se encuentra en la clasificación de "fácilmente recuperable". El tratamiento es muy sencillo: la próxima vez que tenga una buena idea ¡expóngala!, déjese ayudar por sus amigos y colegas a mejorarla, a pulirla y, por supuesto, a hacerse del justo reconocimiento por su iniciativa.

¿Es usted más bien consciente de que continuamente cree que las sugerencias de sus colegas suelen ser equivocadas, o de que a nadie se le ha ocurrido "la solución" (excepto a usted, claro está); o de que, en el mejor de los casos, las ideas de otros pueden mejorarse? Pues, no se preocupe, puesto que usted se encuentra en la clasificación de "recuperable con esfuerzo". El tratamiento es el siguiente: la próxima vez que piense que una idea es mala ¡proponga una mejor!, y no se angustie si en las primeras oportunidades sea destrozado con argumentos que usted tal vez no tenga. Al contrario, así será mejor, puesto que el tomar consciencia de sus propias limitaciones acelerará su vuelta a la normalidad.

¿Luego de su autoexamen, es usted, por el contrario, consciente de que continúa e impunemente menosprecia a algunos de sus semejantes, o de que siente desprecio por algunos de sus esforzados colegas quienes no tendrían las "cualidades que usted cree tener"? Pues permítame decirle que usted se encuentra en la clasificación de "con riesgo de pérdida total". En este caso, no hay tiempo que perder, cualquier demora en el inicio del tratamiento puede significar que usted nunca llegue a ser una persona útil a sus semejantes.

El tratamiento exige un esfuerzo supremo de su parte, y es el siguiente: con lápiz en mano, haga usted una relación de aquellos a quienes hasta la fecha ha considerado "un ignorante"; luego, al costado de cada nombre, escriba las razones por las que lo considera con tanto desafecto; a continuación, y esto es lo importante, también escriba alguna cualidad que encuentre en esa persona. Tiene que hallar alguna, de lo contrario nunca se curará.

Una vez hecho esto, espere la próxima reunión social o de trabajo y, en la primera oportunidad, ¡reconozca públicamente las cualidades de otros!; y no

tema si es que recibe un cargamontón de críticas adversas. Puede suceder que usted ya haya contagiado a sus interlocutores anteriormente, o puede que sus primigenias apreciaciones no hayan sido incorrectas. En caso sea lo último, evite por todos los medios imitar a sus colegas y ponerse de nuevo a desacreditar a otros.

Normalmente, los que se encuentran en el cuarto grado no se percatan de la gravedad de su mal; sin embargo, todos los que lo rodean reconocen que lleva consigo el "síndrome del espada de honor" a un nivel calificable como "simplemente irrecuperable". En este caso, el remedio no puede autoaplicarse, a pesar de ello, los colegas pueden, en su conjunto, precaverse del contagio. Para ello, simplemente, ¡aíslen a ese individuo!, y no permitan que siga haciendo estragos entre quienes lo rodean.

Palabras para los no infectados

Finalmente, si es que usted es consciente de que ninguna de las conductas calificadas como consecuencia del "síndrome del espada de honor" se parece a la suya, entonces forma usted parte de ese gran grupo de personas que reconoce sus limitaciones, que aprecia a sus semejantes como a sí mismo, que aporta iniciativas, que propone soluciones, que respeta en la medida en que exige respeto, que, en suma, es útil a sus semejantes y a la institución a la que sirve.

Por tanto, es usted consciente de que la tarea de sacar adelante a una institución perteneciente a una nación en crisis, es posible solo con el aporte de todos sus integrantes; y en ese contexto, nadie debe ser pasivo espectador del intento por volver personas útiles a aquellas víctimas del síndrome aquí estudiado.

Si es que detecta usted a un colega que está haciendo esfuerzos por curarse del "síndrome del espada de honor", ayúdelo. Si de pronto el sindrómico presenta ideas originales, propone alternativas a la solución de problemas comunes, empieza a hablar bien de la gente, da eventualmente la razón a quienes opinen diferentes a él, trata con respeto a los demás, etc., entonces, usted tiene la obligación de estimularlo, de apoyar su iniciativa, de hacerle ver que es una persona positiva. Posteriormente, puede preparar en su homenaje una "ceremonia de reinserción en el ambiente socio-laboral positivo".

Las campanas de la Factoría Naval de Bellavista

The bells of the Naval Factory of Bellavista

Vicelamirante Reynaldo Pizarro Antram. Vicealmirante de la Armada Peruana en situación de retiro con 40 años de servicio, calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval.

Víctor Andrés Hummel Lee. Técnico Informático, tataranieto de don José Hummel, austrohúngaro Maestro y Jefe del Taller de Fundición de la Factoría Naval de Bellavista desde 1852.

Resumen: Descripción de las campanas de bronce fundidas en la Factoría Naval de Bellavista en el siglo XIX.

Palabras clave: Factoría Naval, Bellavista, campanas.

Abstract: *Description of the bronze bells cast at the Bellavista Naval Factory in the 19th century.*

Keywords: *Naval Factory, Bellavista, bells.*

Pocos saben que la Factoría Naval de Bellavista es el antecedente republicano más antiguo de nuestros actuales Servicios Industriales de la Marina. Fue fundada el 22 de mayo del año 1845 durante el primer gobierno del Mariscal don Ramón Castilla y Marquesado, como consecuencia de la adquisición del primer buque de guerra a vapor para nuestra Armada, el *Rímac*, construido en los astilleros Brown & Bell de Nueva York, Estados Unidos de América, y era propulsado por dos máquinas alternativas a vapor, de patente Stilman & Allen, que accionaban dos ruedas de paletas. Se comprenderá que el paso de la propulsión a vela a la propulsión a vapor significó un gran salto tecnológico que demandaba contar con un establecimiento en tierra para su mantenimiento y reparación, exactamente como hoy nuestras unidades navales requieren de los Servicios Industriales de la Marina.

Desde la plantificación y hasta la puesta en servicio de la Factoría Naval, la Armada participó de una manera muy significativa, realizando las coordinaciones requeridas para alcanzar los objetivos trazados por el

Gobierno de ese entonces. Pasan los años, y al tener nuestra institución ya casi todos sus buques con propulsión a vapor, sin dejar de lado la vela, ya que la transición fue progresiva, el Gobierno decide transferir completamente la administración de la Factoría Naval a la Armada Nacional, debido a que gran parte de los trabajos realizados eran para el mantenimiento de los buques de la Escuadra. El primer Superintendente de la Factoría Naval fue el Capitán de Navío Ramón Valle-Riestra, nombrado por resolución suprema del 7 de agosto de 1861, oficial que integró la primera dotación del vapor *Rímac* y que tradujo del inglés al castellano el primer libro en la Armada sobre operación y mantenimiento de plantas de propulsión a vapor en el año 1850, cuando era un joven Teniente Primero.


TRATADO ELEMENTAL
DE LA NATURALEZA Y USO
DEL VAPOR,
Y DE
LOS PRINCIPIOS Y CONSTRUCCION DE LAS
MAQUINAS.
OBRA ANÓNIMA ESCRITA EN INGLÉS Y PUBLICADA EN
FILADELFIA EN 1847.
Traducido por el Teniente 1.° de la Armada Nacional
D. R. Valle-Riestra,
É IMPRESA POR DISPOSICION SUPREMA.
LIMA,
IMPRENTA DEL ESTADO ARANDA
1850.

Carátula del primer libro publicado en la Armada relacionado a las plantas de propulsión a vapor, titulado: *Tratado elemental de la naturaleza y uso del vapor y de los principios y construcción de las máquinas.* Obra anónima escrita en inglés y publicada en Filadelfia en 1847. Traducido por el Teniente 1ro de la Armada Nacional D. R. Valle-Riestra, Lima, Imprenta del Estado, 1850.

Continuando con la tradición, hoy en día, el órgano interno de los Servicios Industriales de la Marina a cargo de la reparación, carena y mantenimiento de las unidades navales, se llama Superintendencia de Marina.

Durante sus más de treinta y cinco años de servicio, la Factoría Naval de Bellavista no solo atendió con eficiencia los requerimientos de reparación y mantenimiento de los buques a vapor de la Escuadra, sino también hizo obras para el Estado, nuestro Ejército, y para particulares. Entre sus obras más destacadas están la fabricación de máquinas a vapor, calderas, máquinas-herramientas, artillería, anclas, campanas de bronce, así como su participación en la construcción del primer buque de guerra, el monitor *Victoria* en 1864, en el armado del primer dique flotante de fierro en el Callao en 1866 y en el armado de los Cañoneros *Yavarí* y *Yapurá* para el lago Titicaca en 1872 y un sinfín de obras que reflejaron su capacidad tecnológica, por lo que fue reconocida como el mejor de los establecimientos militares del Pacífico, la misma que se perdió completamente como consecuencia de la guerra por el guano y el salitre.

Poco se ha escrito de este establecimiento naval, que tanto brindó al país durante sus años de servicio, por lo que espero que algún día se escriba un libro al respecto, a fin de rescatar del pasado y del olvido lo que fue la cuna de las artes y oficios de la ingeniería naval en la Armada.

Esa es la razón por la cual el escudo institucional del SIMA Perú lleva con legítimo orgullo en sus cintas la frase: "Constructores y reparadores navales desde 1845".[1]



Escudo institucional del SIMA Perú

A raíz de una investigación realizada sobre la planta de propulsión a vapor del monitor *Huáscar*, se tuvo la oportunidad de leer el libro copiador F,4-a5 *Trabajos de la Factoría Naval de Bellavista 1868-1874*, así como la correspondencia relacionada, que obra en el bien conservado y administrado Archivo Histórico de la Marina.

Uno de los documentos encontrados se refiere al oficio del Superintendente de la Factoría Naval, Capitán de Navío Federico Lara, en la que solicita las campanas rajadas y sin uso ubicadas en la Catedral de Lima, para ser empleadas en la fabricación de artillería y otros objetos que necesiten de esta aleación para enfrentar la guerra. El oficio dirigido al Secretario de Marina, el 30 de junio de 1880, dice:

> Tengo el honor de poner en conocimiento de Ud. que a mediados del mes de noviembre de 1878 se entregó a la catedral de esa Capital [sic] por disposición Suprema *[sic]* una campana y es precisamente la que actualmente funciona mañana y tarde en la torre de la referida iglesia. Con tal motivo tuve ocasión de ver que en la torre donde se colocó la nueva campana, había cinco de distintos tamaños completamente rajadas e inservibles y con peso lo menos de cinco toneladas todas ellas; las mismas que se echaron abajo y provisionalmente fueron depositadas en la iglesia. Mas después las alejaron de ese sitio y presumo estén en alguna habitación o almacén del palacio Arzobispal *[sic]*.
>
> Ahora que hay tanta escasez de bronce para fundir cañones, y que ese material es tan útil y sobre todo que la iglesia ha hecho cesión de bienes de mucha más consideración

1 Escudo del SIMA-Perú que muestra con orgullo su pertenencia y antigüedad. Sus formas y colores son la marca que nos identifica y representa el carácter que heredamos y pasamos a las siguientes generaciones de marinos por siempre.

y valor que las campanas de que me ocupo, que no tienen aplicación inmediata por hallarse destruidas, me permito suplicar a Ud., si es que lo tiene a bien, se digne tomar en consideración lo expuesto y hacer que las cinco campanas rotas motivo de este oficio se entreguen a la Factoría de mi cargo, a fin de aprovechar de ese metal en todas las obras que tengo en labor, ya sea para cañones o para tantas piezas que con frecuencia se hacen con destino a las máquinas de los buques, porque repetiré a Ud. que el bronce está escaseando en plaza.

Dios guarde a Ud.

Federico Lara

Al margen de ello, se encontró en el libro copiador antes mencionado, año de 1873, lo siguiente:

Iglesia de Bellavista

Una campana de bronce con sus inscripciones, con peso de 154 libras y su badajo de fierro forjado con peso de 9 libras.

Iglesia de San Francisco de Paula

Una campana de bronce con sus inscripciones y su respectivo badajo de fierro forjado, con peso de 142 libras. Bronce 132 libras y fierro de 10 libras.

Es así que, con esta información, el coautor de este artículo, Víctor Andrés Hummel Lee, tataranieto de don José Hummel, austrohúngaro Maestro y Jefe del Taller de Fundición de la Factoría Naval de Bellavista desde 1852, visitó la Iglesia "San José" de Bellavista, y para nuestra sorpresa encontró la campana que hace referencia el libro copiador, cuya fotografía se muestra a continuación:



Campana de la Iglesia "San José" de Bellavista, Callao
Sus inscripciones:
En el tercio[2]:
FACTORÍA DEL ESTADO DE BELLAVISTA 1872
En el pie:
SAN SIMÓN Y SAN JUDAS SIENDO CURA DR. DE LAMAS

2 Las partes principales de una campana de arriba hacia abajo son como sigue: asa, hombro, tercio, medio tercio, medio pie, pie y labio; y la pieza, generalmente de fierro forjado, que se emplea para tañer la campana es el badajo.

Nuestro entusiasmo fue grande al encontrar un vestigio físico de lo que fuera nuestra Factoría Naval de Bellavista, así que, decididos a encontrar las otras campanas registradas en los documentos ya mencionados, se hicieron las gestiones a través de la Dirección de Intereses Marítimos para tener acceso al campanario de la Catedral de Lima, y, el 21 de junio pasado, con el coautor de este artículo y un buen amigo, José Francisco Chávez Cristóbal, quien trabaja en el Congreso de la República y experto en sistemas informáticos y más que aficionado a la fotografía, accedimos al campanario de la izquierda de la Catedral de Lima.

Los funcionarios y empleados de la Catedral nos atendieron de lo más bien, y, estando en el campanario, encontramos cuatro hermosas campanas; una de ellas, lamentablemente rajada y fuera de servicio, tiene las inscripciones que tanto esperábamos encontrar, como se lee a continuación:

En el tercio:

CONSTRUIDA EN LA FACTORÍA NAVAL DE BELLAVISTA

En el pie:

EN FEBRERO DE 1877. POR INTERCESIÓN DEL GOBERNADOR ORUETA Y CASTRILLÓN



Vista de la campana de bronce fundida en la Factoría Naval de Bellavista en el año de 1877 y que se encuentra actualmente en el campanario de la izquierda de la Catedral de Lima

Lamentablemente las inscripciones han perdido varias de sus letras, pero para nuestra suerte la palabra "naval" está completa. Por otro lado, la campana está sin badajo y rajada en diferentes partes. Se comenta que, en el terremoto de 1940 parte de la torre se desplomó y con ella la campana, que terminó rajada.



Campana de la ex Iglesia "San Francisco de Paula", hoy "San Ildefonso", Lima

El mismo día que visitamos la Catedral de Lima, nos fuimos caminando a la Iglesia "San Francisco de Paula", hoy llamada "San Ildefonso" en el distrito del Rímac: y para nuestra mayor sorpresa, también encontramos la campana mencionada en el libro copiador, que sigue tañendo todos los días. Una fotografía de esta campana muestra las dos cruces de la Trinidad en alto relieve. En la campana se lee la siguiente inscripción:

En el tercio:

CONSTRUIDA EN LA FACTORÍA DE BELLAVISTA 1873

Es así que, partiendo de un oficio y libro copiador de nuestro Archivo Histórico de la Marina, se han podido ubicar y validar uno de los tantos aportes de la Factoría Naval de Bellavista.

Compartiendo esta información con el señor Contralmirante Francisco Yábar Acuña, comenta que, siendo Director del Museo Naval de Perú en el año 2022, logró recuperar una campana que fuera de la Capitanía de Puerto de Quilca y que actualmente se exhibe en el Museo Naval. Fotografías de esta campana, se muestra a continuación.



Campana de la Capitanía de Puerto de Quilca fundida por la Factoría Naval de Bellavista en 1876. Todas las Capitanías de Puerto contaban con sus respectivas campanas con el mismo formato. Museo Naval del Perú, sede Callao.

Finalmente, antes de cerrar el artículo, mi buen amigo Andrés Hummel me remite una fotografía de una campana de bronce ubicada en la Compañía de Bomberos Paita Nro. 31, la primera Compañía de Bomberos Voluntarios legalmente constituida en el país en el año de 1860, la misma que se muestra a continuación:



Campana de bronce ubicada en la Compañía de Bomberos Paita Nro. 31. Las inscripciones que tiene, dicen: FACTORIA DE BELLAVISTA, 1867

Buscando en el Libro Copiador del Archivo Histórico de la Marina F,4-a5 *Trabajos de la Factoría Naval de Bellavista 1868-1874*, del cual ya se ha hecho referencia, se encuentra que en ese año se fundió:

1 campana de bronce con peso de trecientas veinte y uno libras para el reloj de la Aduana de Paita a 80 centavos libra, total: 260.00 soles

1 badajo de fierro forjado con peso de 12 libras a 40 centavos libras, total: 4.80 soles

Tomadas las medidas de la campana con el apoyo del Capitán de Puerto de Paita, Capitán de Fragata Carlos Montoya, y aplicando una fórmuula general para calcular el peso de campanas de bronce, que dice:

Peso campana = (Diametro del borde)^3 x 579, y sabiendo que el diámetro del borde llamadao labio es de 0,61 m, dio un peso de 144,77 kilos, que es muy a proximado a las 321 libras registradas en el Libro Copiador, por lo que se podría inferir que esa campana es la que fue fundida para el reloj de la

Aduana de Paita y que hoy conserva en un impecable estado la Compañía de Bomberos Paita Nro 31.

Y así, terminamos este pequeño artículo aportando un fragmento de nuestra historia naval, desconocido por muchos, con la firme convicción en que, tras su lectura, tendremos un motivo más de legítimo orgullo de pertenecer a nuestra bicentenaria institución, y, como se mencionó líneas arriba, con la esperanza que algún día se escriba un libro relacionado a la Factoría Naval de Bellavista, cuna de las artes y oficios de la ingeniería naval, liderada hoy en día por nuestros Servicios Industriales de la Marina.

El Capitán de Navío Eulogio S. Saldías Peña

Captain Eulogio S. Saldías Peña

Domingo García Belaunde Saldías (Wisconsin, Estados Unidos de Norteamérica, 1969). Abogado de profesión, publicó su tesis de abogado con el título de "El Derecho Presupuestario en el Perú" (Lima, 1998). También ha publicado artículos sobre Derecho Financiero en revistas especializadas. Ejerció la docencia como profesor contratado en la facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Lima, así como en el Instituto San Ignacio de Loyola. Los últimos años está dedicado a la administración de empresas y la investigación genealógica. Fruto de estas investigaciones ha publicado el libro "La familia Rada en el Perú" (Lima 2016) y "La familia Daly en el Perú. Peter Dennis Daly y el Titanic" (Lima 2019).

Resumen: Esta es una biografía del Capitán de Navío Eulogio Saldías Peña (1856-1942). Ha sido tomado y resumido de un libro más amplio y en preparación sobre la familia Saldías de próxima aparición. Saldías inicia su carrera como guardiamarina en 1875 sirviendo en diferentes buques de la armada hasta que, como parte de la dotación del monitor *Manco Cápac*, terminó la guerra con Chile como prisionero en San Bernardo. Liberado regresó a una Lima ocupada para partir al exilio. De regreso, años después, se reincorporó en la Marina ocupando diversos puestos en la institución y políticos, hasta ser director de la Escuela Naval entre 1909 y 1912. Dictó conferencias sobre la Marina y los buques que debía adquirir, promoviendo especialmente el empleo de submarinos. Alcanzó el grado de capitán de navío por resolución del Congreso de la República en 1913. Fue también doctor en ciencias matemáticas de la Universidad Mayor de San Marcos, catedrático principal titular por concurso de Geometría Analítica e interino de Geometría Descriptiva en la Facultad de Ciencias en la misma universidad y sub decano de esa facultad. Desde los últimos días de 1912 fue director del Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe, y años antes director y fundador del Colegio Galileo de Venezuela. Dos de sus hijos hicieron carrera en la marina: el Vicealmirante Roque A. Saldías Maninat y el Capitán de Fragata Antonio J. Saldias Maninat.

Palabras claves: Saldías, Escuela naval, Guerra con Chile.

Abstract: *This is a biography of the captain Eulogio Saldías Peña (1856-1942).*

It has been taken and summarized from a larger book in preparation about the Saldías family that will soon appear. Saldías began his career as a midshipman in 1875, serving on different navy ships until, as part of Monitor Manco Cápac's crew, he ended the war with Chile as a prisoner in San Bernardo. Released, he returned to an occupied Lima to go into exile. Upon his return, years later, he rejoined the Navy, occupying various positions in the institution and politicians, until he became director of the Naval Academy between 1909 and 1912. He gave lectures on the Navy and the ships it should acquire, especially promoting the use of submarines. He achieved the rank of captain by resolution of the Congress of the Republic in 1913. He was also a doctor in mathematical sciences from the Universidad Mayor de San Marcos, senior professor of Analytical Geometry and interim professor of Descriptive Geometry at the Faculty of Sciences in the same university and deputy dean of that faculty. Since the last days of 1912 he was director of the Nuestra Señora de Guadalupe National School, and years before director and founder of the Galileo School of Venezuela. Two of his sons had a career in the navy: Vice Admiral Roque A. Saldías Maninat and Commader Antonio J. Saldias Maninat.

Keywords: *Saldías, Navy Academy, War with Chile.*

Eulogio Santiago Saldías Peña es, sin duda, una figura interesante por la diversidad de actividades que desarrolló exitosamente durante su vida. Fue marino, héroe de guerra, fundador de un colegio, profesor universitario, matemático, educador, autor de libros, director de varias escuelas, prefecto de departamento, y estuvo a cargo de varias Capitanías de Puerto.

Saldías alcanzó el grado de Capitán de Navío. Fue Doctor en Ciencias Matemáticas por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, catedrático principal titular por concurso de Geometría Analítica e interino de Geometría Descriptiva en la Facultad de Ciencias en la misma casa de estudios, y Vicedecano de esa Facultad. Fue también Director de la Escuela Naval entre 1909 y 1912, durante el primer gobierno de Leguía. En los últimos días de 1912, fue Director del Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe y, años antes, Director y fundador del Colegio Galileo de Venezuela. Obtuvo el premio y la medalla de oro en el Primer Concurso Naval Militar del Perú, y fue reconocido con la Medalla de Honor de la Instrucción Pública en Venezuela. Escribió, entre otros, los libros *Curso de trigonometría esférica*[1], *Manual del Marinero* y

1 Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. La Punta, Callao, 1923.

Nociones de Geometría. En resumen, fue un marino y un intelectual. Veamos un poco más de cerca la vida de este oficial de la Marina peruana[2].

Eulogio nace el 30 de diciembre de 1856 en la casa de su abuelo, José Santos Peña, en el Callao, en los altos de una casa de la calle Independencia, esquina con José Gálvez, y que existe hasta el día de hoy. Eulogio quedó huérfano de madre con menos de dos años, y luego, como hijo único. Su hermana menor, Laura, falleció el 19 de junio de 1864 con solo seis años de edad. Ambos hermanos padecieron de fiebre tifoidea, pero Eulogio pudo recuperarse.

El 26 de abril de 1871, con poco más de catorce años, ingresa a la Escuela Naval a bordo del transporte *Marañón*. En 1875, egresa de la Escuela como Guardiamarina. Junto con Saldías egresaron ese año Eriberto Benites; Fermín Diez Canseco, que pocos años después estará Angamos en el *Huáscar* como Teniente Segundo; Cristóbal Lastres; Juan Manuel Ontaneda, que sirvió a bordo de la *Unión*, más tarde profesor y Director de la Escuela Naval, Comandante del *Coronel Bolognesi*, Ministro de Guerra y Marina, Comandante General de la Escuadra y Director General de Marina, y primer Ministro de Marina en 1919; Fortunato Salaverry, que sirvió durante la guerra en la *Independencia*, la *Unión* y el *Chalaco*; y Jorge Velarde, que falleció en el *Huáscar* en el combate de Iquique.

El primero de mayo de ese año, lo destacan como parte de la dotación de la fragata *Independencia*. En junio y julio de 1875 encontramos a Eulogio recorriendo el litoral a bordo del transporte *Chalaco,* al mando del Capitán de Fragata Nicolás Portal, realizando sondajes desde Chorillos hasta el río Loa. Estos sondajes servirían para determinar un plano y perfil del lecho marino para la instalación del primer cable submarino en la región. Terminada esa comisión regresó a la *Independencia*.

El 12 de enero de 1876, se embarca en la bahía de la Independencia, junto con sus compañeros Diez Canseco, Salaverry y Ontaneda, en un viaje a Amberes, a bordo de la fragata norteamericana *Saint Paul* de 1893 toneladas de registro, a donde arriban el 12 de abril de ese año luego de doblar el cabo de Hornos, tiempo durante el cual fueron instruídos en la práctica de su profesión.

El 2 de enero 1877, Eulogio asciende a Alférez de Fragata, siempre a bordo de la *Apurímac*. En junio, pasa a la corbeta *Unión,* donde el mes siguiente

2 La informacion sobre los distintos nombramientos, ascensos y colocaciones durante la vida naval de Eulogio han sido tomados de su expediente administrativo del Archivo Histórico de Marina.

asciende a Teniente Segundo[3]. Este rápido ascenso —en solo seis meses-— se produjo como premio a la fidelidad de este y otros oficiales al Gobierno constitucional frente a la sublevación de Piérola, de ese año, y del monitor *Huáscar*. En efecto, el 29 de mayo, el monitor rebelde se enfrentó en Punta Pichalo, cerca a Pisagua, con la *Independencia*, la *Pilcomayo* y la *Unión*. Saldías estuvo a bordo de la *Unión* en ese combate y cuyo Comandante era el Capitán de Navío Nicolás F. Del Portal. El combate, que duró poco más de una hora al caer la tarde, ocurrió principalmente entre el *Huáscar* y la *Independencia*, quedando a distancia segura la *Unión* y la *Pilcomayo* por su relativa debilidad con respecto al monitor rebelde. Sin embargo, cuando el *Huáscar* puso rumbo sur para alejarse de una *Independencia* que solo podía hacer 5 millas, la *Unión* se lanzó en persecución del monitor, intercambiando algunos tiros de cañón y fusilería hasta que cayó la noche.

Eulogio serviría los siguientes meses, además de la mencionadas *Independencia* y la *Unión,* nuevamente en el *Apurímac,* en los transportes *Mayro*, *Limeña* y *Perú*[4]. En 1878, participó en el Primer Concurso Naval Militar en el que obtuvo, como se ha mencionado, la medalla de oro con el trabajo "Diversos sistemas de blindajes, fragatas acorazadas y monitores".

En el umbral de la guerra con Chile, apareció el 5 de abril en el diario *El Comercio* de Lima un artículo de Eulogio Saldías, en el que refutaba uno previo publicado en Chile y reproducido también por *El Comercio*. El refutado era un documentado y realista artículo de la situación de las escuadras de ambos países. El de Eulogio, que sostenía que el *Huáscar* nada tenía que envidiar a los blindados chilenos era, en palabras de López Martínez, pueril confianza alineada con el patriotismo del momento que pedía la pronta salida de nuestra escuadra hacia el sur[5].

Declarada la guerra con Chile y con el grado de Teniente Segundo, el 15 de abril de 1879, se incorpora como parte de la dotación del monitor *Manco Cápac*. Este buque zarpa del Callao rumbo a Arica el 1 de agosto de 1879[6]. Luego de un lento viaje, llega el 7 al puerto donde fondea. Como

---

3 Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1891. Lima 1891, Escalafón general de la Armada, sin página.

4 Mucha información sobre Eulogio Saldías fue tomada de Paz Soldán, Juan Pedro *Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos*. Libreria e Imprenta Gil, Lima 1917, p. 353 y siguientes.

5 López Martínez, Héctor, *Historia marítima del Perú. La república 1876-1879*, tomo X, Lima 1988. op.cit. p. 781 y siguientes.

6 Elías, Julio J, *Marinos peruanos en Arica*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima 1980, p. 20 y siguientes.

se sabe, el *Manco Cápac* (ex *Oneota*) y el *Atahualpa* (ex *Catawba*) eran monitores de la clase *Canonicus* comprados por la dictadura de Prado a una empresa norteamericana durante la guerra con España. De esta clase se construyeron nueve monitores de 2100 toneladas de desplazamiento con pequeñas diferencias entre ellos en su largo y manga. Los monitores peruanos nunca entraron al servicio de la Marina americana. Aunque en papel presentaban dos cañones de 15 pulgadas de avancarga de ánima lisa, capaces de enviar proyectiles de 500 libras y con una protección importante, en realidad, no fueron buenas compras por decir lo menos. Fueron buques construidos para navegación fluvial, con una borda muy baja, con limitaciones por su poca estabilidad en alta mar, poca autonomía por su excesivo consumo de carbón y, especialmente, su poca velocidad. Sus condiciones marineras eran, en resumen, muy malas[7].

Durantes esos meses en Arica, la vida a bordo del monitor para sus 85 tripulantes de dotación debe haber sido, por demás, muy incómoda. Maniobrar este buque diseñado para navegación fluvial y no para navegar por la costa peruana, desde el Callao a Arica, debe hacer sido una proeza solamente superada por el viaje de arribo al Callao al momento de su desafortunada compra. Valga decir, solo a manera de ejemplo, que estos monitores costaron un millón de pesos cada uno, más gastos de equipamiento y pertrechos, sin mencionar los tres buques adquiridos para remolcarlos hasta el Callao, uno de los cuales se hundió en el trayecto. En cambio, los dos blindados chilenos, que hicieron la diferencia en la guerra con ese país en 1879, costaron 800 mil pesos cada uno[8].

El Teniente Primero Bernardo Smith dejó testimonio sobre las incomodidades a bordo[9]. La iluminación en los compartimientos bajo la línea de flotación era con lámparas a kerosene porque la nave no tenía luz eléctrica, cuando esta facilidad ya existía. Para hacer circular el aire, se tenían que accionar las bombas, la comida estaba por lo general descompuesta, los servicios sanitarios eran deficientes y la humedad y la temperatura eran altas en las habitaciones. La tripulación prefería dormir en los botes izados en los pescantes. Los oficiales a bordo del monitor, además de su Comandante, el

---

7 Castañeda Martos, Alicia (Edición y compilación) *Viajes de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el atlántico 1868-1870*. Fondo de Publicaciones, Direccion General de Intereses Marítimos, Lima 1991.

8 García Belaunde, Víctor Andrés. *El expediente Prado*. Lima 2014, p. 145 y siguientes.

9 Elías, Julio J. op. cit. pp. 26 y 27.

Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino[10], fueron el Capitán de Corbeta Rómulo Tizón, los Tenientes Primero Bernardo Smith y José S. Pizarro, los Tenientes Segundo Juan Taboada, Eulogio Saldías y Nicanor Asín, el Alférez de Fragata Ramón E. Bueno, el Sub Teniente de Infantería Daniel Durán, y los Guardiamarinas Carlos T. Barandiarán, Luis B. Arce, Felipe Alcorta, Juan Mulgrew, Francisco Escurra Vidaurre y Carlos A. Leguía.

Terminada la campaña naval luego de Angamos, el 28 de noviembre de 1879, se presentan las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins* para bloquear el puerto de Arica. En efecto, la *Chacabuco* despliega una falúa con bandera de parlamento rumbo al puerto. El *Manco Cápac* envía una chalupa a su encuentro al mando del Teniente Segundo Saldías. Este regresa con dos cartas informando el bloqueo del puerto. Una para el Comandante de la plaza y otra para el Decano del Cuerpo Consular.

Fueron pasando los meses en un monótono bloqueo hasta que, el 27 de febrero de 1880 ocurre un combate entre el *Manco Cápac* y el *Huáscar*, en ese momento ya con bandera chilena, en el que el primero logra, con su escaso andar, asestar un cañonazo en el segundo, ocasionándole daños materiales y la muerte de su Comandante, el Capitán de Fragata Thompson, además de algunos heridos. Durante el combate, el jefe de la torre de artillería fue el Teniente Primero Bernardo Smith, quien también se encargó del cañón derecho junto con el Guardiamarina Luis Arce Folch. El otro cañón estaba dirigido por el Teniente Segundo Nicanor Asín con el Guardiamarina Carlos T. Barandiarán. Saldías, junto con el Guardiamarina Vidaurre, estaba en la primera cámara de proa encargándose del torpedo allí instalado[11].

Ocurrió que muy temprano esa mañana, estos buques, además de la *Magallanes*, intercambiaron algunos disparos, tras lo cual regresaron cada uno a sus posiciones; pero más tarde, a media mañana, apareció el tren procedente de Tacna, lo que motivo que el *Huáscar* nuevamente deje su fondeadero y lance algunas andanadas. En respuesta, el monitor peruano salió a su encuentro y a primeras horas de la tarde intercambiaron fuegos. Al parecer, el *Huáscar* gobernó para espolonearlo o, en todo caso, abordarlo dado su escasa borda de solo nueve pulgadas sobre la línea de flotación. Sin embargo, espolonearlo sería un despropósito porque la protección de fierro del *Manco Cápac* habría

10 Alcanzó el grado de Capitán de Navío. Falleció en Chosica el 19 de marzo de 1898. Tenía 55 años.

11 Versión del Capitán de Navío Luis B. Arce Folch brindada en una conferencia de fecha 13 de febrero de 1926, citada en Carvajal Pareja, Melitón, *Historia Marítima. La república 1879-1883*, tomo XI, volumen 3, Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, p. 257.

ocasionado graves daños al *Huáscar*, resultando incluso con la pérdida de ambas naves. No olvidemos que el *Huáscar* hizo uso del espolón contra la *Esmeralda*, buque de madera, y, aun así, sufrió daños con la torcedura de su proa. Es más probable que Thompson intentara un abordaje, pero muerto este en combate no podremos saber sus reales intenciones. Solo queda claro, por los partes de guerra, que el *Huáscar* enfiló su proa al *Manco Cápac*.

En todo caso, estando cerca los monitores, el *Huáscar* sufrió una avería en las máquinas al punto de dejarlo ingobernable. La distancia se había acortado a solo 45 metros. Esto fue aprovechado por el *Manco Cápac* para asestarle un cañonazo, dado que, lamentablemente, el otro cañón de la torre también había sufrido algunos percances en pleno combate. Fue este tiro el que mató al comandante chileno. Ese día estuvieron a bordo del monitor el Capitán de Navío Juan Guillermo More y el Teniente Coronel Leoncio Prado.

Algunas semanas después, el 17 de marzo, la *Unión* rompió el bloqueo dos veces el mismo día. Ingresó al puerto muy temprano para dejar importantes pertrechos y a la lancha torpedera *Alianza*. Mientras cargaba carbón, encontrándose inmóvil en el puerto, el *Manco Cápac* le dio protección de los barcos enemigos junto con las baterías en tierra. Antes de caer la tarde, para sorpresa de los bloqueadores, la *Unión* raudamente dejó el puerto rompiendo el bloqueo por segunda vez ese día.

Llegó el 7 de junio y el asalto de las tropas chilenas al morro. Saldías, con 23 años, asiste a la batalla de Arica. Durante esta batalla, el monitor, dado su estado lamentable, se desempeñó como batería flotante. Perdida la plaza de Arica, con la bandera chilena flameando sobre el morro, el Comandante del buque decide echarlo a pique. Para tal efecto, comisiona a sus oficiales a diferentes tareas, tocándole al joven Saldías descender al fondo del buque, cuando ya estaban abiertas las válvulas y entrando agua, para encender la caja de dinamita dispuesta en la proa[12]. Fue unos de los últimos tripulantes en abandonar el buque, que se hundió rápidamente.

Parece que los buques neutrales fondeados en la bahía negaron el asilo a los marinos peruanos, que, a bordo de los botes, habían abandonado el monitor hundiéndose. Finalmente, la tripulación del *Manco Cápac* es tomada prisionera y llevada al *Itata*. Para Eulogio terminaba la guerra y comenzaba un forzado exilio.

---

12 Elias, Julio J, op. cit. p. 267. También ver parte del Comandante Sánchez Lagomarsino a bordo del *Itata* el 7 de junio de 1880.

Tomado prisionero, Saldías es traslado a San Bernardo, Chile. En esa localidad no llegaron a un cuartel o morada específica, sino que se los alojó en viviendas particulares de distintas familias. Cada una de ellas recibió del Gobierno chileno una asignación mensual por persona alojada[13]. En realidad, los gastos de los prisioneros fueron en parte cubiertos por el Estado chileno y por los propios sueldos de los prisioneros, los cuales les fueron enviados desde el Perú a través del Encargado de Negocios de Su Majestad británica residente en Santiago o Valparaíso. Usualmente, los salarios fueron entregados a los oficiales de mayor graduación, para que estos los repartiesen proporcionalmente entre sus camaradas y según sus grados[14]. También, se usó el mecanismo de una junta de tres oficiales en cada lugar para efectuar el reparto. Pero el dinero a veces no llegaba de forma regular y muchos prisioneros fueron ayudados por personas de Santiago o Valparaíso, quienes les facilitaron efectivo para comprar artículos de primera necesidad[15].

En San Bernardo, el Comandante Sánchez Lagomarsino firmó un recibo por 893 pesos a pagar en dos meses, para comprar vestimenta para la oficialidad del monitor y de la lancha torperdera *Alianza*. Sucede que el señor José María Carrasco garantizó la compra de ropa en un bazar denominado "Ville de París" de la zona, suma que a su vez el comandante peruano se comprometió a pagar en dos meses. Transcurrido los dos meses, corría un interes del 2% mensual; así consta en un documento del archivo Pedro Saldías Maninat, al que tuve acceso, fechado en julio de 1880 en San Bernardo. Por ese mismo documento, es posible saber que Saldías hizo de contador del grupo de marinos prisioneros. Fue así que, durante los días 4, 5 y 6 julio el referido bazar, en Santiago y en su sucursal de San Bernardo, entregó ropa a los oficiales, sin duda muy necesaria para el invierno. Consta también en documentos del archivo de Pedro Saldías Maninat, los donativos de la señora Pividal a los marinos peruanos en los primeros días del cautiverio.

En todo caso, para los últimos días del mes de agosto de 1880, el Comandante Sánchez Lagomarsino, mediante oficio, nombra oficialmente a Saldías como contador accidental, en tanto dure el destierro, para que asuma la responsabilidad de llevar la contabilidad de la dotación y las remesas que haría el Gobierno peruano. Así pues, desde los últimos días de agosto de 1880, el Teniente Segundo Saldías hizo de contador de la dotación prisionera.

13 Ibarra Cifuentes, Patrici. *La guerra en cautiverio. Los prisioneros de la Guerra del Pacífico (1879-1884*. Legatum Editores, Santiago, 2017, p. 223.
14 Ibarra Cifuentes, Patricio, op. cit. p. 103.
15 Ibarra Cifuentes, Patricio, op. cit, p. 224.

En San Bernardo, los prisioneros gozaron de cierta libertad de movimiento, limitada a un área o zona de confinamiento determinada por las autoridades. Ocurrieron algunos escapes, pero fueron muy pocos a pesar de que las medidas de seguridad no fueron estrictas. La vida en cautiverio, que en el caso de Saldías duró poco más de un año, debe haber sido fundamentalmente monótona. Quizá la posibilidad de enviar y recibir correspondencia, a condición de que las cartas se entregaran abiertas a sus captores, quienes las revisaban[16], contribuyó en mantener en algo la moral. Tener noticias de la familia y seres queridos, y compartir con ellos sus pensamientos y experiencias del cautiverio, hizo más llevadero este exilio forzado. Sin duda, ese año en prisión estuvo marcado por el aburrimiento y la ansiedad por saber la suerte de la patria en guerra. En el caso de Eulogio, sus padres hacía varios años que habían fallecido, lo mismo que su abuelo, Santos Peña. El único pariente cercano vivo era su abuela, Manuela Coronel, con la que tuvo mucha cercanía.

Al año siguiente, el 13 de agosto de 1881, Saldías es repatriado al Perú en plena ocupación. La capital había caído luego de dos batallas y el país estaba prácticamente controlado por el invasor. Desde el punto de vista chileno, la guerra había acabado y el mantenimiento de prisioneros ya no se justificaba, así que comenzaron a enviarlos de vuelta al Perú. En ese escenario, los chilenos intentaron obligarlo a dar su palabra de honor de no levantarse en armas contra Chile, a lo que se negó. Saldías para evitar ese compromiso, evadiéndose de la vigilancia, el 2 enero de 1882, se embarcó en un navío inglés rumbo al extranjero[17]. Como para poder tomar un vapor era necesario contar con pasaporte expedido por la jefatura político militar del ejército de ocupación, es probable que, ayudado por algún conocido, se haya embarcado como polizonte. Era una operación arriesgada, ya que viajar sin pasaporte, según comunicados del Jefe Político Militar de Lima, significaba ser considerado espía, con lo que eso acarreaba. Estuvo catorce años fuera.

Durante la guerra con Chile, los contendientes suscribieron parcialmente el Convenio Internacional de Ginebra, especialmente referido al tratamiento de heridos y al personal sanitario. Para esa época ya existían esfuerzos para regular la guerra, como las *Instrucciones para los ejércitos de los Estados Unidos en campaña*, implementado por Lincoln durante la guerra de Secesión.

---

16 Ibarra Cifuentes, Patricio, op. cit. p. 347.

17 Estos hechos y detalles están relatados en una versión del propio Eulogio en el documento titulado *Foja historiada de los servicios prestados a la nación, asi en su seno como en el extranjero, por el capitán de navío efectivo de la Armada don Eulogio Saldías,* que se encuentra en el archivo Pedro Saldías Maninat.

Precisamente, en este documento esta definido el concepto de "palabra de honor", algo que, por cierto, era utilizado en varios enfrentamientos desde mucho antes. Este significaba "el compromiso contraído de buena fe y por el honor de un prisionero, de ejecutar o de no ejecutar ciertos actos cuando el enemigo a quien se da tal palabra pone en libertad absoluta o parcial a dicho prisionero"[18]. Adicionalmente, la misma instrucción establecía que la violación de la palabra de honor y la recaptura del prisionero, permitía castigar al violador con la pena de muerte. Así se aplicó durante la guerra y eso fue lo que precisamente ocurrió con Leoncio Prado luego de Huamachuco.

En tránsito en Guayaquil, en espera de una supuesta expedición al Perú aún en guerra, el Gobierno ecuatoriano le ofreció a Saldías el comando del vapor de guerra *Santa Lucía*, pero a condición de nacionalizarse, lo que rechazó. Durante 1883 y 1884, Eulogio viaja a Europa, Estados Unidos y las Antillas. Pasó luego a Panamá.

En Panamá, en ese entonces parte de Colombia, el 12 de setiembre de 1885, en la parroquia de Santa Ana, el oficial de Marina Eulogio S. Saldías casó con Rosa Clotilde Maninat Beranger, hija de Jean Pierre Maninat Credu y de Clotilde Beranger Rojas, nacida alrededor de 1863[19] en Valencia. Uno de sus padrinos fue el marino Pedro Gárezon y uno de los testigos fue Carlos Beguerisse Ortiz, futuro cuñado. La novia era venezolana, aunque de padres franceses. Clotilde era una eximia pianista.

Estando Eulogio en Colombia, en febrero de 1886, recibe del Presidente Miguel Iglesias el nombramiento de Canciller del Consulado General del Perú en Panamá y de Oficial Auxiliar de la Agencia Postal, a donde se trasladó. En agosto de ese mismo año renuncia a los dos cargos. Es posible que esta decisión obedezca a que Saldías pidió el adelanto de seis sueldos para su traslado e instalación, pero le fue denegado. En setiembre de ese año, padece fiebre amarrilla.

Recuperado de esa enfermedad, que puso en riesgo su vida, Eulogio pasa entonces de Panamá a Venezuela, donde se dedicó al magisterio. En

---

18 Ibarra Cifuentes, Patricio, op. cit, p. 36 y siguientes.

19 No tengo su partida de bautizo o nacimiento y tampoco tengo certeza que haya sido en Valencia, Venezuela como indica en su matrimonio o Tarbes, Francia como se señala en su defunción. Por datos de la partida de matrimonio se deduce que nació en 1863. Su lápida indica como año de nacimiento o bautizo 1860. Su partida de defunción me lleva a deducir el nacimiento en 1864. Finalmente, tengo el dato que nació el 02 de junio de 1859. Estos datos contradictorios serán aclarados en el momento que tenga acceso a su partida de nacimiento que hasta la fecha no ha sido posible.



Capitán de Navío Eulogio Saldías Peña, Colección Saldías. Museo Naval del Perú

Venezuela, el Gobierno de ese país lo nombró cosmógrafo del estado de Falcón-Zulia, y el 22 de octubre de 1888, se le confirió la "Medalla de Honor de Instrucción Pública", luego denominada de Instrucción Popular, autorizado por el Congreso peruano a usarla.

Ese año de 1888, en Venezuela, dos de sus libros: *Vocabulario Marítimo español, francés e inglés* y *Geometría elemental* habían sido adoptados como textos oficiales de la Escuela Náutica de ese país. Antes en 1883, en Ecuador, había escrito el texto "*Aritmética práctica y mercantil*" sobre el que, lamentablemente, no tengo noticias sobre su publicación. También, destacó como matemático en Venezuela. Así, el 22 de diciembre de 1888, predijo con exactitud un eclipse de Luna, corrigiendo dos errores que contenía el almanaque de Caracas. En Valencia, en 1890, funda el Colegio Galileo.

Eulogio regresa a su patria los últimos días de 1895. Antes de enrumbar al Perú, el 29 de agosto de ese año, apareció en el diario *El Comercio* la siguiente noticia:

El oficial de nuestra marina don Eulogio S. Saldías, cuyos servicios durante la guerra con Chile le merecieron justo elogio, con motivo del hundimiento del monitor *Manco Cápac* en Arica, vive en tierra extranjera dando lustro con sus trabajos al crédito que disfrutan los marinos peruanos por su dedicación a las ciencias. Saldías fue llevado prisionero a Chile luego del infortunio de Arica. Posteriormente, viajó a Venezuela contratado por el Gobierno de ese país, dedicándose a la enseñanza. Ahora nos llega un ejemplar de la tercera edición del libro *Nociones de Geometría* que Saldías ha dedicado a don Nicolás de Piérola. Esta obra ha sido declarada como texto oficial para los colegios de Venezuela. Felicitamos muy sinceramente a nuestro distinguido compatriota.

Finalmente, ese año de 1895, con su esposa, sus hijos Carmen, Zoila Estela, Roque Augusto, Antonio Julio, su cuñada Juana Maninat y su esposo Enrique Cossé, regresa al Perú. Es aquí que publica su obra *Manual del Marinero* obra financiada por el Gobierno. En 1896, prestó su ayuda para costear la publicación del *Manual de artillería naval,* que serviría para la instrucción teórica y práctica de los condestables y marinos artilleros. Sin embargo, una comisión de estudio nombrada por la Marina consideró que la obra necesitaba correciones y no aprobó su financiamiento. Ese mismo año, en setiembre, presentó al Arzobispo de Lima, para su aprobación como texto para escuelas primarias, su obra *Catecismo del deber*, el que, luego de un estudio, mereció la licencia del Arzobispo para su impresión. Desconozco si se llegó a imprimir.

Mientras tanto en el Perú, prácticamente sin buques de guerra y reponiéndonos de la derrota, la Escuela Naval Militar había reabierto sus puertas en 1888 para funcionar a bordo del pontón *Perú*. Establecido en su patria, se le encarga a Saldías los cursos de Álgebra Superior, Electricidad y Servomotores en la Escuela Naval Militar. En 1896, Saldías se desempeñaba además como Sub Director de la sección de grumetes.

Es a fines de 1897 que, a Saldías, sin dejar de reportar a la Mayoría de Órdenes de la Escuadra, se le destaca a la Escuela Militar Preparatoria y Naval. Dicha Escuela fue el resultado de la unión, el año anterior, de la Escuela Militar y la Escuela Naval, por lo que deja el pontón *Perú* para trasladarse a Lima al fundo Santa Sofía. Es así que, fue nombrado profesor de los cursos de Estrategia Naval, Reglamentos y Maniobra, Balística, Artillería, Torpedos,

Oceanografía e Historia de las Guerras Navales, entre otros.

En marzo de 1898, en razón de haber asistido al combate de Arica, se le asciende a Teniente Segundo efectivo. Tenía 41 años y los años fuera del país y sin colocación evitaron que su carrera tuviera los ascensos usuales, además de perder por los efectos de una ley de 1845 casi todos sus años de servicios. Sin embargo, en 1899, esto cambió por legislación expedida en esos años para considerar lo siguiente: i) por asistir al combate de Arica del 7 de junio de 1880, se extiende un nuevo despacho de Teniente Segundo efectivo; ii) luego, con antigüedad del 28 de marzo de 1884, se le extiende el despacho de Teniente Primero por su concurrencia a la guerra; y, finalmente, iii) se le otorga la clase de Capitán de Corbeta el 21 de mayo de 1899 por aprobar por unanimidad el examen de la junta calificadora de ascensos de ese año.

En paralelo a su carrera naval, en setiembre y octubre de 1898, había sido examinado en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, de la que obtuvo, primero, el título de Bachiller y, luego, el de Doctor en Ciencias Matemáticas. Dentro de su vida universitaria fue miembro del Consejo Universitario, del Consejo de Facultades y fue también elegido Vicedecano de la Facultad de Ciencias Matemáticas, Físicas y Naturales.

En 1900, la Escuela regresó al pontón *Perú,* donde Eulogio es nombrado Sub Director interino de la Escuela Naval; finalmente, en setiembre de 1900, fue nombrado jefe del detall. Ese año, se había disuelto la Escuela Militar Preparatoria y Naval, restableciéndose la Escuela Naval en su ubicación anterior. Saldías dictaba los cursos de Historia de las Guerras Navales, Táctica y Estrategia, Organización Naval, Reglamentos y Maniobra, entre otros.

En 1901, se dieron una serie de conferencias científico-profesionales, en las que le tocó a Eulogio disertar sobre el género de buques que le conviene al Perú. Por historia familiar, conozco que Eulogio dictó varias conferencias sobre el Poder Naval entre 1901 y 1910, pero no he podido ubicarlas todas, salvo la aparecida, en resumen, en la edición del diario *La Prensa* del 31 de agosto de 1910. De esta noticia, sobre la conferencia el día anterior, recojo la información que aparece un poco más adelante.

En 1902, es nombrado Sub Director titular de la Escuela Naval, cargo que solo duró hasta agosto de ese año, en que fue cesado y quedado sin colocación, como indefinido hasta 1904. Durante algunos meses, estuvo en Huacho con su hijo Roque, donde viajó buscando colocarse en la Academia Náutica, y dejó a la familia en la casa del Callao vendiendo sus muebles previos a una mudanza

general. Sin embargo, las cosas cambiaron en diciembre de 1902, cuando se incorpora como catedrático adjunto de la sección de Ciencias Matemáticas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Durante el gobierno de Manuel Candamo, el 11 de julio de 1904, es nombrado Prefecto de Ancash. Fue así que le tocó, al mando del departamento, mantener el orden con motivo de las elecciones presidenciales de ese año, por fallecimiento del presidente. Según un informe que elevó al Director de Gobierno, tuvo que hacer frente a varios conatos de sublevaciones y asonadas, las que pudo controlar con el uso de la fuerza pública. Sin embargo, no duró mucho en el cargo, solo hasta al 30 de noviembre de 1904. Quizá dejó el cargo por el cambio de gobierno, quizá porque fue desautorizado por reconocer a los alcaldes ordinarios o pedáneos de las comunidades indígenas, lo que se conoce hoy como varayoc y que existen y están reconocidos precisamente en la zona de Huaraz. Actualmente, cada 8 de diciembre, la comunidad de Conchucos, por ejemplo, elige su alcalde pedáneo. Sin embargo, el Gobierno de entonces declaró que eran cargos y funcionarios de la época colonial y que no estaban reconocidos ni por la Constitución ni por por las leyes de la república, siendo insubsistente lo que había resuelto el prefecto Saldías.

Poco después, el 20 de diciembre de 1904, es designado Capitán de Puerto de Paita y Director de la Escuela Náutica de dicha ciudad. En julio de ese año sería ascendido a Capitán de Fragata graduado. Pero en Paita también encontraría la muerte su hija Zoila Estela Saldías, el 12 de setiembre de 1905. Zoila Estela falleció como consecuencia de la peste bubónica de aquel año. Pocos días después, el 18 de setiembre de 1905, se dispuso su trasladado a la Capitanía de Mollendo, puesto que ocupa hasta abril de 1907 en que pasa a ocupar el puesto de Jefe Auxiliar de la Dirección de Marina en el Ministerio del ramo. En Paita, es reemplazado por Alejandro Sauri, que venía precisamente de Mollendo.

En Mollendo, importante puerto que servía a todo el sur del Perú, Eulogio denuncia a la superioridad al antiguo Capitán de Puerto, el Capitán de Corbeta Alejandro Sauri por faltantes en el cobro de derechos a los buques. Al margen de las destempladas e irrespetuosas respuestas en los descargos de Sauri a un superior jerárquico como Saldías, el ex Capitán de Puerto responsabilizó del hecho a un funcionario menor que había fugado. La denuncia pasó al Director de Marina del Ministerio, incidente del cual desconozco cómo terminó.

Mientras tanto, tomando en cuenta la presencia de una misión francesa en el Ejército desde el gobierno de Piérola y los buenos resultados obtenidos,

el Gobierno peruano decidió contratar un Teniente de Navío de la Marina francesa. En mayo de 1905, se firmó un contrato con el Teniente de Navío Paul de Marguerye, que, asimilado con el grado de Capitán de Fragata, fue nombrado Director de la Escuela Naval[20]. Marguerye inició su trabajo en 1906. Durante su gestión, de 1906 y 1907, se cambió el reglamento y el plan de estudios de la Escuela y se graduaron cinco Guardiamarinas en cada año. Dada las condiciones del pontón *Perú*, por recomendación de Marguerye, la Escuela se mudó en 1908 al transporte *Iquitos*. En febrero de 1908 Saldías asciende a Capitán de Fragata efectivo.

Con la Escuela Naval ahora a bordo de un transporte en actividad de la Armada, en continuos viajes, hizo que fueran reemplazados los profesores civiles, como Víctor Andrés Belaunde y Federico Villareal, recayendo la instrucción en oficiales de la dotación del buque[21]. En 1909, la Escuela se ubicó transitoriamente a bordo del crucero *Almirante Grau*, para unos meses después establecerse en una casa en Bellavista. En esa época, desde febrero de 1909, asume la dirección Eulogio Saldías, hasta 1912 que es relevado por un oficial francés. El año anterior se había instalado una comisión que se ocuparía de construir la nueva escuela sobre un terreno otorgado por el Gobierno en La Punta. La comisión estaba presidida por el Ingeniero Enrique Oyanguren e integrada por el Capitán de Navío Eulogio Saldías, el Capitán de Navío José Therón y el Arquitecto Ricardo Malachowski. La inauguración oficial ocurrió en 1912, pero el edificio recién se equipó y ocupó en 1915.

Al frente de la Escuela Naval, en 1910, Saldías ascendió a Capitán de Navío graduado. También, ese año llegaron otros dos Tenientes franceses asimilados como Capitanes de Fragata, ellos eran Pedro Guette y José A. Theron. Este último se desempeñó después como Director de la Escuela Naval y como inspector de los sumergibles adquiridos en 1911. Ambos terminaron sus contratos en 1914. Finalmente, en 1914 llegó un último oficial francés para organizar la flotilla fluvial de Loreto.

Siendo Eulogio Director de la Escuela Naval, el 30 de agosto de 1910, en el local de la Sociedad Geográfica de Lima, dictó una conferencia sobre la importancia de la Marina en general y, especialmente, sobre la organización de nuestra escuadra. Presidió el evento Anselmo V. Barreto, Presidente de Pro Marina y contó con la asistencia del Contralmirante Carvajal, Capitanes de

20 Cobas, Efraín. *Fuerza Armada, Misiones militares y dependencia en el Perú*, Editoral Horizonte 1982, pagina 42 y siguientes.

21 Rodríguez Asti, John. "La Escuela Naval 1884-1912", en *Revista de Marina* 2012, p. 15.

Navío, Capitanes de Fragata, Capitanes de Corbeta y otros oficiales subalternos, con la presencia de cadetes de la Escuela Naval y otras personalidades. Saldías dio inicio de su conferencia a las 3 de la tarde.

Saldías comenzó recordando otras dos conferencias que había dado. Una en 1901 cuando era Sub Director de la Escuela Naval sobre el género de buques que le conviene adquirir al Perú con un plan de fortificación del Callao y la segunda, solo unos meses antes a la realización de esta en el mismo local, sobre la importancia de la Marina en general y especialmente la militar para nuestro país. Entrando en materia, Saldías sostenía que, para tener el dominio de nuestro mar territorial, no solo como campo de operaciones sino como uno de libre navegación y de seguridad para el comercio, la Marina peruana requería incrementar su poder marítimo. Durante la conferencia, para lograr este objetivo de incrementar el poder marítimo, demostró que los buques necesarios para el Perú eran las unidades pequeñas, no por perjuicio contra las unidades grandes, sino por las circunstancias del Perú. Esas circunstancias imponían al país un rol defensivo-ofensivo, solo posible de hacer con unidades de pequeñas dimensiones, livianas, de poco calado, fácil manejo, tripulación reducida, de sostenimiento económico, de alta velocidad y artillería de largo alcance. Estas unidades en divisiones o flotillas podían converger rápidamente en un solo punto de la costa constituyendo una defensa móvil. Concluyó que las unidades adecuadas para cumplir este rol eran los destructores, los torpederos, los buques mineros o minadores y, en especial, los submarinos. Concluía Saldías que nuestra Marina requería un total de veinte unidades, como indispensables, y que demandaba un desembolso de unos 9 millones de soles[22]. Conozco otras dos conferencias dadas por Eulogio, pero sin mayores detalles: "El combate naval de Angamos" y la denominada "Importacia y trascendencia de los sumergibles en las guerras navales", esta última de 1911.

Años después, en una entrevista al diario *El Germinal*, en 1919, sostiene que las primeras naves a adqurir para reconstituir nuestro poder naval deben ser los sumergibles, sin dejar de reconocer que el acorazado y los cruceros son los buques de combate por excelencia, teniendo como arma principal el cañón. Eulogio no escapaba a su época, ya que esta concepción recién cambiaría luego de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, tenía claro que la economía nacional no alcanzaba para adquirir estas grandes naves y

22 Conferencia en la Sociedad Geográfica de Lima, el 30 de agosto de 1910, recogida en el diario *La Prensa* del 31 de agosto de 1910.

que además nuestra Marina no contaba con personal suficiente en "número y competencia", ni facilidades en tierra, todo lo que denominó Eulogio como "circunstancias". Así pues, Saldías siempre fue partidario de las unidades pequeñas y en particular de los sumergibles, conceptos que su hijo Roque llevó a la práctica.

Es probable que las ideas de Eulogio estuvieran influenciadas por la doctrina Aube o *Jeune École* (joven escuela), desarrollada en Francia durante el siglo XIX, por la que, dejando de lado los grandes acorazados, en una Francia derrotada en la guerra franco-prusiana y con muchas limitaciones económicas, como ocurría en el Perú, se proponía unidades más pequeñas, bien armadas, veloces y con gran autonomía. Dentro de esta estrategia naval, el submarino y el torpedo serían protagonistas. Eulogio, sin duda, estuvo al tanto del hundimiento del blindado *Blanco Encalada* por un torpedo durante la guerra civil en Chile de 1891 y del acorazado brasileño *Aquidaban* también por un torpedo en abril de 1893. Se pensaba que el uso de las nuevas tecnologías eran una solución para competir con países con Marinas más poderosas, lo que planteaba un cambio en el plano táctico, más acorde a los objetivos de una Marina como la peruana.

A inicios de 1911, Eulogio es elegido miembro del comité ejecutivo de la Asociación Pro Marina. El 25 de octubre de ese año, aprobó por unanimidad la oposición al concurso de la cátedra de Trigonometría Esférica y Geometría Analítica de la Universidad de San Marcos. Ese año de 1911, se incorporó como socio activo de la Sociedad Geográfica de Lima.

En 1912 Saldías, con 55 años de edad, deja la dirección de la Escuela Naval y asume la dirección del Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe. Sin embargo, nuevamente no duró mucho en el cargo. A inicios de 1913 el Gobierno lo cambió. Ese mismo año de 1913, habiendo dejado el Colegio Guadalupe, desde el 10 de febrero estaba a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina. En setiembre, el Gobierno le encarga elaborar un diccionario técnico del servicio general para las Capitanías de Puerto de la república. Llega el mes de diciembre y, por Resolución Legislativa n.º 1900, a propuesta del poder Ejecutivo, se le asciende a Capitán de Navío efectivo. En 1914, estando sin colocación, pide su cédula de retiro temporal.

El 30 de junio de 1915, fue designado Jefe de las Milicias Navales y Capitán del Puerto del Callao. Sin embargo, pocos meses después, Saldías pidió su pase a disponibilidad al nombrarse a Pedro A. Buenaño como Jefe del Estado Mayor de la Marina, habiendo sido este recién ascendido a Capitán de Navío

graduado. Quedando la Capitanía de Puerto bajo órdenes del Estado Mayor, no podía quedar subordinado a un inferior jerárquico por clase y antigüedad.

Inmediatamente, Saldías renunció al cargo y pidió su pase a la disponibilidad[23]. En 1916, es llamado al servicio activo por breves meses para ocupar el cargo de vocal del ilustrísimo Consejo de Oficiales Generales. En enero de 1917 pasa a la situación de retiro por límite de edad. Había cumplido 60 años[24].

¿Fue Saldías leguiísta? Sí, por lo menos los primeros años del oncenio. Leguía siempre mostró predilección por la Marina y le dio decidido impulso. Es así que, en 1919, Eulogio era presidente del comité departamental leguiísta y dio una entrevista al diario *El Germinal* el 9 de mayo de ese año. Fue un diario político que lanzó la candidatura de Leguía a la presidencia de la república y tuvo alguna participación en el golpe que dio el año 1919[25].

Durante el segundo gobierno de Leguía, es nombrado Director de la Escuela Correccional y Granja de Surco el 6 de setiembre de 1919. Era este un establecimiento penal, creado en 1902 con el nombre de Escuela Correcional de Varones, que dependía del Ministerio de Justicia, Beneficencia, Culto e Instrucción y se dedicaba a reformar menores entre los 10 y los 19 años que manifestaran una conducta inmoral. Estuvo a cargo de este centro hasta setiembre de 1921. Algún tiempo después lo ubicamos como Síndico de Rentas de la Municipalidad de San Miguel, donde vivía. Nuevamente, duró poco tiempo en el cargo renunciado el Alcalde Juan Bertoloto en diciembre de 1922. En esa época, el distrito carecía de servicio de agua potable y alumbrado público, que al parecer Saldías no pudo resolver por no poder vencer la resistencia de Federico Gallese de proporcionar agua de regadío para el funcionamiento de la planta hidroeléctrica.

En enero de 1924, es elegido Vicedecano de la Facultad de Ciencias de la Universidad San Marcos, pero estando de licencia el Decano, asume la dirección de la Facultad como interino. Ejerciendo el decanato, pocas semanas después, Manuel Vicente Villarán, en su calidad de Presidente de

23 Saldías mismo en una entrevista explicó su pase al retiro. Consta también en el archivo Pedro Saldías Maninat el oficio dirigido al director de Marina explicando lo mismo con fecha 21 de octubre de 1915.

24 Sin embargo, según la Ley 2118 sobre situación militar de 1915, Saldías, sin considerar su edad, por su alta graduación, por tener más de 30 años de servicios y por haber asistido al combate de Arica, era considerado como en situación de actividad. Así se resolvió en una resolución suprema de fecha 15 de enero de 1923.

25 Miró Quesada Laos, Carlos, *Historia del periodismo peruano*. Lima 1957, p. 198.

la Comisión Organizadora del Tercer Congreso Científico Pan Americano, le comunica a Eulogio que él y algunos catedráticos de la Facultad participarían en la sección de Ciencias Físicas y Matemáticas de dicho congreso, la que estaría presidida por el Contralmirante Melitón Carvajal. Eulogio contesta esta misiva indicando que, en sesión de Facultad, por unanimad de votos, dado que el Contralmirante carece de título alguno y de reconocida competencia científica que justifique que la Facultad se supedite a su presidencia, cuando hay reconocidos catedráticos que pueden cumplir esa labor, declinan a participar en defensa de sus fueros[26]. Algunos meses después, el 28 de agosto de ese año, por desavenencias con el Consejo Universitario, renuncia al cargo de Vicedecano y pide licencia en su cátedra por un año.

Este fue el último empleo del que tengo noticias. En noviembre de 1925, es invitado a incorporarse como socio activo del Centro Naval. Dos años después, en 1927, por un censo en el distrito de San Miguel, ubicamos a Eulogio en ese distrito junto a su esposa Clotilde y sus hijos Antonio, Carmen, Pedro, Dora y José Ramón. A inicios de 1929 recibe el encargo de Marina de presidir una junta calificadora integrada por los Capitanes de Navío Luis B. Arce Folch y Alfredo Villavicencio. Se trataba de determinar la presencia o no de los Capitanes de Fragata José Morales Saavedra y José A. Morante en el combate de Punta Gruesa como parte de la dotación de la fragata *Independencia* y su naufragio, para que puedan estos gozar de los beneficios de un 25 % adicional en sus haberes o pensiones[27]. La junta determinó que efectivamente eran sobrevivientes de dicho combate.

En 1936, es incorporado como socio honorario a la Sociedad de Sobrevivientes de Arica, sociedad fundada el 7 de junio de 1916. En 1937, se le otorga la Orden Militar de Ayacucho en el grado de Gran Oficial. Durante esos años, en varios artículos de periódicos que escribió sobre la guerra, siempre destacó la figura de Bolognesi y de su antiguo jefe Sánchez Lagomarsino. Sobre este último consta en el archivo Pedro Saldías Maninat el siguiente mensaje que se explica por sí mismo:

> Chorrillos, julio 5/94
>
> Señor D. Eulogio Saldías: He recibido su atenta de fecha junio 28 del periodo por el que me recomienda le expida certificado en su expediente sobre reclamo de sus sueldos como prisionero en Chile.

---

26 Carta de fecha 14 de febrero de 1924. Consta una anotación en la misma carta que fue publicada en el diario *El Tiempo* en la edición del viernes 15 a dos columnas, pp. 1 y 2. Archivo PSM.

27 Resolución Suprema n.º 113 de fecha 25 de marzo de 1929.

El certificado que Ud. de mí solicita no es de agradecerlo, pues no solo tengo deberes que cumplir con el compañero y subalterno, sino con el amigo que como tal debe considerarme. Por el vapor de mañana emprendo viaje a Piura a donde me manda los médicos en busca de mejoría, de una tenaz enfermedad bronquial. Espero verlo en el Callao.

Creáme entre tanto siempre su fino y buen amigo. J. Sánchez Lagomarsino.

Eulogio muere en Lima el 26 de abril de 1942. El sepelio fue presidido por el edecán del Presidente de la República, Coronel Luis A. Solari; y al que asistieron el Ministro de Marina y Aviación, Contralmirante Federico Díaz Dulanto; el Rector de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Doctor Godofredo García; y numerosos jefes y oficiales de la Marina. El día 28, a iniciativa del diputado Olivera, se le rindió homenaje en dicha Cámara. Sus restos yacen en el cementerio Presbítero Maestro cuartel San Pedro B-5. Tenía 85 años. Clotilde falleció mucho antes, en San Miguel, Lima, el 17 de marzo de 1934.

Constituciones Políticas y Fuerzas Armadas en el Perú del siglo XIX. Una aproximación

Political Constitutions and Armed Forces in 19th Century Peru. An approach

Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann. Graduado de la Escuela Naval del Perú y calificado en electrónica. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor y el Curso de Estado Mayor No Residente en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como el Programa de Especialización en Relaciones Internacionales por la Fundación de la Academia Diplomática del Perú. Es autor y editor de diez libros, entre los que se encuentran *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú*; *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos*, *La Misión Naval Americana en el Perú*; *Miller: Militar, Político y Peruano*; *La Marina de Guerra del Perú a través de la pintura* y *Marina de Guerra del Perú a través de la fotografía*. Es miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, miembro asociado de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, miembro de número de la Asociación Peruana de Investigaciones Genealógicas, miembro asociado del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College London, miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú, y Caballero de Mérito de la Sacra y Militar Orden Constantiniana de San Jorge. Ha sido miembro del Consejo Consultivo de la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural del Congreso de la República (2021-2022). Actualmente es Jefe del Departamento de Patrimonio Histórico y Cultura Naval de la Dirección de Intereses Marítimos. Es articulista de la *Revista de Marina* en la categoría "Distinguido".

Resumen[1]: El presente trabajo busca presentar la forma cómo las distintas Constituciones Políticas del Perú, así como otras normas de gobierno, durante el siglo XIX, plantearon el asunto de la *Defensa* a través de las Fuerzas Armadas.[2] De este modo, se observará de manera genérica cómo las misiones constitucionales

1 El presente trabajo ha sido elaborado desde una óptica histórica, no desde las ciencias jurídicas. Agradezco al Contralmirante CJ Hernán Ponce Monge por una primera revisión del texto.

2 Si bien para algunos constitucionalistas, la Constitución de Cádiz de 1812 podría ser considerada como la primera Carta, otros no la consideran así. El presente trabajo se iniciará con el Estatuto establecido durante el Protectorado del General José de San Martín, que, si bien no es una Constitución, sí el primer documento normativo de gobierno del Perú independiente.

de estas instituciones fueron reiterándose e incrementándose en el tiempo.[3] Del mismo modo, la óptica de los ministros de Guerra y Marina, así como de sus sucesores complementará la visión sobre la composición, tareas y necesidades que estas instituciones experimentaron durante el decimonónico. Digo esto aclarando que, de acuerdo con Jorge Basadre "la historia de la República del Perú […] se abre poco más de un año después de la ceremonia del 28 de julio de 1821, al instalarse el primer Congreso Constituyente".[4]

Palabras clave: Constitución Política del Perú, Fuerzas Armadas, roles constitucionales

Abstract: *This paper aims to examine how the various Political Constitutions of Peru and other governmental norms during the 19th century addressed Defence through the Armed Forces. This will provide a brief overview of how these institutions' constitutional duties were reaffirmed and expanded over time. Additionally, the perspectives of the Ministers of War and the Navy, along with those of their successors, will enhance the understanding of the structure, responsibilities, and requirements confronted by these organisations throughout the 19th century. This is clarified by Jorge Basadre, who stated that "the history of the Republic of Peru [...] begins slightly over a year after the ceremony of 28 July 1821, when the initial Constituent Congress was established".*

Keywords: *Political Constitution of Peru, Armed Forces, constitutional roles*

Introducción

"[…] Todos los señores concurrentes por sí, y satisfechos de la opinión de los habitantes de la capital, dijeron que la voluntad general está decidida por la independencia del Perú de la dominación española y de cualquiera otra extranjera […]", sostuvieron y firmaron los vecinos de conocida "probidad, luces y patriotismo" de la ciudad de Lima.[5]

Si consideramos que la realidad del momento exigía que esta independencia

---

3 Aunque, para gran parte del siglo XIX, el viajero alemán Ernst Middendorf sostuvo que "en ningún ramo de la administración pública se ha apartado tanto la realidad de los preceptos contenidos en la Constitución, como en el Ejército". Velásquez Silva, David (2013). *La reforma militar y el gobierno de Nicolás de Piérola. El Ejército moderno y la construcción del Estado peruano*. Tesis para optar el grado académico de magíster en Historia. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, p. 33.

4 Basadre, Jorge (1983). *Historia de la República del Perú, 1822-1933*. Sétima Edición corregida y aumentada. Tomo I. Lima: Editorial Universitaria, p. 2

5 Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859*. Tomo Primero. Lima: Felipe Bailly, p. 10.

cuajara a través del uso de la fuerza, puede inferirse que el Acta del Cabildo de Lima de fecha 15 de julio de 1821 estableció —con el texto recientemente citado— lo que podríamos denominar la primera misión de las aurorales Fuerzas Armadas del flamante Perú: garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial ante un enemigo externo.[6] Lo curioso era que, estrictamente hablando, España y Perú pertenecían a la misma unidad política, lo que nos permite inferir que más que una guerra internacional se trataba de una guerra civil.[7]

Lo interesante es que este deseo nació de la propia ciudadanía —mejor dicho, de los que tomaban las decisiones— que delegó esta herramienta a otro grupo de ciudadanos que se organizaría en cuerpos militares y navales herederos *per se* de la organización virreinal.

Esto es importante destacarlo debido a que, si bien como república se han cumplido más de doscientos años, la estructura primigenia de lo que serían las Fuerzas Armadas no apareció de la nada, sino que se tomó de la que dejaba la administración virreinal, tanto en el aspecto material como humano. Es por ello que encontramos edificios y hombres que pasaron de servir al Rey a honrar a la República.

El Cuartel de Santa Catalina y el Vicealmirante José Pascual de Vivero y Salaverría son un ejemplo de lo mencionado. Lo primero data de inicios del siglo XIX, mientras que el segundo nació en Sevilla y sirvió a la causa regia hasta 1820, cuando se pasó al bando patriota, y llegó a ser Comandante General de la Marina peruana desde 1823 hasta 1833. El cuencano José de La Mar y Cortázar y el cuzqueño Agustín Gamarra son otro ejemplo[8]. Asimismo, muchas normas virreinales referidas a la Armada se utilizaron hasta finales del siglo XIX.

1821-1839

De este modo, el 8 de octubre de 1821 se dio el Estatuto Provisional que estaría

---

6 José de San Martín anotó en el preámbulo del Estatuto Provisorio que "Mientras existan enemigos en el país, y hasta que el pueblo forme las primeras nociones del gobierno de sí mismo, yo administraré el poder directivo del Estado, cuyas atribuciones, sin ser las mismas, son análogas á las del poder legislativo y ejecutivo".

7 "El Estado es aquella comunidad humana que, dentro de un determinado territorio […] reclama para sí […] el monopolio de la violencia física legítima". Weber, Max [1919] (2007). *La Política como Profesión*. Tercera Edición. Madrid: Espasa Calpe, p. 88.

8 Mendiburu, Manuel de (1959). "Ligeras Noticias Biográficas de los Generales que ha tenido la República Peruana desde 1821, año en que se proclamó su Independencia". *Revista Histórica*, tomo XXIV, vol. XXIV, Lima: Instituto Histórico del Perú.

en vigencia hasta la publicación de la Constitución de 1823.[9] En el artículo 2.º de la Sección Segunda, José de San Martín se nombraba Generalísimo de las "fuerzas de mar y tierra" pudiendo aumentar o disminuir la "fuerza armada" como juzgase conveniente; mientras que en el artículo 4.º establecía que formaría reglamentos para "el mejor servicio y organización de las fuerzas navales y terrestres, comprendiendo en ellos la milicia del Estado".[10] Como se desprende de esta lectura, no crea ni establece las Fuerzas de Mar y Tierra, sino, que las reúne bajo su autoridad.

El 15 de octubre de 1822, se promulgó el Reglamento Gubernativo Provisional, el cual dispuso que el Poder Ejecutivo Provisional estuviera administrado por una comisión de tres individuos del seno del Congreso de la República, que fueron José de La Mar, Felipe Antonio Alvarado y el Conde de Vista Florida. La Junta Gubernativa del Perú —como se le denominó desde el 21 de setiembre de 1822— tuvo el "mando supremo de las fuerzas del Estado, y dispondrá de ellas como convenga" y debía participar al Congreso de los movimientos o disposiciones que dictase para aquella. Asimismo, "ninguno de los individuos de la Junta Gubernativa podrá mandar personalmente la fuerza armada sin permiso del Congreso". En adición, el ascenso al último grado de la carrera era decidido y expedido por el Congreso, en cuanto la Junta solo podía hacerlo hasta el grado de Coronel o su equivalente.[11]

De los cuatro artículos que le dedica a las Fuerzas Armadas, estos puntos me parecen los más llamativos. Vemos en esta temprana organización de las Fuerzas Armadas peruanas una primera y clara división de alcances de los dos poderes del Estado referidos al movimiento, dirección y ascensos de su personal, así como el balance buscado por el Congreso al disponer que se le comunicase de lo actuado en el Ejército y Armada.

Si se hace una traslación del significado del concepto de "mando supremo de las fuerzas del Estado", se puede afirmar que el Ejecutivo, mejor dicho, la cabeza del Ejecutivo, ha sido, desde el inicio de nuestras cartas fundamentales, el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas. Ya el Protectorado lo había instituido al nombrarse San Martín como "generalísimo de las fuerzas de mar y tierra".

A los pocos meses, el 17 de diciembre de 1822, se publicaron las bases

---

9 Se tituló *Estatuto Provisional dado por el Protector de la libertad del Perú, para el mejor régimen de los departamentos libres, ínterin se establece la constitución permanente del estado.*

10 Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 16.

11 Ibídem, p. 22.

de la Constitución Política de la República peruana, en cuyo artículo 20 se sostenía que "habrá una fuerza pública que el Congreso señalará cada año"; incrementando su misión primigenia, expuesta en los anteriores documentos, de la siguiente manera: "Su objeto será el mantener la seguridad exterior y la interior del Estado a las órdenes del poder ejecutivo".[12] Ya no solo el frente externo ocuparía la atención del Ejército y de la Armada, sino que los asuntos de orden interno referidos a la seguridad en caso de revueltas y rebeliones tendrían que ser asumidos por estos cuerpos. Del mismo modo, vemos nuevamente la doble actuación de los poderes del Estado respecto al Ejército y a la Armada, equilibrio de poderes podría decirse.

Eran años de activa y densa actividad bélica. Las fuerzas realistas defendían sus espacios ganados mientras que los patriotas se esparcían por el territorio peruano. La guerra de desgaste mostró la conveniencia en contar con milicias y montoneras que complementasen los esfuerzos del "Ejército profesional", el cual se iba formando por el ingreso de reclutas, voluntarios o ex realistas. De este modo, y en un contexto de inestabilidad política se promulgó la Constitución Política del 12 de noviembre de 1823, que otorgaba facultades exclusivas al Congreso para "crear milicias nacionales, y aumentar o reducir las fuerzas de línea; Decretar [sic] el aumento o disminución de las fuerzas navales; [así como] Decretar [sic] la guerra con presencia de las instrucciones del poder ejecutivo".[13]

Por su parte, el Ejecutivo, a través del Presidente de la República —primera aparición de este término en una Constitución Política peruana—, ostentaba el "mando supremo de la fuerza armada"; con poder para "declarar la guerra a consecuencia de la resolución del Congreso" y "nombrar los oficiales del ejército y armada, y de coronel inclusive para arriba con acuerdo y consentimiento del Senado", con facultades para mandar personalmente la "fuerza armada" con el consentimiento del Congreso o, en caso de receso de este, del Senado.[14]

Pero ¿para qué se requería una fuerza armada? De los 16 artículos del Capítulo II de esta Constitución, el artículo 164.º brindó la respuesta: "la defensa y seguridad de la República demanda una fuerza armada permanente". Era la exigencia del momento que requería la existencia de esta organización

---

12 Ibídem, p. 24.

13 Constitución Política del Perú, 1823. Artículo 60°. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 35.

14 Constitución Política del Perú, 1823. Artículo 80°. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 37.

para lograr la victoria militar que permitiese alcanzar la independencia y autonomía anheladas.

En el ámbito terrestre, esta estuvo constituida por el ejército de línea, la milicia cívica y la guardia de policía, siendo la misión del primero "defender la seguridad exterior de la República", así como debelar alguna revolución al interior del territorio, procediendo "el acuerdo del Congreso, y en su receso el del Senado". Asimismo, estipuló que el Congreso fijaría anualmente el número de "tropas necesarias en el ejército de línea, y el modo de levantar las que fueren más convenientes". Por otro lado, vale comentar que es la primera Constitución que menciona la necesidad de establecer centros de formación tanto militar como naval.

Sobre la Marina Militar, este capítulo sostuvo que el Congreso fijaría anualmente el número de buques que deban conservarse armados. Llama la atención y es de profundo significado el artículo 179.º de este capítulo, toda vez que define con claridad y cierta advertencia lo que es y no debe hacer un militar:

> Todo militar no es más que un ciudadano armado en defensa de la República. Y así como esta circunstancia le recomienda de una manera particular para las recompensas de la patria, el abuso de ella contra la libertad le hará execrable a los ojos de la nación y de cada ciudadano.[15]

A los tres años se promulgó la denominada Constitución Vitalicia de Simón Bolívar —el ejercicio del Poder Ejecutivo residía en un presidente vitalicio—, la cual era clara respecto a la composición de la fuerza armada: Ejército de Línea y una Escuadra. A ella se agregaban cuerpos de milicias nacionales en cada provincia —compuesto por los habitantes de cada una de ellas— y un resguardo militar, este último encargado de impedir el comercio clandestino.[16] Asimismo, dividía al Poder Legislativo en tres cámaras: Tribunos, Senadores y Censores. La competencia de los primeros era hacer las reformas en los ramos de Hacienda y Guerra, hacer la guerra o la paz a propuesta del Gobierno, "en la fuerza armada de mar y tierra para el año, á propuesta del gobierno", así como dar ordenanzas a la Marina, Ejército y Milicia Nacional, a propuesta del Gobierno. Como dato curioso, para ser tribuno se exigía, entre otros, tener 25 años de edad, mientras que, para ser senador y censor, 35 y 40 años, respectivamente.

---

15 Constitución Política del Perú, 1823. Artículo 180°. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, pp. 44-45.

16 Constitución llamada Vitalicia de fecha 9 de diciembre de 1826, Título IX; siendo anulada el 16 de junio de 1827. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 70.

El presidente vitalicio tenía entre sus funciones disponer de las fuerzas permanentes del Ejército y de la Marina para la defensa exterior de la República, mientras que la milicia nacional se encargaría de la seguridad interior. Asimismo, podía nombrar a todos los "empleados del ejército y marina" y:

> Establecer escuelas militares, y escuelas náuticas; mandar establecer hospitales militares y casas de inválidos; dar retiros y licencias; conceder las pensiones de los militares y de sus familias conforme á [sic] las leyes y arreglar, según ellas, todo lo demás consiguientes á [sic] este ramo; declarar la guerra en nombre de la República, previo el decreto del cuerpo legislativo y conceder patentes de corso.

Esta Carta duró poco tiempo, siendo reemplazada por la Constitución de 1828 -la que Manuel Vicente Villarán denominó la "madre de todas nuestras constituciones"[17]- que declaró en su artículo 90.º que entre las atribuciones del Presidente de la República está la de ser "jefe supremo de las fuerzas de mar y tierra, y dispone de ellas para la seguridad interior y exterior de la República […] Declara la guerra a consecuencia de la resolución del Congreso, concede patentes de corso, […] Nombra […] coroneles y demás oficiales superiores del ejército y armada, con aprobación del Senado".[18]

Asimismo, entre las atribuciones del Congreso de la República se encontraban "designar la fuerza armada de mar y tierra en tiempo de paz y de guerra", dar ordenanzas o reglamentos para su organización y servicio, así como declarar la guerra y negociar la paz.

De los cinco artículos que componen el capítulo titulado "Fuerza Pública", esta se conformaba del "ejército, milicia nacional y armada"; siendo su objeto "defender al Estado contra los enemigos exteriores, asegurar el orden interior, y sostener la ejecución de las leyes"; indicando que esta "fuerza pública es esencialmente obediente: no puede deliberar".[19]

Es la primera aparición del término "deliberar" dirigido a la fuerza armada, lo que evidenciaría que esta estaría politizándose y actuando fuera de su misión constitucional previo producto de los años de desorden inmediatos a la

---

17 García Belaunde, Domingo (2005). Las Constituciones del Perú. Segunda edición revisada, corregida y aumentada. Lima, p. 5. Consultado en http://www.garciabelaunde.com/Biblioteca/LasConstitucionesdelPeru.pdf

18 Constitución Política de la República Peruana dada por el Congreso General Constituyente el día 18 de marzo de 1828. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 87.

19 Ibídem, p. 93. De acuerdo al *Diccionario de la Lengua Castellana* de 1822, la palabra deliberar significa: "Discurrir, considerar, premeditar".

victoria de Ayacucho y al régimen de Simón Bolívar. Se observa, además, que esta Constitución dio una tercera misión al Ejército y a la Armada: sostener la ejecución de las leyes; lo que amplió las dimensiones de su campo de acción convirtiéndola, así, en la herramienta coercitiva del Estado. Podemos decir que es el embrión legal del monopolio del uso legítimo de la fuerza en el Perú, en el sentido dado por Max Weber.

Interesante y llamativo fue el acto de juramento a esta Constitución que el Ejército del Sur, acantonado en Oruro-Bolivia, y comandado por Agustín Gamarra, llevó a cabo el 13 de junio del mismo año:

> ¡Soldados! La carta sagrada que os presento para que la juréis […] es la columna de la unión, orden y prosperidad. Con nuestras espadas la sostendremos contra la anarquía y la ambición, y de ella recibiremos los frutos inapreciables de soberanía y existencia nacional. ¡Soldados! Sois ciudadanos. Las armas que se os han confiado por nuestros compatriotas son para sostener sus leyes y su libertad. Cumplid con este glorioso deber, y seréis el instrumento de su esplendor y gloria. No olvidéis jamás que sois esencialmente obedientes.[20]

Gamarra reconoce la importancia y trascendencia de la Constitución y de los beneficios que traería al Perú, por ello, resumiendo las misiones que esta le otorgaba a las Fuerzas Armadas, recordaba a los soldados que eran ciudadanos que ostentaban la confianza otorgada por sus compatriotas para sostener las leyes y por ende la libertad de la nación peruana. El logro de este deber –en real obediencia– les traería el reconocimiento de su labor por el pueblo. Se observan los ejes referidos a los frentes externos e internos.

Esta Carta Magna estuvo alimentada con algunos proyectos referidos al ramo de las Fuerzas Armadas, como el presentado a la Representación Nacional el 12 de octubre de 1827 por Anselmo Quirós y Manuel Ignacio García, el cual tenía como objeto convertir a la "fuerza armada en apoyo de la libertad".[21] Para ello, se dividía en Ejército y escuadra. El artículo 7.º de este proyecto disponía que el Ejército se compusiera por cuerpos de infantería, caballería, artillería e ingenieros.

A pesar de estas disposiciones, la *Memoria* del ministro de Guerra y Marina de 1831, General José de Rivadeneyra, nos presenta una situación crítica en el Ejército y en la Armada, en especial por el aspecto económico. Esto, sumado al breve periodo de paz interna como externa, motivó al Congreso

20 En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 96.
21 Proyecto de Constitución Militar del Ejército del Perú. Lima: Imprenta de la Instrucción Primaria, p. ii.

a reducir al Ejército a cuatro mil efectivos.[22] No obstante ello, se observó un ligero incremento en el cuerpo de artillería que llegó a tener 400 plazas. Rivadeneyra sostuvo que esta fuerza era respetable: cuatro regimientos de caballería, y ocho batallones de infantería.

Respecto a la Armada, el Ministro fue claro y sincero:

> El gobierno siente que las necesidades del Erario no le hayan permitido formar una marina capaz de sostener con honor las libertades patrias […] se desarmó la corbeta *Independencia*, y quedaron armados y reducidos al tercio de sus dotaciones […] corbeta *Libertad*, bergantín *Congreso* y las goletas *Arequipeña* y *Peruviana*.[23]

A pesar de ello, estas unidades sirvieron en algo en su función como guardacostas combatiendo el contrabando, aunque no pudieron hacer absolutamente nada ante el apresamiento de la lancha del *Congreso* por parte del Capitán de Navío Henry Dundas, Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. del Pacífico, el 13 de mayo de 1830, en el contexto del incidente *Hidalgo*.[24]

En 1834, el Presidente Provisional de la República, General de División Luis José de Orbegoso promulgó la Constitución de ese año que disponía, entre las atribuciones del Presidente de la República:

> … disponer de las fuerzas de mar y tierra, organizarlas y distribuirlas; declarar la guerra a consecuencia de la resolución del Congreso, conceder patentes de corso […] nombrar los generales del Ejército y Armada con aprobación del Congreso; nombrar los jefes militares, los oficiales y demás empleados del Ejército y Armada, con arreglo a las leyes.[25]

Dentro de las atribuciones del Congreso relacionadas con la Fuerza Armada, se tuvieron la de designar anualmente la fuerza de mar y tierra que "deba sostenerse en tiempo de guerra y de paz", dar ordenanzas para su organización y servicio, así como para la guardia nacional. A estos se añadía el poder decretar la guerra o negociar la paz, a sugerencia del Ejecutivo.

Esta Carta indicaba dentro de los seis artículos del título "Fuerza Pública", que esta se componía por el Ejército, la Armada y la Guardia Nacional; siendo

---

22 Rivadeneyra, José de (1831). *Memoria Presentada al Congreso de la República Peruana* por el Ministro de Estado en los Departamentos de Guerra y Marina. Lima: Imprenta de José Masías, p. 3.

23 Rivadeneyra, José de (1831). Memoria Presentada al Congreso de la República Peruana, pp. 15 y 18.

24 Véase Ortiz Sotelo, Jorge (2005). *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana/Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 138 y sucesivas.

25 Constitución Política de la República Peruana, promulgada el 10 de junio de 1834. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 107.

esencialmente obediente sin poder deliberar, y teniendo como objeto el "defender al Estado contra los enemigos exteriores, asegurar el orden interior y sostener la ejecución de las leyes.[26] Se mantuvieron los tres objetivos de la de la Constitución anterior. Asimismo, sostuvo que no se otorgarían grados adicionales a los que las vacantes establecían.

Luego de terminada la Confederación Perú-Boliviana, establecida el 28 de octubre de 1836 —la cual promulgó su Carta Fundamental el 1 de mayo de 1837—, el Perú nombró como Presidente Provisorio de la Nación al Gran Mariscal Agustín Gamarra, quien, desde Huancayo, mandó imprimir, publicar y circular la Ley del 23 de agosto de 1839 que declaró insubsistente la Constitución de 1834.[27]

A los tres meses, el 10 de noviembre de 1839, Gamarra mandó imprimir, publicar, circular y cumplir la Constitución conocida como la de Huancayo, la cual atribuyó al Congreso decretar, en coordinación con el Ejecutivo, la guerra o negociar la paz. Asimismo, el Presidente de la República —"jefe Supremo del Poder Ejecutivo"— tenía como primera atribución "conservar el orden interno y seguridad exterior de la República", lo que se complementaba con la organización, distribución y disposición de las fuerzas de mar y tierra; la declaratoria de guerra y de paz, esta con la aprobación del Congreso, y en su receso, con el del Consejo de Estado; conceder patentes de corso y letras de represalia, así como conceder retiros, licencias, montepíos y pensiones militares a los individuos del Ejército y Armada.

Respecto a la "Fuerza Pública", esta se conformaba del Ejército, Armada y de la Guardia Nacional, añadiendo que "la fuerza armada es esencialmente obediente", prohibiéndosele deliberar. Indicaba que en el Ejército habrá solo un gran mariscal, tres generales de división y seis de brigada, mientras que en la Armada un vicealmirante y un contralmirante. La Guardia Nacional se componía de los cuerpos cívicos de cada provincia.[28]

---

26 Constitución Política de la República Peruana, promulgada el 10 de junio de 1834; artículos 138°, 139° y 140°. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 113. La Guardia Nacional representaba a la "ciudadanía en armas" y se activaba a solicitud, formando divisiones separadas del Ejército. Velásquez Silva, David (2013). *La reforma militar y el gobierno de Nicolás de Piérola. El Ejército moderno y la construcción del Estado peruano*, p. 32.

27 García Belaunde, Domingo (2005). *Las Constituciones del Perú*, p. 249.

28 Constitución Política de la República Peruana, promulgada el 10 de noviembre de 1839 en la sala del Congreso en Huancayo; artículos 147° y 148°. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 139.

1855-1900

El 27 de julio de 1855, el Presidente Provisorio de la República, General Ramón Castilla, publicó el Estatuto Provisorio, el cual duró hasta la promulgación de la Constitución de 1856. Esta, a su vez, había dado como insubsistente la Constitución conocida como la de Huancayo, derogándola.

De acuerdo a esta Carta, el Congreso mantenía la atribución de decretar la guerra "previo informe del Poder Ejecutivo", así como requerirlo para que negocie la paz. Asimismo, veía aprobaba o no las propuestas del Ejecutivo respecto a los ascensos desde el grado de Mayor/Capitán de Corbeta hasta el de General/Contralmirante.

Por otro lado, el Presidente de la República —Jefe del Poder Ejecutivo— tuvo como primera atribución conservar el orden interior y seguridad exterior de la república, sin contravenir a las leyes.

Los seis artículos del título XVI declaraba que el objeto de la fuerza pública era: "garantir [garantizar] los derechos de la nación en el exterior; y asegurar el orden y ejecución de las leyes en el interior", añadiendo que la obediencia militar "será subordinada a la Constitución y a las leyes". Para ello, esta fuerza se componía de la Guardia Nacional, el Ejército y de la Armada.

Sobre este punto, el Ejecutivo envió a la Convención Nacional una serie de observaciones al proyecto de la nueva Constitución. Entre estas, estuvo la referida a la subordinación:

La subordinación militar es el alma del ejército, especialmente en los combates: las ordenanzas de los países más cultos del mundo la prescriben, bajo las más severas penas; sin ella, es imposible conservar la disciplina, ni ejecutar una sola maniobra; y desde que el soldado, en cuartel o en campaña, pueda deliberar por sí desaparecerá la idea de lo que se llama ejército. Nada será tan dañoso a la República como la facultad que se quiere dar al soldado de juzgar por sí las órdenes que se le impartan y resolver sobre su cumplimiento. Esto alejaría del Perú toda esperanza de orden y de paz.[29]

Por otro lado, se observa una clara alineación entre la atribución del Presidente de la República y el objeto de la Fuerza Pública, lo cual llama a considerar el principio de unidad en la Constitución, así como pensar en la

29 Oficio del Ministro de Gobierno, Justicia y Culto, Juan Manuel del Mar a la Convención Nacional, 10 de octubre de 1856. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 152.

importancia real de esta para contribuir a los fines del Ejecutivo tanto en el ámbito externo como interno.[30] Respecto al exterior, no se limita a los asuntos de defensa convencional (guerra, conflictos), sino, tomando en cuenta el viaje del bergantín *General Gamarra* a San Francisco. Añade la efectividad de la proyección del Poder Nacional a través de sus elementos militares, en este caso, el naval.

Asimismo, especificaba que toda "colocación en la fuerza pública es cargo público". Del mismo modo, indicaba que no podría haber más de dos generales de división ni más de cuatro generales de brigada en el ejército, limitando a un contralmirante en el caso de la Armada. Esta Carta suprimía los cargos de Comandante General y militares en tiempo de paz, solo en guerra declarada.[31]

Al poco tiempo, esta Carta fue reemplazada por la Constitución de 1860, la cual, atribuyó al Congreso de la República a aprobar o no los ascensos a los grados de General/Contralmirante y Coronel/Capitán de Navío; resolver la declaratoria de guerra a pedido o informe del Ejecutivo, así como convocarlo para negociar la paz.

Para el caso del Presidente de la República, mantenía como la primera atribución a su cargo, el de conservar el orden interior y la seguridad exterior de la república, así como "organizar las fuerzas de mar y tierra: distribuirlas, y disponer de ellas para el servicio de la República".[32]

El artículo 119.º definía el objeto de la Fuerza Pública —compuesta de la Guardia Nacional, Ejército y Armada— asegurando "los derechos de la Nación en el exterior; y la ejecución de las leyes y el orden en el interior"; complementado que la obediencia militar se basará en las leyes y ordenanzas militares. Al igual que la anterior, prohibía la existencia de comandantes generales territoriales y de comandantes militares en tiempo de paz. Se observa una coincidencia en objetivos entre la atribución del Presidente y el objeto de la Fuerza Pública, lo que las une en sentido *weberiano*.

A los cuatros años, el 26 de febrero de 1864, las unidades navales *Pastaza*

---

30 Principio de Unidad: "La Constitución es un ordenamiento completo, integral, en el que cada una de sus disposiciones debe armonizarse con las demás". Hakansson Nieto, Carlos (2009). "Los principios de interpretación y precedentes vinculantes en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional peruano. Una aproximación". *Díkaion: revista de fundamentación jurídica*, año 23, número 18, p. 63.

31 Constitución Política promulgada el 16 de octubre de 1856. En Oviedo, Juan (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes*, p. 153.

32 García Belaunde, Domingo (2005). *Las Constituciones del Perú*, p. 349.

y *Próspero* arribaron a Iquitos, donde se estableció el Cuartel General del Departamento Fluvial de Loreto, iniciando así el crecimiento de aquella ciudad tan relacionada con la Marina de Guerra. A los tres años, se lograba comunicar el Atlántico con el centro de la república, "tres de nuestros vapores fondearon en el Mairo el 1 de enero, dejando abierta la mejor vía de comunicación y comercio para la porción más rica y poblada del territorio".[33]

Volviendo a 1864, durante este año se dio inicio a lo que se denominó la guerra contra España, la cual tuvo como fechas memorables el 7 de febrero (Abtao) y el 2 de mayo de 1866 (Callao), combates en los cuales las fuerzas navales y terrestres defendieron esta parte del continente. En palabras de Mariano Ignacio Prado ante el Congreso Constituyente de 1867: "Ante el mundo, el 2 de Mayo [*sic*] probó nuestra patria ser digna de su rango, y estar resuelta a sostener su derecho en cualquier eventualidad".[34] Este mismo año se promulgó una nueva Constitución que no duró ni seis meses debido a que "el nuevo gobierno [Balta] declaró en vigencia la de 1860".[35]

A mediados de la década siguiente, la *Memoria* que el General de Brigada Nicolás Freire, Ministro de Guerra y Marina, en 1876 elevó a la Representación Nacional, nos muestra unas fuerzas armadas empleadas en hacer frente a los vaivenes de la política interna. Las arcas del Estado ya se encontraban afligidas por los problemas económicos, lo que impidió modernizar los elementos de la defensa nacional, tales como los buques de la Escuadra. A pesar de ello, se adquirieron dos cañoneras de madera: *Pilcomayo* y *Chanchamayo*, así como el *Talismán*, que, junto a la corbeta *Unión* y los vapores *Chalaco* y *Mayro,* conformaban los buques ligeros de la Armada, que fueron utilizados principalmente para vigilar el litoral y atender a la custodia de las guaneras, en otras palabras, cumplieron funciones guardacostas.[36]

Ese año, la Escuadra contaba con doce buques, que sumaban 54 cañones. Estos eran los buques de guerra blindados: fragata *Independencia* (22 cañones), vapor de torreón *Huáscar* (5), monitor *Manco Cápac* (2), monitor *Atahualpa* (2); buque de guerra de madera: corbeta *Unión* (13), cañonera *Pilcomayo* (6); los buques transportes: vapores *Chalaco* (4), *Limeña* y *Talismán*; y los

---

33 Prado, Mariano I. (1867). *Mensaje que el Jefe Supremo Provisorio de la República presenta al Congreso Constituyente de 1867*. Lima: Imprenta del Estado, pp. 21-22

34 Ibídem, pp. 10-11.

35 Ugarte del Pino, Juan Vicente (1978). *Historia de las Constituciones del Perú*. Lima: Andina, p. 453.

36 Freire Nicolás (1876). *Memorias del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1876 el Ministro de Guerra y Marina*. Lima: Imprenta Económica, p. 7. La Chanchamayo se perdió, bajo el comando del Capitán de Corbeta Elías Aguirre, el 13 de julio de 1876.

buques escuelas: vapor *Marañón* (Escuela Naval), vapor *Meteoro* (Escuela Preparatoria) y la fragata *Apurímac* (Escuela de Grumetes).[37]

A los dos años, el General Pedro Bustamante, Ministro de Guerra y Marina, informaba al Congreso el establecimiento de las escuelas para maquinistas y condestables al servicio de la Marina, cuya carencia producía "entorpecimientos continuos, y a veces irremediables, en el servicio de los buques".[38] Este dato es importantísimo porque fue una de las causas que llevó a los buques peruanos a no ser eficientes en sus tiros durante la campaña naval durante la guerra del guano y del salitre, falencia que definiría el éxito o fracaso de la guerra, y que fuera exigido por el propio Capitán de Navío Miguel Grau un año antes, cuando ejercía el cargo de Comandante General de la Marina.[39]

Un detalle de la Memoria de Bustamante fue sobre el real poder de fuego y la capacidad de propulsión de los principales buques de la Escuadra. Los doce años transcurridos desde su incorporación a la Armada peruana durante el contexto de la guerra con España, que terminó en 1866, habían sido testigos del desarrollo e innovación tecnológica en la construcción de este tipo de buques, que se traducían en "mayor perfección y grueso calibre" de la artillería rayada, mejora en la potencia de las máquinas propulsoras, así como mayores dimensiones de los blindajes; en otras palabras, optimizaciones en los aspectos ofensivo, velocidad y defensa. De esto modo, tanto la *Independencia* como el *Huáscar* estaban comprendidos en las "naves de tercero o cuarto orden de su género".[40] Esto motivó recomendar al Congreso la adquisición de un buque de primer orden y otro similar al *Huáscar*, sugerencia que no fue atendida.

Luego de la nefasta guerra iniciada en 1879, el trabajo de reconstrucción nacional abarcó todas las esferas del progreso, incluida las Fuerzas Armadas. Así lo hizo notar el Ministro de Guerra y Marina de 1890, quien sostuvo que los cuarteles en los cuales se alojaban algunos cuerpos no eran los

37 Los buques escuelas era unidades generalmente inoperativas que servían de escuela embarcadas ante la carencia de un establecimiento en tierra.

38 Bustamante, Pedro (1878). *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1878 el Ministro de Guerra y Marina*. Lima: Imprenta del Estado, p. 5.

39 Arosemena Garland, Geraldo (1978). *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*. Lima: Tip. y Offset Peruana. Sobre la mirada operacional de la fuerza naval peruana véase Ortiz Sotelo, Jorge (2017). *La Armada en la Guerra del Pacífico.- Aproximación estratégica-operacional*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

40 Bustamante, Pedro (1878). *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1878 el Ministro de Guerra y Marina*, p. 9.

acordes para las funciones de estos y que las partidas asignadas "jamás han alcanzado". Asimismo, fue constante en su pedido al Congreso de la República de aumentar el número de tropa del Ejército en tiempos de paz para disponer de elementos que hagan frente a los revoltosos.

Las palabras que el Coronel Francisco de Secada vertió en su Memoria son de una sinceridad acusadora del pasado, pero, a la vez, esperanzadora con el porvenir del Ejército. Su reflexión estaba puesta en la institucionalidad de su organización. Sentenciaba que:

> … la verdadera regeneración y reforma de nuestro Ejército dependían de la creación de planteles bien constituidos, donde pudiera recibir perfecta educación militar, técnica y profesional, la juventud […] Solo de esta manera podrá abandonarse el empirismo rutinero, imperfecto, nocivo y sin elevadas miras, que ha venido predominado en el servicio militar, por efectos de las improvisaciones […] y los violentos cambios políticos que, por desgracias, han acaecido en la República.[41]

Por su lado, la fuerza marítima de la república convalecía sobre los estragos que le produjo la campaña naval de la última guerra. Solo el pequeño buque guardacostas *Santa Rosa* y el crucero *Lima* merecieron la atención del Coronel Secada; por la cual se cambió a bordo el sistema de guarniciones de soldados del Ejército por gente de mar.

Volviendo al aspecto material, el Comandante General del Arma de Artillería, Coronel José R. de la Puente, presentó, en 1890, al Ministro de Guerra su respectiva Memoria. En ella resaltó su sincera lógica respecto a la formación y previsión de los hechos; reflexión que puede extrapolarse a todos los ámbitos de las Fuerzas Armadas y que puede servir de lección en un país propenso a la improvisación:

> … los gastos que se hacen en la paz para el sostenimiento y fomento de la Artillería, hacen innecesarios los tardíos y pocos eficaces dispendios a que se ven obligados los Gobiernos en épocas anormales, en las que, ni la inteligencia, ni el valor, ni la buena voluntad, pueden suplir lo que es obra solo del tiempo, del trabajo constante y oportuno gasto.[42]

En la misma Memoria, se adjunta la del Director de Marina, Capitán de

---

41 Secada, Francisco de P. (1890). Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina, p. VI.

42 Puente, José R. de la (1890). "Memoria de Artillería presentada al Ministro de Guerra por el Coronel Inspector y Comandante General del Arma, en junio 30 de 1890". En: Secada, Francisco de P. (1890). Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1890. Lima: Imprenta y Librería del Universo de Carlos Prince, p. 148.

Navío José Sánchez Lagomarsino, el cual se dedicó a describir la labor de las 19 capitanías de litoral referidas a su lucha contra el contrabando, necesidades de infraestructura y desencuentros con los funcionarios de las Aduanas.

Respecto a su personal, la Marina de Guerra contaba con los siguientes oficiales del cuerpo general:

- Contralmirantes 2
- Capitanes de Navío efectivos 15
- Capitanes de Navío graduados 16
- Capitanes de Fragata efectivos 18
- Capitanes de Fragata graduados 12
- Capitanes de Corbeta efectivos 9
- Capitanes de Corbeta graduados 11
- Tenientes Primero efectivos 30
- Tenientes Primero graduados 8
- Teniente Segundo efectivos 27
- Tenientes Segundo graduado 3
- Alféreces de Fragata efectivos 20
- Alféreces de Fragata graduados 1
- Guardiamarinas 9

A inicios de siglo, los temas internos llamaban la atención del Ejército. Tal fue el caso de la rebelión del Coronel Emilio Vizcarra, que significó una considerable pérdida del armamento menor, así como de numerosas bajas para el Ejército, que, a mediados de 1900, contaba con 2291 hombres de los 3000 que la ley le permitía. De hecho, este reducido número de efectivos fue motivo de la atención del Contralmirante Manuel Melitón Carvajal Ambulodegui, Ministro de Guerra y Marina desde mayo de aquel año, quien sostuvo que "Ejército tan reducido no permite instruir a suficiente número de alistados, lo que imposibilita satisfacer la rápida militarización del país […] tal número no corresponde a las previsiones de eficaz y conveniente defensa nacional".[43] A pesar de ello, tuvo que formar una columna de infantería para el servicio de Guarnición en Iquitos y Loreto a causa de los levantamientos que se llevaron a cabo en 1896 y 1898.

43 Carvajal, Manuel, M. (1900). *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1900*. Lima: Imprenta del Estado, p. 5.

Cabe mencionar que, el 16 de setiembre de 1896 el gobierno del Perú firmó con el de Francia un convenio para el envío por parte de esta de una misión militar que estuvo compuesta por cuatro personas. A los dos años, se renovó este documento y fueron reemplazados el Conde de Vauvineux y Claudio E. Perrot por los capitanes Luis Bailly Maitre y Félix d'Andreu. Esta misión sentó las bases de "una nueva organización militar, esta vez de carácter nacional".[44]

Respecto a la Marina de Guerra, Carvajal fue franco al iniciar su Memoria diciendo a la representación nacional: "Propiamente hablando, la República no posee naves de guerra. Los cuatro buques de que dispone […] no fueron hechos para formar parte de la marina de guerra".[45] La carencia de unidades navales evitaba resguardar tanto el dilatado litoral —con sus treinta capitanías— así como las vías fluviales de la Amazonia; por lo cual, sumado a las deficiencias mencionadas, Carvajal concluyó de la siguiente manera: "A vosotros toca, HH.RR. de la Nación, dar a la fuerza armada los elementos de que carece y el impulso moral y material para que llegue a ser verdadera y eficaz garantía de la defensa nacional".[46]

Referencias

1. APARICIO, M. DE & QUIRÓS, ANSELMO. (1827). *Proyecto de Constitución Militar del Ejército del Perú*. Lima: Imprenta de la Instrucción Primaria.
2. AROSEMENA GARLAND, GERALDO. (1978). *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*. Lima: Tip. y Offset Peruana.
3. BASADRE, JORGE. (1983). *Historia de la República del Perú, 1822-1933*. Sétima Edición corregida y aumentada. Tomo I. Lima: Editorial Universitaria.
4. BUSTAMANTE, PEDRO. (1878). *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1878 el Ministro de Guerra y Marina*. Lima: Imprenta del Estado.
5. CARVAJAL, MANUEL. (1900).

44 Velásquez Silva, David (2013). *La reforma militar y el gobierno de Nicolás de Piérola. El Ejército moderno y la construcción del Estado peruano*, p. 7.
45 Carvajal, Manuel, M. (1900). *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1900*, p. 16.
46 Ibídem, p. 23.

Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1900. Lima: Imprenta del Estado.
6. CONSTITUCIONES POLÍTICAS DEL PERÚ. Archivo Digital de la Legislación del Perú.
7. FREIRE, NICOLÁS. (1876). *Memorias del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1876 el Ministro de Guerra y Marina*. Lima: Imprenta Económica.
8. GARCÍA BELAUNDE, DOMINGO. (2005). Las Constituciones del Perú. Segunda edición revisada, corregida y aumentada. Lima, p. 5. http://www.garciabelaunde.com/Biblioteca/LasConstitucionesdelPeru.pdf
9. HAKANSSON NIETO, CARLOS. (2009). "Los principios de interpretación y precedentes vinculantes en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional peruano. Una aproximación". *Díkaion: revista de fundamentación jurídica*, año 23, número 18, pp. 55-77.
10. MENDIBURU, MANUEL DE. (1959) "Ligeras Noticias Biográficas de los Generales que ha tenido la República Peruana desde 1821, año en que se proclamó su Independencia". *Revista Histórica*, tomo XXIV, vol. XXIV, Lima: Instituto Histórico del Perú.
11. ORTIZ SOTELO, JORGE. (2005). *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana/Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
12. ORTIZ SOTELO, JORGE. (2017). *La Armada en la Guerra del Pacífico. Aproximación estratégica-operacional*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
13. OVIEDO, JUAN. (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859*. Tomo Primero. Lima: Felipe Bailly.
14. PRADO, MARIANO I. (1867). *Mensaje que el Jefe Supremo Provisorio de la República presenta al Congreso Constituyente de 1867*. Lima: Imprenta del Estado.
15. RIVADENEYRA, JOSÉ DE. (1831). *Memoria Presentada al Congreso de la República Peruana por el Ministro de Estado en los Departamentos de Guerra y Marina*. Lima: Imprenta de José Masías.
16. SECADA, FRANCISCO DE P. (1890). *Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1890*. Lima: Imprenta y Librería del Universo de Carlos Prince.
17. UGARTE DEL PINO, JUAN VICENTE. (1978). *Historia de las Constituciones del Perú*. Lima: Andina.
18. VELÁSQUEZ SILVA, DAVID. (2013). *La reforma militar y el gobierno de Nicolás de Piérola. El Ejército moderno y la construcción del Estado peruano*. [Tesis para optar el grado académico de magíster en Historia]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
19. WEBER, MAX. [1919] (2007). *La Política como Profesión*. Tercera Edición. Madrid: Espasa Calpe.



2ª EPOCA SETIEMBRE DE 1916 N. 1

REVISTA de MARINA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA BIBLIOTECA

Sumario

Nota editorial pág. 1 al 2

Determinación de la latitud y de la hora sideral empleando el cronómetro y el astrolabio, pág. 3 al 14.

Descomposición lenta de las celulosas nitradas. pág. 15 al 23.

Los sumergibles y la guerra. pág. 24 y 25.

Estudio de la evolución de la mezcla gaseosa en los motores de combustión interna pág. [illegible] al 38.

Camando de la trop pág. 39 al 48.

Revista de Marina setiembre 1916, nro. 1, segunda época.
Archivo Histórico de Marina.

Presentación de artículos, notas y reseñas

1. Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. La Marina de Guerra del Perú y la *Revista de Marina* no se identifican necesariamente con ellas.

2. Los trabajos enviados a la *Revista* no garantizan su publicación y, aquellos que no son publicados, pueden ser devueltos a solicitud del autor. Al publicar su trabajo, el autor cede los derechos a la *Revista*.

3. Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados al ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicadas en otras plataformas, debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final, en caso sea factible.

4. Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Times New Roman tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, debiendo tener entre 3,000 a 6,000 palabras. Debe ser enviado por correo electrónico a: **revismar@marina.pe**

5. 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 (entre 100 a 250 palabras).

6. Los artículos deben incluir un resumen (entre 100 a 250 palabras), así como palabras clave (entre 3 y 5), tanto en idioma español como en inglés.

7. 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.

8. Las notas tendrán una extensión de 3,000 palabras.

9. Las reseñas tendrán una extensión máxima de 2,000 palabras y contendrán los datos completos del material reseñado (autor, título, ciudad, editorial, año, número de páginas, etc.).

10. Las citas textuales de menos de 4 líneas estarán entre comillas; las que superen esa extensión tendrán una tabulación mayor y estarán a espacio simple, en tipo Times New Roman de 9 puntos y sin comillas.

11. Las referencias bibliográficas que acompañen al texto estarán en notas al pie de página de acuerdo a si es libro, artículo, tesis, etc., seguido de la página o páginas citadas. Ejemplo: apellido (s) del autor, nombre (s) del autor, título, ciudad, editorial, año, pág. En caso se repitiera la nota, esta irá abreviada (apellido, nombre, título, pág.).

12. Las referencias bibliográficas completas estarán en la bibliografía al final del trabajo. Ejemplos:
    Libro: Apellido (s), nombre (s). Título. Ciudad, editorial, año.
    Artículos de revista: Apellido (s), nombre (s). "Título". Título de la revista. Ciudad, mes (es) y año.: Número., pp.
    Artículos de libro: Apellidos (s), nombre (s). "Título". Apellido (s), nombre (s) del editor o compilador (ed. o comp.). Título, ciudad, editorial, año, pp.
    Tesis: Apellido (s), nombre (s). "Título". Ciudad: Universidad, año.
    Manuscritos: Autor, título, año, archivo, sección, signatura y fol.

13. Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color con una resolución de imagen igual o mayor a 300 dpi. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben ser enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original, debe indicarse la fuente de donde se obtuvo.

14. Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán de propiedad de la Revista de Marina.

15. Los autores recibirán cinco (5) ejemplares de la *Revista*.

16. La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Impreso por **Optimos Editores Impresores SAC.**
RUC. N° 20509205770


REVISTA DE MARINA
DESDE 1907