Una aproximación a la diplomacia naval peruana. - siglos XIX al XXI[1]

An approach to Peruvian naval diplomacy - 19th to 21st centuries

Capitán de Fragata Michel Laguerre Kleimann. Graduado de la Escuela Naval del Perú en diciembre del 2006. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es autor y editor de diez libros, entre los cuales se encuentran: *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*; *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 Peruanista*; *La Marina de Guerra del Perú a través de la pintura*; *La Marina de Guerra del Perú a través de la fotografía* y *Monumentos a Miguel Grau Seminario en el mundo*. Es miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, miembro asociado del Instituto Riva-Agüero, miembro asociado de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, miembro de número del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas y Académico de la Sociedad Peruana de Historia. Se desempeñó como miembro del Consejo Consultivo de la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural del Congreso de la República (2021-2022). Actualmente, se desempeña como Jefe de la 7ma. Sección del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, C-8 del Comando Operacional de la Amazonía y como editor general de la Revista de Marina.

Resumen: La Marina de Guerra del Perú ha sido empleada, a lo largo de su existencia, como un instrumento de la Política Exterior de la República. Sus características tácitas como la autonomía de sus buques, la flexibilidad de adopción de nuevas tareas, la capacidad persuasiva propia de un buque de guerra, la proyección internacional de sus plataformas de combate, así como la preparación profesional de sus tripulaciones, en otras palabras, los activos del Poder Naval peruano, han sido positivamente valorados tanto por los llamados a dirigir como ejecutar la Política Exterior del país. Tomando como base lo escrito por Christian Le Mière, se puede extrapolar a la realidad histórica del Perú y afirmar que las actividades diferentes a la guerra en el ámbito internacional llevadas a cabo por la Institución Naval en los dos siglos de existencia republicana se enmarcan dentro de las categorías de diplomacia naval cooperativa y diplomacia naval persuasiva (no he encontrado ejemplo de diplomacia naval coercitiva). Dicho esto, el presente trabajo identificará estas actividades en el contexto temporal en el cual se desarrollaron a fin de

1 Artículo originalmente publicado en la *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 75(180), 113–150; 2025. https://doi.org/10.38180/rpdi.v75i180.831

poner en relieve el uso del Poder Naval a través de la diplomacia naval para el cumplimiento de la Política Exterior.

Palabras clave: Diplomacia Naval, Política Exterior, Marina de Guerra del Perú, Poder Naval.

Abstract: *Throughout its existence, the Peruvian Navy has been employed as an instrument of the Republic's Foreign Policy. Its inherent characteristics — such as the autonomy of its vessels, the flexibility to undertake new missions, the persuasive capacity intrinsic to a warship, the international projection of its combat platforms, and the professional preparedness of its crews — in other words, the assets of Peruvian Naval Power, have been positively valued both by those responsible for formulating and those tasked with executing the country's Foreign Policy. Based on the writings of Christian Le Mière, it is possible to extrapolate to the historical reality of Peru and affirm that the activities other than war carried out by the Naval Institution in the international sphere throughout the two centuries of republican existence fall within the categories of cooperative naval diplomacy and persuasive naval diplomacy (no examples of coercive naval diplomacy have been identified). Having established this framework, the present study will identify these activities within the temporal context in which they were developed, in order to highlight the use of Naval Power through naval diplomacy in support of the implementation of Peru's Foreign Policy.*

Keywords: *Naval Diplomacy, Foreign Policy, Peruvian Navy, Naval Power.*

"Para conocer el estado que hoy tiene la Marina, no se necesitan prolijas investigaciones. Basta contemplar nuestra bandera llenando con honra en California deberes que no han llenado otras banderas respetables".

Ramón Castilla, presidente de la República, 1850.

"Ha tocado a los representantes de las Marinas de Chile i del Perú realizar la labor de estrechar los sentimientos de dos pueblos jóvenes (…) no puede ser más honrosa y satisfactoria la misión dignamente cumplida por el personal de la Armada".

Revista de Marina y Aviación, 1930.

Introducción

La Marina de Guerra del Perú realiza seis roles estratégicos: 1) Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial, 2) participar en la Política Exterior, 3) participar en el Orden Interno, 4) participar en el desarrollo nación, 5) Ejercer la Autoridad Marítima y, finalmente, 6) participar en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

Vale destacar que, desde una perspectiva histórica, la Institución Naval ha realizado estas funciones desde su establecimiento en el nuevo orden político proclamado en 1821, aunque no siempre haya estado regulado, codificado o nombrado en alguna norma. De hecho, las primeras Constituciones republicanas daban como misión a las Fuerzas Armadas la de "defender al Estado contra los enemigos exteriores, asegurar el orden interior y sostener la ejecución de las leyes" (Laguerre, 2023). Otras normas establecían, específicamente para la fuerza naval, que "los objetos esenciales de nuestra marina militar son, en primer lugar, servir a la defensa de la Nación en los casos de guerra marítima, y en segundo proteger a nuestra marina mercante en su libre intercurso y en la preservación de las inmunidades que el derecho concede a los buques de comercio" (Echenique, 1847: 42).

De hecho, la peculiaridad geográfica del Perú ha exigido, a lo largo de los años, que la Marina de Guerra tenga presencia operacional en las áreas acuáticas de sus tres principales zonas geográficas: Amazonía, Sierra y Costa; las mismas que se complementan con el espacio marítimo que se proyecta hacia el océano Pacífico y la Antártida. Esta "*maritimidad*" geográfica ha tendido a que las fuerzas navales de la República interactúen con sus pares no solo de la región, sino, de otras latitudes allende dentro de las características propias de cada época.

Respecto a esto último, el presente trabajo, tomando como eje el rol denominado "participar en la Política Exterior", realizará una aproximación a las diferentes categorías teorizadas referidas a la diplomacia naval. Para ello, primero se definirán algunos conceptos teóricos para luego presentar los ejemplos históricos que validarían la tendencia del uso del Poder Naval para el cumplimiento de la Política Exterior peruana.

Se destacará la sensible labor diplomática llevada a cabo por la Marina de Guerra, en especial porque tuvo que realizarla, en ocasiones, con países vecinos con los que tuvo algún conflicto internacional.

Algunos Conceptos

De acuerdo con la Constitución Política del Perú, es el presidente de la República quien dirige la Política Exterior, mientras que el ministro de Relaciones Exteriores es el encargado de ejecutarla. Asimismo, Luis Solari Tudela, ex profesor de Derecho Internacional Público y ex miembro de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, sostuvo que la Política Exterior tiene por finalidad servir a los intereses nacionales, mientras que "la diplomacia trata de hacer realidad, en cada país y en los organismos

internacionales, las acciones de su política exterior a través de los contactos con el gobierno, con los medios de prensa y con las instituciones del país donde el agente diplomático está acreditado" (1982: 198).

Tal como señalan Alonso y Uribe-Cáceres (2022), es necesario que los Estados proyecten sus intereses allende sus fronteras buscando influir en el escenario mundial. Para ello, las marinas de guerra se convierten en reales instrumentos "dentro de la caja de herramientas para el logro de intereses nacionales y su protección: como herramienta prospectiva interestatal, como potenciador del nivel de influencia del Estado en el sistema internacional, como factor importante en la construcción de alianzas y como elemento de atracción, disuasión y coerción, según sea la necesidad (p. 50).

De hecho, se evidencia que el empleo del Poder Naval reúne atributos propios como la flexibilidad, autonomía y capacidad modular, entre otras, para el rápido cambio de su misión, convirtiéndose en valioso implemento de la política exterior.

Es por ello que los atributos del Poder Naval le permite ser un instrumento adecuado para la ejecución de la Política Exterior de su país a través de lo que se denominará diplomacia naval. De hecho, el historiador británico Geoffrey Till (2018) sostuvo que "*navies have shown themselves to be uniquely useful as instruments for the conduct of foreign policy from time immemorial. As such, they express the foreign policy objectives of the state*" (p. 360).

Christian Le Mière (2014), presenta las siguientes categorías de diplomacia naval: Diplomacia Marítima Cooperativa, Diplomacia Marítima Persuasiva y Diplomacia Marítima Coercitiva. En este punto, vale comentar que, si bien Le Mière hace alusión a la expresión diplomacia marítima, el presente texto hará referencia al mismo como diplomacia naval.

Lo anteriormente expresado se basa en el uso de los activos del Poder Naval para fines de diplomacia naval (Le Mière 2014: 8). Sin embargo, no debe obviarse que el activo "*hard powe*r" de las Marinas de Guerra no son elementos autónomos, sino, que se encuentran dotados por seres humanos –sus tripulaciones– quienes cuentan con entrenamiento para el cumplimiento de sus roles. De hecho, vale recordar el editorial de la Revista de Marina cuando arribaron al puerto del Callao los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, en agosto de 1907: "El Poder Naval de un país no depende solamente del hecho de tener buques y cañones, sino, principalmente, de un poder invisible pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan esos buques y cañones" (Revista de Marina, 1907).

Por otro lado, Sebastián Gutiérrez Sepúlveda (2020) sostiene que la diplomacia naval se restringe al medio marítimo, así como a las plataformas navales que operan en ella, excluyendo del término al intercambio de oficiales en escuelas de formación, agregadurías navales y similares, enmarcando estas dentro del concepto de diplomacia de defensa:

> "Buscar medir la influencia y el aporte a la política exterior de un país por parte de las Armadas, desde cualquier otro instrumento que no sea desde los medios, siendo los buques de guerra los principales, no podría ser considerado como parte de una diplomacia naval, sino más bien desde la diplomacia de defensa como concepción general […] todo redunda en el empleo del mar como medio de proyección del poder nacional a través de los medios navales capaces de comunicar el mensaje".

Para Ignacio Azuara Blanco (2009: 75), citando la definición de la Revisión Estratégica de la Defensa de Reino Unido de Gran Bretaña –país donde nació el concepto–, la diplomacia de defensa existe para: "proporcionar fuerzas para afrontar las distintas actividades llevadas a cabo por el Ministerio de Defensa para disipar la hostilidad, fomentar y mantener la confianza y asistir en el desarrollo de Fuerzas Armadas democráticamente responsables, y así hacer una significativa contribución a la prevención y resolución de conflictos"; y concluye que:

> "El concepto de diplomacia de defensa engloba la idea de que las Fuerzas Armadas y los organismos de defensa tienen el potencial de contribuir a la seguridad internacional no sólo mediante la disuasión o, si fuera necesario, el empleo de los medios de combate, sino también a través de la promoción de un ambiente más cooperativo y seguro. La diplomacia de defensa, por tanto, no es una alternativa a los roles más tradicionales de las Fuerzas Armadas o a otros instrumentos de la política exterior y de seguridad, sino un complemento a todos ellos" (p. 95).[2]

Si se compara lo citado acá por Le Mière (cooperación) con lo anotado por Azuara (fomentar y mantener la confianza y asistir en el desarrollo de Fuerzas Armadas democráticamente responsables), se nota, que, en parte, existen elementos tanto de la diplomacia naval como de la diplomacia de defensa que encajan entre ellos mismos. De hecho, se observa que se presenta a la diplomacia naval como subordinada a la diplomacia de defensa.

---

2 Gutiérrez Sepúlveda (2020) considera que la diplomacia de defensa "tiene relación con la contribución del aparato de defensa en su conjunto a la política exterior, representado, generalmente, por el recurso humano a través de intercambios, representaciones, agregados militares, acuerdos y medidas que generan la confianza mutua. En esta línea, a juicio del autor, el intercambio de oficiales en escuelas de formación, los agregados navales y la cooperación tecnológica entre marinas, por ejemplo, no son parte de la diplomacia naval".

Ahora bien, de acuerdo con lo hasta ahora escrito, la diplomacia naval se caracteriza por el uso de elementos del Poder Naval en el medio marítimo y que bien se puede concretar, por ejemplo, en los ejercicios multinacionales tales como el UNITAS, SIFOREX, RIMPAC, PANAMAX, entre otros. Sin embargo, bien podría proyectarse a las áreas fluviales y lacustres, como por ejemplo con los países ribereños del Amazonas que realizan el ejercicio BRACOLPER, así como al lago Titicaca referido a las marinas de Bolivia y Perú–.

De hecho, Le Mière (2014) sostiene:

> "*Maritime diplomacy is geographically flexible, temporally adaptable, potentially deniable and extremely targeted* […] *maritime diplomacy is therefore the management of international relations through the maritime domain. This does not mean the use of diplomacy to manage maritime tensions, through the codification of international law, for instance, but the use of maritime assets to manage the relations themselves*" (pp. 4 y 7).

Sin embargo, vale destacar que si nos referimos, por ejemplo, a la diplomacia naval cooperativa –la misma que es una herramienta que contribuye al *softpower*– (Alonso Torres & Uribe-Cáceres, 2022) se observa que con cada recalada en puertos internacionales así como durante los ejercicios y entrenamientos combinados, también se llevan a cabo actividades deportivas y protocolares, entre los que se encuentran cocteles de confraternidad, presentación de ofrendas florales ante monumentos de héroes nacionales –puede ser de uno o de ambos países–, visitas a instalaciones navales por parte de las tripulaciones extranjeras, reuniones con altas autoridades del país anfitrión, entre otras. Todas se suman al objetivo ulterior de presentar a la Marina como un elemento de cooperación y confianza para la defensa tanto regional como global.

En esa misma línea, Le Mière sostiene que:

> "*A very broad definition of co- operative maritime diplomacy could in fact involve maritime personnel engaged in such activity. Exchanges of personnel regularly occur between navies and coastguards, while naval colleges* […] *It could also be argued that sailors and maritime personnel, along with their knowledge base and skill sets are part and parcel of a nation's seapower, above and beyond the ships, weapons, rigs, shipyards and ports that are usually seen as encompassing the entirety of seapower* […] *but education programmes, personal visits and collaborative meetings could equally be seen as an influence- and confidence-building form of co-operative maritime diplomacy"* (2014: 11).

Asimismo, J.J. Widen (2011: 717) es de la postura que:

"*In naval warfare, the aim is control of the seas and the target often the destruction or obstruction of enemy forces. In naval diplomacy, the aim is political influence and the target is the minds and perceptions of policy-makers in hostile and friendly Powers. This means that the political and military signals being sent must be skillfully executed, and the process is indirect rather than direct*".

Presentada la base conceptual sobre la cual se ha trabajado, la presente investigación llevará a cabo una aproximación a los ejemplos históricos del uso del Poder Naval para el cumplimiento de la política exterior del Estado peruano a lo largo de los dos siglos de existencia republicana, dejando para otra investigación los ejercicios multinacionales.

Una primera afirmación nos demostrará que esta peculiaridad se enmarca dentro de las categorías de a) diplomacia naval cooperativa: escalada de puertos, ejercicios combinados, entrenamientos combinados, ayuda humanitaria, entrenamiento, ayuda en caso de desastres, y b) diplomacia naval persuasiva: presencia naval; así no hayan estado escritas en diferentes normas hasta finales del siglo XX, lo que se convierte en una tarea implícita del uso del Poder Naval de la república. Vale mencionar que la diplomacia naval coercitiva (*gunboat diplomacy*) no ha sido parte de la diplomacia naval peruana, al menos no se ha encontrado un ejemplo evidente de ello.

Dicho esto, se puede recordar brevemente dos ejemplos de la diplomacia naval cooperativa de la Marina de Guerra del Perú. El primero ocurrió en octubre de 1896, cuando el crucero *Lima* zarpó desde el Callao con rumbo a Guayaquil. Su misión era llevar ayuda humanitaria a dicha ciudad-puerto que había sufrido un incendio de grandes proporciones y repatriar a 227 personas que solicitaron regresar al Perú (Palacios, 1991, 206-208).

Ciento veinte años después, el envío del B.AP. *Tacna*, del B.A.P. *Callao*, de un Antonov AN-32 de la Marina de Guerra del Perú, de tres helicópteros MI-171 SH-P del Ejército del Perú, así como del Spartan C27-J de la Fuerza Aérea del Perú, entre otras unidades a Ecuador, para brindar ayuda humanitaria luego del terremoto de 7.8 grados que sufrió dicho país, demuestra que el rol estratégico de participar en la Política Exterior se mantiene vigente (Laguerre, 2016).

A esto se podría añadir, de manera complementaria a la diplomacia naval y a la diplomacia de defensa, lo que bien puede denominarse diplomacia cultural naval, cuyo aporte, en el caso peruano, es significativo por su proyección internacional: más de 30 monumentos erigidos a la memoria

del Gran Almirante del Perú Miguel Grau[3] se han instalado en cuatro de los cinco continentes, en plazas públicas, embajadas, academias navales, escuelas superiores de guerra naval, bases navales, museos marítimos, entre otros. Estos son espacios donde, al arribar algún buque de guerra peruano se efectúan, la mayoría de las veces, actos protocolares como la presentación de ofrenda florales, los mismos que se efectúan con la presencia de autoridades locales (Laguerre, 2021) (Salas Ormeño, 2023).

Pero más allá de los actos oficiales ante aquellas esculturas, su presencia en espacios públicos permite una proyección internacional perenne de los valores y principios que ellos representan, así como del mensaje y reconocimiento que tiene como emisor a la Marina de Guerra del Perú. En ese sentido, bien puede decirse que esta acción se enmarca dentro de la diplomacia naval, como un sub-instrumento de la misma. No se requiere, necesariamente, una unidad naval para ello, sino las gestiones de los agregados navales junto a sus respectivas embajadas.

Además del nombre de Grau, existen otros marinos peruanos en plazas públicas en el extranjero que contribuyen con la diplomacia cultural naval, como el caso de Antonio Valle Riestra y Adrián Vargas en el parque República del Perú en San José de Costa Rica.

A este número de esculturas, también puede sumarse la de pinturas entregadas a marinas extranjeras, tal como la del Vicealmirante Martín Jorge Guise –marino británico-peruano y primer Comandante General de la Marina de Guerra del Perú–, obra del artista peruano Orlando Yantas que reprodujo el original hecho por José Gil de Castro, conocido como "el pintor de Libertadores" (Laguerre, 2017).

Este óleo se entregó al director de la escuela naval de Darmouth, Gran Bretaña, el 28 de julio del 2017 –día de la proclamación de la independencia del Perú– a bordo del B.A.P. *Unión*, buque escuela a vela de la Marina de Guerra del Perú que arribó a Londres como parte del viaje de instrucción de los cadetes navales. Desde aquella fecha, la citada obra de arte es conmemorada por las autoridades peruanas en Inglaterra en días de efemérides navales del Perú.

Es por ello, que el factor humano de la diplomacia naval aparece con

---

3 Miguel Grau (Piura 1834-Angamos 1879), es el máximo héroe de la Marina de Guerra del Perú. El Estado peruano lo ha reconocido como Precursor del Derecho Internacional Humanitario aplicable a los Conflictos Armados en el mar (Ley N° 31765 de fecha 2 de junio del 2023). Es conocido como El Caballero de los Mares. Fue el comandante del monitor *Huáscar* durante el combate naval de Angamos del 8 de octubre de 1879.

singular y principal importancia para el correcto cumplimiento de la misión, la misma que tiene proyección internacional a través, pero no siempre, de los activos "duros" del Poder Naval. De hecho, una buena fuente para comprender esto son los discursos dados con ocasión de estas visitas a bordo de buques de guerra, los cuales permiten conocer el mensaje que se desea proyectar. Las notas periodísticas complementan o suplen a aquellas.

Dicho esto, y de acuerdo con los siguientes ejemplos de diplomacia naval peruana, se observa que históricamente estos se caracterizaron por ser talante cooperativo y, en menor medida, persuasivo. La selección de estos casos ha sido subjetiva y basada en el impacto logrado, así como en el recuerdo dentro de la historia o imaginario nacional.

Algunos ejemplos históricos:

El viaje del bergantín de guerra *General Gamarra* a San Francisco, California, 1849.

En la historia de la Marina de Guerra del Perú existen claros ejemplos del uso de los elementos del Poder Naval en asuntos internacionales. Tanto el siglo XIX como el XX y XXI fueron testigos de buques que navegaron hacia distantes costas con la finalidad de proyectar el Poder Naval para realizar acciones diferentes a la guerra.

Nueve años antes de finalizada la vuelta al mundo de la fragata *Amazonas*, la joven escuadra peruana dio "una clara prueba de la calidad moral de sus hombres" durante una operación naval que llevó al bergantín de guerra *General Gamarra* al puerto de San Francisco, Estados Unidos de América.

La fiebre de oro iniciada a comienzos de 1848, atrajo a aventureros, comerciantes y propietarios de varias partes del mundo; entre ellos, peruanos que invirtieron en mercancías y buques mercantes. El resultado de ello fue que embarcaciones peruanas que se hallaban fondeadas en la bahía de San Francisco fueron abandonadas por sus tripulaciones, las cuales desertaron sumandose a la frenética, atolondrada y peligrosa búsqueda de oro.

Como resultado de ello, se solicitó auxilio al gobierno peruano, el mismo que, bajo el liderazgo del general Ramón Castilla, designó al bergantín *General Gamarra*, comandado por el capitán de fragata graduado José María Silva, para que zarpara desde el Callao "[…] con el objeto de proteger los intereses mercantiles del país y de auxiliar en caso necesario a los capitanes de los buques nacionales", asimismo, debía auxiliar a los connacionales en apuros económicos que desearan retornar al país "prefiriendo a los que se

hallen en estado indigente, previo los datos que recibirá del Cónsul que así lo corrobore" (Denegri Luna, 1976: 262). El zarpe se dio el 25 de enero de 1849 y arribó al puerto de San Francisco el 29 de marzo (Del Campo, 2020).

La situación encontrada en la bahía de San Francisco fue devastadora. El nuevo Cónsul del Perú Carlos Varea, así como el comandante del *Gamarra*, informaron de las duras situaciones de todos los que arribaron al puerto. En el caso del objetivo del viaje, la cantidad de barcos abandonados llamó sobremanera la atención. A pesar de ello, se logró evitar que la tripulación del *Gamarra* desertara, y, al contrario, se dotase hasta tres embarcaciones nacionales para que regresen al Perú. La misión fue un éxito y, en el informe que el capitán de fragata Silva remitió el 30 de abril de 1849, el cual ha sido transcrito completamente por el embajador Juan Del Campo, indicó:

> "[…] Ahora habiendo salvado tres de nuestros buques nacionales, contra todo el torrente de las circunstancias, y no teniendo ya en lo sucesivo ni un solo marinero que poder dar a otro cualquiera que se presente, por haberme quedado con los muy necesarios para tripular con seguridad el buque que mando, ya mi estadía es aquí tan inútil como sumamente expuesta y antes de sufrir un grande fracaso con la deserción de mi gente, que hasta ahora he podido evitar milagrosamente a fuerza de desvelos y vigilancia, quiero poner en salvo al 'Gamarra'. Para ello pienso salir de aquí infaliblemente tan pronto como llene mi aguada […]" (Del Campo, 2020).

Esta proyección del Poder Naval con fines de realizar acciones diferentes a la guerra, tuvo como resultado exitoso el retorno al Perú de tres embarcaciones –una barca y dos bergantines– dotadas por marinos peruanos del *Gamarra*. Asimismo, y de acuerdo con el historador Félix Denegri Luna "la presencia del bergantín de guerra nacional en las aguas de San Francisco influyó decisivamente en el buen rumbo de las transacciones comerciales de nuestros compatriotas" (Denegri Luna, 1976: 262). El historiador Jorge Basadre anotó que también "atendió a varios barcos neutrales en peligro de perderse" (Basadre, 1963 t. III: 140). El *General Gamarra* retornó al Callao con toda su tripulación el 30 de agosto de 1849.

Un gesto propio del ceremonial naval en aguas extranjeras se dio entre el bergantín *General Gamarra* y el vapor *Californa* de la marina americana. En un reporte del teniente Robert A. Budd, fechado en San Francisco el 1 de mayo de 1849, se resaltó que cuando el buque se hallaba navegando por la bahía, "al pasar frente al bergantín peruano de guerra 'Gamarra', aquel desplegó la insignia americana y disparó una salva de saludo en nuestro honor. Un muy adecuado y feliz halago" (Del Campo, 2020).

El viaje del *Gamarra* encaja, de cierta manera, dentro de la definición

de diplomacia naval persuasiva, a pesar que no estuvo enfocada a nivel interestatal, sino comercial nacional en el extranjero. De acuerdo con Le Mière:

> "*Persuasive diplomacy is distinguished from its co- operative cousin by the lack of collaboration in the diplomatic effects reached through the activity. Similarly, it is differentiated from coercive diplomacy by the fact that it aims neither to deter nor compel. Rather,* ***the goals of persuasive maritime diplomacy are to increase recognition of one's maritime or national power and build prestige for the nation on the international stage****. It is neither directed towards a particular recipient nor intended to strike fear into potential opponents. Rather,* ***it aims to persuade others that one's own navy (or general military) is present and effective***" (Le Mière, 2014).

De hecho, el presidente del Perú, Ramón Castilla, durante su mensaje a la Nación dado en el Congreso de la República, sostuvo que "*para conocer el estado que hoy tiene la Marina, no se necesitan prolijas investigaciones.* ***Basta contemplar nuestra bandera llenando con honra en California deberes que no han llenado otras banderas respetables***".[4] Del mismo modo, el ministro de Guerra y Marina sostuvo en su memoria de 1849, que "según avisos oficiales la expedición del Gamarra sobre aquella costa ha sido generalmente aplaudida por toda la heterogénea población acumulada en ese suelo" (Denegri Luna, 1976: 269).

De estas dos expresiones dadas se desprende que el viaje del bergantín *General Gamarra* a San Francisco, y su logrado éxito, tuvo una influencia positiva en la imagen internacional del Perú, país que en casi tres décadas de vida independiente –y gracias a los ingresos fiscales que producía el guano; así como a la visión de estadista de Ramón Castilla– tuvo la capacidad de enviar a uno de los buques de su Escuadra a más de tres mil millas náuticas de su puerto base y regresar luego de cumplir con el objetivo de su misión. Esta operación naval se enmarca dentro del concepto de la diplomacia naval persuasiva, gracias al prestigio y la presencia internacional alcanzada.

La vuelta al mundo de la fragata *Amazonas, 1856-1858*

Si bien originada para fines de mantenimiento y sin intenciones de circunnavegar el planeta, el viaje de la fragata *Amazonas* a mediados del siglo XIX, específicamente entre 1856 y 1858 fue una hazaña naval cuyo recuerdo se mantiene vigente al presente.

---

4 El sombreado es añadido.

Fue la primera vez que un buque de guerra sudamericano con propulsión a vapor circunnavegó el globo con tripulantes y guardiamarinas nacionales. En aquella ocasión, el pabellón de la república del Perú se presentó en ocho puertos durante un recorrido rumbo oeste-este. Los puertos de recalada fueron los de Hong Kong, Calcuta, Jamestown (isla Santa Elena), Londres, isla de Tenerife, Río de Janeiro, Talcahuano, Arica y Callao (Ortiz Sotelo, 1988).

Si bien las motivaciones de su viaje fueron las de entrar a dique en Cantón, específicamente la isla Whampoa–el Callao no tenía dique flotante hasta finales de la década de 1860–, de acuerdo con el historiador Jorge Ortiz, "la circunstancia de un viaje prolongado fue considerada una magnífica oportunidad para que los guardiamarinas de entonces llevaran a cabo prácticas marineras apropiadas a su formación" (Ortiz Sotelo, 1988: 4).

La carena no pudo realizarse en Hong Kong, así que la fragata enrumbó a Calcuta, donde sí pudieron realizarse algunos trabajos en el dique Middle Homah. Al término de estos recibió la orden de dirigirse a la isla Santa Elena y Londres. En Inglaterra completó su reparación de casco y maquinaria. En ese país se produjo, por motivos políticos, el relevo del comandante, capitán de navío José Boterín por su Segundo Comandante.

La fragata arribó al Callao a las 1830 horas del sábado 29 de mayo de 1858 bajo el mando del capitán de corbeta Francisco Sanz y enarbolando la insignia del capitán de navío Ignacio Mariátegui, comandante general de la Escuadra, luego de 308 días y 42,000 millas náuticas navegadas (Ortiz Sotelo, 1988: 10 y 172).

Esta navegación cumplió con dos claros objetivos –escritos en las instrucciones dadas al capitán de navío Boterín–, que fueron el efectuar la reparación del buque, así como realizar la instrucción de los oficiales y guardiamarinas "tanto en la parte científica como militar y marinera". Asimismo, se consideró llevar a cabo, de manera específica, una tarea humanitaria enmarcada en la diplomacia: "Como en las costas del Asia pudieran existir peruanos que por falta de recursos se hallen en la miseria y deseen el regreso a su patria, el comandante Boterín los admitirá o no a su bordo, con colocación o sin ella, si a su parecer los juzga exentos de la política e incapaces de dañar la moral de su buque" (Ortiz Sotelo, 1988: 97). Por otro lado, la tarea no escrita, pero implícita y llevada a cabo, fue la de presentar el pabellón de la república del Perú en siete puertos internacionales.

De este modo, si nos basamos en las instrucciones dadas por el gobierno del Perú al comandante de la fragata *Amazonas*, no se detalla ni se da a entender que la navegación serviría para proyectar la presencia, imagen o

poder del país en el extranjero; en otras palabras, no se utilizó este viaje con conciencia manifiesta dentro de lo que se podría enmarcar en el concepto de cooperación o persuasión. Está claro, en el papel, que el objetivo era práctico y tangible: reparación y entrenamiento. Sin embargo, la presencia de marinos peruanos en los países visitados, el pabellón rojo y blanco observado por extranjeros que dificilmente lo habrían visto con anterioridad, así como las obligadas comunicaciones con autoridades locales, son muestras de elementos constituivos de la diplomacia naval, la cual bien puede enmarcarse dentro de la persuasión, específicamente en lo referido al prestigio que significa tener las capacidades –logísticas, náuticas, profesionales, entrenamiento– que permitan a un buque de guerra realizar tremenda navegación.

No en vano el representante diplomático del Perú en Inglaterra, Francisco de Rivero, escribió, el 16 de enero de 1858, al capitán de corbeta Francisco Sanz que "[…] no concluiré esta nota antes de reiterar mis recomendaciones anteriores, deseando a V.S. un viaje feliz hasta saludar en el Callao la bandera nacional, a bordo del primero de nuestros buques de guerra que habrá dado la vuelta alrededor del globo" (Ortiz Sotelo, 1988: 162).

Retorno de los restos del Contralmirante Miguel Grau desde Chile a bordo del crucero *Lima*, 1890.

Otro ejemplo del uso del Poder Naval en la política exterior de la República del Perú, y que encaja dentro de la definición de diplomacia naval cooperativa se dio cuando se envió, en 1890, al crucero *Lima* al puerto de Valparaíso, Chile, con la finalidad de repatriar los restos de los fallecidos durante la denominada guerra del Pacífico (1879-1883), entre ellos el del entonces contralmirante Miguel Grau, quien había muerto a bordo de su buque el vapor de torreón *Huáscar* el 8 de octubre de 1879, durante el combate naval de Angamos.

Habían pasado 17 años desde el término de la guerra. El gobierno del Perú presidido por el general Andrés A. Cáceres –quien en su momento simbolizó la resistencia durante la guerra– dispuso que el capitán de navío Melitón Carvajal presidiera la comisión, la misma que estuvo integrada por otros dos sobrevivientes de la guerra: coronel Manuel C. La Torre y el capitán de fragata Pedro Gárezon.[5] Tanto Carvajal como Gárezon fueron parte de la dotación del *Huáscar* y lucharon junto a Grau el 8 de octubre; siendo Gárezon quien reconoció los restos del comandante del monitor.

5 El transporte peruano *Santa Rosa* cumplió la misma misión, pero en territorio peruano, por lo que no se describirá en este artículo.

El crucero *Lima* –comandado por el capitán de navío Ruperto Alzamora– tuvo que recalar en otrora puertos peruanos tales como Arica e Iquique, lugares que tuvieron gran importancia estratégica durante la campaña naval de 1879 así como de la defensa terrestre-marítima. Una vez arribado en Valparaíso, la comisión peruana se dirigió a Santiago de Chile, donde se inició la exhumación del resto del contralmirante Miguel Grau que reposaba en el mausoleo de la familia del general Benjamín Viel. De acuerdo con el relato del historiador Raúl Palacios Rodríguez: "se procedió a la exhumación de los restos de Grau ante una impresionante manifestación cívico-militar, en la que estuvo presente el Presidente José Manuel Balmaceda y sus ministros […] los discursos de una y otra parte, tanto en Santiago como en Valparaíso, se caracterizaron por la emotividad del tono y por el reconocimiento unánime de las virtudes de nuestro héroe" (Palacios Rodríguez, 1991: 382).

Por ejemplo, el ministro de Guerra y Marina de Chile sostuvo:

> "Hoy, al entregar respetuosamente las cenizas del Almirante Grau a los representantes de su patria, podemos decir que la gloria y el heroísmo no reconocen continente. El nombre del Almirante Grau resonó en el orbe civilizado. Los gobiernos y los pueblos del suelo americano tenían sus ojos fijos en la estela que marcaba en el océano la nave peruana. La dirigía un ilustre marino que honrando su bandera y sirviendo los intereses de su país, ganó nombre y gloria imperecedera. ¡Almirante Grau!, Volvéis al hogar y al corazón del Perú. La memoria de vuestro nombre será conservada por todos los chilenos y, especialmente, por nuestros marinos y soldados […]" (Palacios Rodríguez, 1991: 382-384).

Por su parte el Canciller de Chile, Juan Mackenna, expresó que "el Almirante Grau ha pasado ya a la historia, y su nombre vive en una esfera a la cual llegan la gratitud de su propio país y la admiración de los restantes […] sean sus cenizas una prenda de la confraternidad que siempre ha de ligar a la tierra extraña que le ha servido de pasajero descanso y a aquella a la cual debió y por la cual perdió su existencia el Almirante Grau […] Chile os entrega y se despide con dolor de estos gloriosos restos que ha sabido custodiar con cariño y con respeto" (Fernández Larraín, 1979).

Un dato interesante de esta comisión que empleó elementos del Poder Naval para cumplir su misión en aguas exteriores, específicamente en el dominio marítimo de un país con que estuvo en guerra hacía menos de dos décadas y mantenía en posesión territorios peruanos, de acuerdo con el Tratado de Ancón de 1883 (Leciñana Falconí, 2004), fue que a su regreso al Callao fue escoltado por el crucero chileno *Esmeralda*, buque comandado por el capitán de fragata Policarpo Toro y que llevaba a bordo a la comitiva oficial chilena presidida por el obispo de La Serena Florencio Fontecilla y

compuesta por el capitán de navío D. Constantino Bannen, auditor de marina D. Manuel Díaz, presbítero D. Javier Valdez Carrera, coronel D. Ricardo Castro y cirujano D. Florencio Middleton, nombrada para estar presente en las honras fúnebres de Lima (Del Campo Rodríguez, 2020).

Vale considerar que, durante aquella jornada, el Comandante General de Armas y Marina de Chile era el Contralmirante Juan Williams Rebolledo, otrora adversario de la escuadra peruana durante la primera fase de la campaña naval de 1879, igual que el comandante de la *Esmeralda*, Policarpo Toro.

En esa misma línea, la carta enviada por un sobrino político de la viuda del contralmirante Grau, aprovechando el viaje de retorno del crucero *Lima*, es un testimonio de las consecuencias inmediatas de aquella acción de la diplomacia naval cooperativa. En la misiva, Guillermo Pinto Agüero, casado con una hija del comandante Óscar Viel y Toro, escribió que: "Le aseguro que no exagero si le digo que las ceremonias con que se ha rodeado la traslación de los restos del Almirante han sido tan solemnes como sólo se han visto en este país en dos o tres ocasiones […] la actitud respetuosa del pueblo en esta ocasión prueba que el Almirante era una gran figura histórica que se impone en todas partes […] Como chileno […] me felicito grandemente de que se haya presentado esta ocasión que puede hacer olvidar odios que a nada bueno ni a nada noble pueden conducir" (Laguerre, 2023).

El crucero *Almirante Grau* en Guayaquil, 1917.

Pasado el siglo XIX, la Marina de Guerra del Perú continuó con el esfuerzo de resurgir materialmente después de la infausta guerra del Pacífico. De hecho, en la memoria del ministro de Guerra y Marina de 1900, contralmirante Melitón Carvajal, se sostuvo que:

> "Propiamente hablando la República no pose naves de guerra. Los cuatro buques de que dispone, tres de fierro y uno de madera-el crucero Lima y los transportes Constitución, Santa Rosa y Chalaco- construidos respectivamente en 1880, 1886, 1883 y 1884, que cuentan por consiguiente, el que menos 14 años de servicios, no fueron hechos para formar parte de una marina de guerra; no tienen por consiguiente las condiciones de esta clase de buques, y, a mayor abundamiento, se encuentran por la acción del tiempo y de los servicios prestados en más o menos malas condiciones" (Carvajal Ambulodegui, 1900).

En el mismo documento, Carvajal recomendaba a los legisladores la adquisición de un crucero "de rápido andar y armado con la artillería perfeccionada en los últimos años" para la defensa y custodia del extenso litoral de la república. De este modo, y luego de varias peripecias, en agosto

de 1907 arribó al puerto del Callao los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, buques construidos en Inglaterra para la escuadra peruana.

A los diez años, el crucero *Almirante Grau* zarpó rumbo a Tumbes, específicamente a Puerto Pizarro con la finalidad de rendir honores al presidente del Ecuador Alfredo Baquerizo Moreno, quien visitaría la zona. El 24 de julio "se avistó a los barcos ecuatorianos *Patria* y *Cotopaxi*, el *Grau* izó su empavesado y procedió a rendir honores de cañón […] Apenas fondeado, el comandante del *Grau* se trasladó al buque ecuatoriano con el objeto de saludar al señor Baquerizo Moreno en nombre del presidente del Perú, José Pardo, y poner a sus órdenes al crucero peruano" (Cayo Córdova, 2009: 883).

Previamente, la cancillería ecuatoriana había enviado a su par peruana una invitación para que el *Almirante Grau* acompañara al presidente hasta Guayaquil, recibiendo respuesta favorable. De este modo, el 25 de julio los buques zarparon rumbo a Guayaquil, donde los marinos peruanos fueron agazajados, oficialmente, con un banquete en la Casa de Gobierno también conocido como edificio de la Gobernación. Al día siguiente el *Almirante Grau* recibió gran número de visitas de locales, incluido connacionales residentes.

La visita del buque insignia de la Escuadra Peruana coincidió con las fiestas fundacionales de Guayaquil, por lo que "los buques y los fuertes ecuatorianos detonaron salvas en la mañana, al medio día y en la tarde, habiendo contestado en la misma forma el crucero peruano. Los oficiales fueron muy agasajados. El comandante Salaverry [comandante del *Grau*] visitó la universidad y luego los profesores se constituyeron a bordo del *Grau*" (Cayo Córdova, 2009: 884).

Como corolario de aquel viaje, el canciller peruano Francisco Tudela y Varela envió un telegrama a su par ecuatoriano manifestándole "el sentimiento de profunda gratitud que han producido en el pueblo del Perú y en su Gobierno, las delicadas atenciones de que han sido objeto en Guayaquil la oficialidad y tripulantes del crucero *Almirante Grau*". La respuesta del Ministro de Relaciones Exteriores Tobar Borgoño fue la siguiente: "Fue en extremo placentero para el pueblo y Gobierno del Ecuador recibir y honrar a los oficiales y tripulantes del crucero *Almirante Grau* que trajeron el saludo fraternal y galante del pueblo hermano al Primer Magistrado ecuatoriano" (Cayo Córdova, 2009: 884).

Estas comunicaciones oficiales intercambiadas al más alto nivel de la diplomacia binacional demuestran la utilidad manifiesta que los elementos del Poder Naval tienen para el cumplimiento de las relaciones internacionales;

más aun, si se recuerda que las repúblicas de Ecuador y Perú estuvieron en tensión bélica a inicios del siglo XX. La presencia del buque insignia de la Escuadra del Perú se enmarcó dentro de la diplomacia naval cooperativa como persuasiva, considerando las características materiales respecto a la escuadra anfitriona y que "*so much of international politics is about perception, of how you strong and resolute you seem in the eyes of others*" (Till, 2018: 638).

Visita de la Escuadra Peruana a Valparaíso, 1930

Luego del Tratado de Ancón de 1884, las provincias peruanas de Tacna y Arica se mantuvieron bajo dominio del gobierno de Chile durante casi medio siglo, luego de lo cual, el 3 de junio de 1929 se firmó el Tratado de Lima, que concluyó con el pendiente diplomático iniciado luego de la guerra del Guano y el Salitre. Producto de ello, Tacna se reincorporaba al territorio peruano y Arica permanecía en el de Chile.

Durante aquella década del gobierno de Augusto B. Leguía (1919-1930), la Marina de Guerra jugó un importante rol en los momentos previos como durante y después de la firma del instrumento internacional. Tal como se ha manifestado, no cabe duda "de que fue la Marina de Guerra del Perú el instrumento más sensible utilizado por el gobierno para lograr el objetivo político de sellar las fronteras luego de más de cien años de proclamada la independencia" (Laguerre, 2018-2022).

Fue en aquel contexto que el 15 de noviembre, el buque escuela de Chile *General Baquedano* arribó al Callao cumpliendo su vigesimosexto viaje de instrucción (Rada y Gamio, 1929: p. 687). Esta fue la primera vez que un buque escuela de Chile fondeaba en aguas peruanas. La representatividad de la presencia del buque escuela, unidad naval dedicada a la formación náutica de la futura oficialidad de dicho país, tuvo un mensaje de búsqueda del reinicio de las relaciones dentro de un marco de gran sensibilidad.

Así lo reconoció la *Revista de Marina*, cuya redacción anotó que "a raíz del tratado de paz celebrado entre el Perú i Chile, el viaje de la corbeta escuela General Baquedano ha sido la mejor designación que ha podido hacer el gobierno del Mapocho, encomendando a su Marina, la plausible acción del mejor acercamiento positivo, el cual ha sido realizado con creces […] [y] cuya visita ha constituido un verdadero triunfo diplomático" (Revista de Marina, 1929).

La respuesta peruana se dio en el contexto del crucero de verano de 1930, cuando la escuadra peruana compuesta por los cruceros B.A.P. *Almirante Grau*, B.A.P. *Coronel Bolognesi* y los cuatro submarinos *R*, zarpó del Callao

rumbo a Valparaíso, siendo la primera vez que esta operación se realizaba desde los tiempos del conflicto con España de 1866.

El editorial de la *Revista de Marina* dio cuenta de ello y, calificó ambas visitas, la del *General Baquedano* y de la Escuadra peruana, como acciones que definen los "principios de paz i confraternidad, no como símbolo, sino como la más preciosa de las realidades", añadiendo que "ha tocado a los representantes de las Marinas de Chile i del Perú realizar la labor de estrechar los sentimientos de dos pueblos jóvenes […] no puede ser más honrosa y satisfactoria la misión dignamente cumplida por el personal de la Armada" (Revista de Marina, 1930).

Asimismo, la revista de la oficialidad naval peruana transcribió algunos textos periodísticos del diario *El Mercurio*, haciendo eco de las impresiones y palpitaciones que se dieron en Chile. Vale considerar que la *Revista de Marina* era leída por el cuerpo de oficiales de la Marina, un auditorio peculiarmente sensible y expectante, en aquel momento, a la participación efectiva de su Institución como elemento de la diplomacia nacional. En el artículo transcrito, el autor recorre los principales momentos históricos que unieron a Perú y Chile contra amenazas foráneas o divergentes a sus intereses mutuos (El Mercurio, 1930).

Termina este emotivo texto diciendo que "la visita de la división naval peruana del comodoro Goicochea, tiene en Chile el aspecto de un acontecimiento mui [sic] alto. Las banderas que se batieron juntas en ocasiones memorables, vuelven a reunirse en las aguas de esta República, como una manifestación decisiva de la amistad ahora inquebrantable entre peruanos y chilenos […] Noble embajada del país hermano, llega esta que constituyen los marinos del Perú, a una tierra verdaderamente amiga i cuyos habitantes los guardan con los brazos abiertos para que quede sellada una vez más la unión indisoluble de su país i de Chile" (El Mercurio, 1930).

Por otro lado, y de acuerdo con la sección Crónica Nacional de la *Revista de Marina*, el primer acto de los marinos peruanos en el puerto de Valparaíso fue colocar una ofrenda floral ante el monumento de Arturo Prat. En dicha ceremonia, el capitán de navío Julio Goicochea, comandante general de la Escuadra, sostuvo "Los marinos del Perú, al llegar a estas playas, se detienen reverentes ante el monumento que perpetúa la gloria del Capitán Prat, uno de los más grandes i esforzados héroes de la Marina chilena, para ofrecer en nombre de la Escuadra peruana este modesto homenaje […] (Crónica Nacional, 1930).

A decir del jefe de la Escuadra peruana, la ceremonia se realizó frente a una "enorme muchedumbre", dándose término con un desfile frente al monumento que fue vivamente ovacionado.

El 11 de marzo, el director de la Escuela Naval de Chile recibió a la delegación naval peruana, la cual recorrió las instalaciones de dicho plantel y de su museo. Luego de esta inspección, el jefe de los marinos peruanos obsequió a la escuela naval un trofeo, retribuyendo el presente que los del *Baquedano* entregaron a la Escuela Naval de La Punta, el año anterior.

En adición, durante las 35 horas que los marinos peruanos estuvieron en la capital Santiago de Chile, fueron declarados huéspedes ilustres de la ciudad por su alcalde. Visitaron al presidente Ibáñez en el palacio de la Moneda, asistieron al almuerzo ofrecido por el ministro de marina en el club de la Unión, se atendió la recepción en el casino militar, al banquete ofrecido por el presidente de la república en el palacio de gobierno, se visitaron los cerros San Cristóbal y Santa Lucía, así como al club hípico y a una recepción en la escuela militar.

El 15 de marzo se llevó a cabo un almuerzo en honor al presidente Ibáñez a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*. Momentos antes, el presidente condecoró a los jefes navales peruanos con la Orden al Mérito de Chile en los grados de Comendador y Oficiales. Por su parte, el gobierno peruano, a través del jefe de la Escuadra, condecoró con la Orden del Sol en grado de Gran Oficial al contralmirante Chappuzeau y al general Urcullu, quienes habían estado en Lima meses atrás en el contexto de la toma de mando del presidente Leguía.

Como retribución por las atenciones recibidas, la escuadra nacional organizó una fiesta a bordo de los cruceros peruanos donde más de mil asistentes dieron realce, a decir de los medios locales, a la "majestuosa" fiesta, donde las vivas al Perú, a Leguía y a la Marina peruana no dejaron de sonar (Goicochea Álvarez, 1930: p. 7).

Un aspecto que reunió mucha carga emotiva y simbólica fue la visita que el estado mayor de la escuadra peruana realizó a la viuda de Prat, donde se le obsequió un *bouquet* de rosas rojas y blancas.

Cuando los marinos peruanos regresaron al Callao, el Centro Naval ofreció, el 5 de abril, una *champañada* a los jefes y oficiales que habían participado de este viaje (Crónica Nacional, 1930). Esta aprobación tácita a la labor diplomática de la Escuadra dada por la totalidad de los socios del centro naval, el cual incluía a varios veteranos de la guerra, así como a

hijos de aquella generación, fue un reconocimiento meridiano a la política internacional del régimen, así como del uso diplomático por parte de la Marina de Guerra del Perú.[6]

La Marina de Guerra fue el instrumento del Estado en el cumplimiento del afianzamiento y cumplimiento de su política exterior, específicamente en un asunto tan delicado y sensible como lo fueron las consecuencias del Tratado de Ancón, a través de la diplomacia naval cooperativa.

Viaje del buque insignia B.A.P. *Almirante Grau* a Cuba en 1944.

El gobierno de Cuba invitó al del Perú para que esté presente durante tres importantes actos: botadura del primer buque de guerra construido en dicho país, develación del busto del ex presidente Mariano Ignacio Prado y transmisión de mando presidencial entre el general Fulgencio Batista y el doctor Ramón Grau San Martín (Pinillos Cabada, 1996) (Ministerio de Estado, 1944).

La placa con busto en alto relieve del prócer de la independencia cubana, marino y militar peruano e hijo del coronel Mariano Ignacio Prado, se entregó el 30 de setiembre de 1944 en el contexto de la botadura del cazasubmarino *Leoncio Prado* CG-101en La Habana, para que sea parte de dicha unidad naval de combate. En ella se podía leer: "La Armada del Perú a la unidad de la Marina de Guerra de Cuba Leoncio Prado, héroe cuyas glorias comparten con orgullo ambos países".

Durante el acto de bautizo, que contó con la presencia del presidente de Cuba Fulgencio Batista y el embajador extraordinario del Perú y jefe de la misión especial Mariano I. Prado Ugarteche, el comandante general de la Escuadra del Perú capitán de navío Mariano H. Melgar expresó:

> "Honra insigne constituye para la Marina Militar y el pueblo del Perú que el esclarecido gobierno de Cuba haya colocado bajo la advocación de Leoncio Prado, marino audaz y heroico guerrero, la nueva y gallarda unidad de guerra […] en nuestra visita a este país, nada nos ha seducido más que el cordial entendimiento entre los oficiales y tripulantes de nuestro barco y los de la Marina Cubana: Seguro estoy que estamos escribiendo uno de los capítulos más hermosos de la amistad tradicional de Cuba y el Perú […]".[7]

---

6 Una posible consecuencia de aquella navegación, puede ser el hecho que los submarinos R fueron, durante la década de 1930, a carenarse a puertos de Chile.

7 El Comandante General de la Escuadra tuvo como secretario al capitán de corbeta Teodosio Cabada Gonzales Prada, oficial de intereses humanistas representados en el derecho, la historia, la literatura y la diplomacia. Fue leal edecán del presidente Augusto B. Leguía.

Estas expresiones representan un claro ejemplo de los alcances de la diplomacia naval, puesto que actos comos este permiten llevar la voz oficial de un Gobierno dando palabras de acercamiento, confianza, reconocimiento y cooperación.

De hecho, para este acto –que se complementó con la develación del busto del general Mariano I. Prado en la avenida de las Américas, Reparto de Miramar– arribó a Cuba el B.A.P. *Almirante Grau*, buque insignia de la Escuadra peruana, comandado por el capitán de fragata Francisco Tudela, el cual se encontraba dotado por cadetes de la Escuela Naval del Perú, de la Escuela Militar, Escuela de Aviación, Escuela de Policía y del colegio militar Leoncio Prado. Las visitas, desfiles y recepciones que se organizaron dieron un aire fraterno que se perennizó en el recuerdo de los protagonistas, entre el ellos el entonces alférez de fragata Javier Pinillos, quien llegaría ser vicealmirante de la Marina de Guerra del Perú (Pinillos Cabada, 1996).

El 2 de octubre, el presidente Batista junto a altas autoridades políticas de Cuba almorzó a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*. Esta presencia naval en un país extranjero para ser parte de una ceremonia institucional de otra Marina, complementando con la presencia durante el relevo presidencial, es un ejemplo evidente del uso de la diplomacia naval cooperativa para acercar relaciones navales y diplomáticas entre distintos países. A los diez días, el nuevo presidente de Cuba, Dr. Grau alrmozó a bordo del buque insigna de la Escuadra Peruana (Pinillos Cabada, 1996). En aquel contexto, dos presidentes cubanos visitaron y almorzaron en el mismo buque peruano en el lapso de diez días, a lo que se suma que un ex presidente del Perú, José Pardo y Barreda (1904-1908; 1915-1919), se sumó a la recepción que el *Grau* realizó en Panamá, el 21 de octubre, cuando se encontraba de retorno al Callao.

Una de los indicadores del éxito de esta comisión naval que se encuentra dentro de la definición de diplomacia naval cooperativa y persuasiva, se dio con la orden general de la Armada felicitando a los hombres de mar, así como por la carta del Senado peruano reconociendo lo mismo. En ambas comunicaciones, se destacó que la participación de la Marina contribuyó con la honra y prestigio nacional.

Viaje del B.A.P. *Teniente Gálvez* a Sevilla-España por el VII centenario de la Marina de Castilla, 1948.

El 4 de setiembre de 1948, el B.A.P. *Teniente Gálvez*, comandado por el capitán de fragata Federico Salmón de la Jara, y llevando a bordo al comandante de la División de Fragatas capitán de fragata Luis Edgardo Llosa González-Pavón,

zarpó del Callao rumbo a España para formar parte de las celebraciones por el VII centenario de la Marina de Castilla, las mismas que se desarrollaron entre el 4 y 12 de octubre en Huelva-Sevilla. Antes de zarpar, el presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero se despidió de la comitiva naval indicando que "el viaje que iban a emprender tenía un altísimo significado espiritual y militar […] "Decid a España que el Perú ve en ella a la madre y rectora de su gloria y que la Marina de Guerra Peruana se siente orgullosa de ser hija de la Marina Española" (Crónica Nacional, 1948).

A este acto asistieron buques de las armadas de Argentina, Brasil, Colombia, República Dominicana y Portugal. La presencia de los cadetes navales con el pabellón nacional desfilando por las calles de Sevilla, así como la activa participación del capitán de corbeta (r) e historiador Teodosio Cabada junto al embajador peruano Raúl Porras, contribuyeron a enriquecer los hitos de la diplomacia naval peruana.

A su arribo previo a Santa Cruz de Tenerife, el 26, 27 y 28 de setiembre, el B.A.P. *Teniente Gálvez* recibió las visitas del Cónsul del Perú, oficiales del minador español *Blasco Núñez de Balboa*, del Capitán General de las islas Canarias, del presidente de la mancomunidad Interinsular, Gobernador Militar del Archipiélago, Gobernador Civil del Archipiélago, Capitán General del Archipiélago Canario, así como del Comandante de Marina y delegados de la casa de Moneda y Prensa.

El 2 de octubre el buque peruano amarró en el muelle de la Torre de Oro. Al igual que en Tenerife, la unidad naval recibió visitas protocolares de las autoridades locales, tales como el cónsul del Perú, el contralmirante Felipe José Abárzuza y Oliva director general de los actos del VII aniversario de la creación de la armada de Castilla (llegaría ser Almirante y Ministro de Marina de España). Al día siguiente, ingresó a las 0125 horas el Ministro de Marina de Perú contralmirante Mariano H. Melgar y a las 1050 horas de la mañana el alcalde de Sevilla, oficiales de otros buques y la prensa española. El 7 de octubre, el contralmirante Melgar condecoró a un grupo de capitanes generales de Tierra, Mar y Aire de la zona con la Orden Militar de Ayacucho. Al día siguiente, y como caballeresco gesto de los anfitriones, se izó el pabellón peruano en la Torre de Oro en conmemoración al día de la Marina de Guerra del Perú. Durante ese día, el contralmirante Melgar condecoró a su par de España.

El 12 de octubre, los buques presentes en los actos celebratorios fondearon en el río Odiel en Huelva, fueron revistados –revista naval– por el generalísimo Francisco Franco quien vestía uniforme de oficial de Marina.

El B.A.P. *Teniente Gálvez* arribó al muelle antedique el 8 de noviembre, presentándose la plana mayor en Palacio de Gobierno el mismo día –el 3 de octubre el general Manuel A. Odría dio un golpe de Estado que derrocó a Bustamante–.

***Viaje del B.A.P. Independencia a la isla del Gallo,* 1965.**

Otro interesante ejemplo del uso de los activos del Poder Naval por parte de la Política Exterior –la cual es dirigida por el Presidente de la República (Maurtua, 1995) –, enmarcada dentro de la diplomacia naval cooperativa y de la diplomacia cultural, se dio el 17 marzo de 1965, cuando los cadetes navales a bordo del antiguo buque escuela B.A.P. *Independencia*, comandado por el capitán de navío Óscar Iturrino Falco, arribaron a la isla del Gallo, en Colombia, en el contexto del crucero de instrucción de dicho año (del 2 de enero al 20 de marzo), que los había llevado a Europa, África del Norte y Sudamérica.[8]

El motivo de su arribo se debió a la decisión del presidente de la República del Perú, arquitecto Fernando Belaunde Terry, de rendir homenaje a España. Para ello, una delegación peruana compuesta por el embajador Carlos Vásquez Ayllón, el académico Aurelio Miró Quesada, presidente de la Academia Nacional de la Historia y el historiador Héctor López Martínez, director de organismos internacionales del Ministerio de Educación, viajó en avión hacia Panamá para embarcarse en el otrora buque escuela, el 15 de marzo, junto al embajador de España en el Perú, Ángel Sanz y Briz.

Al desembarcar en la isla, fueron recibidos por las autoridades políticas de Colombia, la matriarca de la isla, así como por el presidente de la Academia Colombiana de Historia. Los enviados colocaron una placa en homenaje a España, siendo, hasta la fecha, la única vez que se ha realizado dicho acto en tan simbólico espacio geográfico para la historia de Hispanoamérica.[9]

La nota publicada en la *Revista de Marina* –cuyo título va acorde con el reconocimiento de la participación de la Marina de Guerra en el rol estratégico de la política exterior del Estado– anotó que:

---

8 Dicho crucero de verano arribó a Balboa, Colón (Panamá), Aruba (Antillas Holandesas), Lisboa (Portugal), Cartagena (España), Toulon (Francia), Nápoles (Italia), Haifa (Israel), Casablanca (Marruecos), Willensted (Curazao), Colón, Balboa (Panamá), isla del Gallo (Colombia) y Callao (Ortiz Sotelo, 1981).

9 Agradezco al distinguido historiador peruano Héctor López Martínez por la amabilidad en brindarme la información respecto a este acto. De hecho, el doctor López Martínez, testigo de los hechos, recuerda que la decisión de rendir homenaje a España fue tomada gracias a la amistad personal que tuvo el presidente Belaunde con el embajador de España en Perú Ángel Sanz y Briz (1964-1967).

> "[…] Junto a los pabellones de los dos países formaron los cadetes, así como los oficiales peruanos y colombianos, cada grupo en el número simbólico de trece […] Luego, en nombre del Perú usó de la palabra el Presidente de la Academia Peruana de la Historia […] A continuación, el Presidente de la Academia Colombiana de la Historia, General Julio Londoño, resaltó lo significativo de este homenaje, en que se unían tres países. Y, finalmente, el Embajador de España en el Perú, Ángel Sanz Briz, agradeció el homenaje en nombre de su patria y exaltó las virtudes heroicas de Pizarro y la gallardía de caligrafía de su espada en las arenas de la isla del Gallo.
>
> Se rompió entonces el silencio, comenzaron las músicas y estallaron los aplausos […] los pocos habitantes del lugar, encabezados por una anciana mulata de 90 años, agasajaron a los visitantes con agua de coco" (Crónica Nacional, 1965).

Asimismo, el texto de la placa resaltaba la participación de la Marina de Guerra en el homenaje, en jurisdicción internacional, del Perú a España:

HOMENAJE DEL PERÚ
EL PERU EN ESTE
LUGAR DECISIVO
DE SU HISTORIA EVOCA
POR INTERMEDIO DE
SU MARINA DE GUERRA
EL GESTO HEROICO
DE FRANCISCO PIZARRO
Y SUS COMPAÑEROS
Y RINDE EN ELLOS
HOMENAJE A LA OBRA DE
ESPAÑA.- LO HACE
EXTENSIVO A LA
HERMANA REPÚBLICA
DE COLOMBIA A CUYO
TERRITORIO PERTENECE
ESTE LEGENDARIO PEDAZO
DE TIERRA AMERICANA
ISLA DEL GALLO 17 DE MARZO DE 1965
VISITA DEL
B.A.P. "INDEPENDENCIA"

Circunnavegación del B.A.P. *Unión*, (2023-2024)

Desde inicios del siglo XX, la Marina de Guerra del Perú tuvo en mente contar con un buque escuela a vela que sirviera para formar a los cadetes navales. Producto de aquel largo anhelo institucional, el 22 de diciembre del año 2014 se llevó a cabo la ceremonia de bautizo y lanzamiento del buque escuela a vela B.A.P. *Unión*, la cual estuvo presidida por el presidente de la República (El Monitor, 2014).

A lo largo de su existencia, el buque escuela a vela ha demostrado su carácter "diplomático" *per se*, entre otras razones por llevar los colores binacionales, la cultura y buenos deseos del Perú a cada puerto extranjero donde arribara. En ese sentido, el 22 de marzo del 2021, se suscribió un convenio específico de cooperación entre el Ministerio de Defensa-Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante el cual se designó, oficial y formalmente, al B.A.P. *Unión* como Embajada itinerante del Perú (Wagner Tizón, 2021). De hecho, en la placa instalada en la cubierta alcázar del buque se lee "Buque Escuela a Vela B.A.P. Unión, Embajada Itinerante del Perú. LEPRU UNIÓN", la misma que fue develada por el ministro de Relaciones Exteriores y la ministra de Defensa. Asimismo, se entregó un estandarte del Servicio Diplomático de la República (El Monitor, 2021).

Casi diez años luego de su botadura, el 28 de abril del 2024, arribó al puerto del Callao luego de realizar su primera circunnavegación que le permitió navegar más de 36,451 millas náuticas durante 316 días de despliegue, logrando arribar a 21 puertos (Tahití, Guam, Tokio, Busan, Shanghái, Singapur, Mumbai, Suez, Taranto, Civitavecchia, La Spezia, El Pireo, Niza, Málaga, Cádiz, Tánger, Miami, Baltimore, Kingston, Curazao y Balboa) de 15 países; lo que significó navegar por tres océanos, 21 mares, cuatro golfos, cinco estrechos, dos canales y seis puentes (Erce Lizárraga, 2024).

Durante esta circunnavegación, la embajada itinerante del Perú recibió a más de 104,844 visitantes, sin contar las visitas de carácter oficial que su tripulación realizó no sólo a las autoridades navales de cada puerto, sino, también, a alcaldes, gobernadores e incluso al Papa Francisco y al rey de España (Erce Lizárraga, 2024). En cada puerto, los visitantes pudieron conocer el ambiente llamado Casa Perú, el cual está acondicionado para exhibir productos comerciales oriundos del país tales como telas, café, alimentos, pisco, entre otras, contribuyendo con la promoción comercial internacional, la misma que es parte de la política exterior del Perú.

En este último reino, el 7 de febrero del 2024, el consejero de la Presidencia

de la Junta de Andalucía, a nombre del presidente Juan Manuel Moreno Bonilla, envió una comunicación formal de agradecimiento por la visita del B.A.P. *Unión* a los puertos de Málaga y Cádiz al cónsul general del Perú en Sevilla, ministra SDR María del Rosario Botton Girón, donde anotó que:

> "Es conocido que el buque donde se forman los futuros oficiales de la Armada peruana es además una embajada flotante e itinerante, mostrando en cada puerto lo mejor del arte, la historia, la gastronomía y, en general, de la cultura del Perú, país hermano y amigo. Este barco cuenta, además, con una relación muy especial con España, por la cooperación y asistencia técnica que nuestro país ofreció a la Armada peruana durante su construcción. Son muchos los lazos históricos y culturales que nos unen y con la visita del Buque Escuela "Unión", deseamos que esa relación se afiance aún más y sirva como impulso de un desarrollo común basado en la colaboración, el respeto mutuo y la prosperidad".

Casi al término de su travesía, el 3 de abril del 2024, la embajadora peruana Marisol Agüero –quien en el año 2014 tuvo una destacada labor como agente del Perú ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya– sostuvo, a bordo del *Unión*, en el puerto de Willemstad-Curazao que "este buque constituye una Embajada itinerante, debido a que contribuye a la política exterior peruana, difundiendo nuestra cultura milenaria, pero también fortaleciendo lazos de amistad con los gobiernos, las armadas y los pobladores de diversos países. Asimismo, a través de la Casa Perú, que es una plataforma multifuncional de exhibición, el buque Unión muestra lo mejor de nuestra oferta exportadora, de nuestra gastronomía y de nuestros destinos turísticos".[10]

Previamente, el 15 de marzo del 2024, durante su estadía en Miami, el B.A.P. *Unión* recibió al canciller de la República del Perú, quien, abordo, sostuvo que "la vuelta al mundo del B.A.P. Unión constituye un hito en nuestra historia naval, un momento de orgullo nacional y una ocasión de justo reconocimiento a una hermosa singladura que llega a puerto en Miami en virtud de la feliz iniciativa de la Marina Peruana reforzando nuestras relaciones con la comunidad local" (González-Olaechea 2024).

Esta expresión de la máxima autoridad de la diplomacia peruana y encargado de la ejecución de la Política Exterior, confirma el reconocimiento de la utilidad del Poder Naval dentro de su rol estratégico en la participación de la Política Exterior del país, específicamente enmarcado tanto en la diplomacia naval cooperativa como persuasiva.

---

10 Agradezco al capitán de corbeta Hernán Ponce Gálvez-Durand, dotación del B.A.P. *Unión* durante esta circunnavegación, por esta información.

A modo de conclusiones

Se observa que la Marina de Guerra del Perú ha ejercido su rol estratégico de participación en la política exterior del Estado desde años antes de que se denomine aquella actividad; en otras palabras, ha sido una tarea implícita dentro de sus históricos roles institucionales. Asimismo, se aprecia que la principal característica del uso del Poder Naval como herramienta de la diplomacia peruana ha sido el enfocado en la denominada diplomacia naval cooperativa y a la diplomacia naval persuasiva.

De hecho, y si bien no se ha desarrollado en el presente artículo la magnitud y alcance de las tradicionales operaciones navales realizadas en los ejercicios multinacionales tales como UNITAS, RIMPAC, SIFOREX, PANAMAX, ni las decenas de cruceros de verano/viajes de instrucción que los cadetes navales han llevado a cabo a lo largo del siglo XX y XXI, ni la participación en algunas misiones de paz, tampoco las gestiones enmarcadas dentro de la diplomacia cultural naval por parte de los agregados navales o, desde el Callao, a través de la Dirección de Intereses Marítimos; sí se permite tener un claro esbozo de la antigua y prolongada práctica inherente de la Fuerza Naval peruana en materia diplomática.

Para un país marítimo como el Perú, donde el mar juega un vital rol en su desarrollo histórico, la utilización del Poder Naval como herramienta de la Política Exterior ha sido una constante que ha dado frutos tanto al prestigio como reputación del Perú en sus relaciones internacionales.

Varios de los ejemplos históricos recordados en este trabajo muestran que la Marina de Guerra fue empleada para acercar e incrementar, a través de gestos y visitas, las relaciones de confianza con sus países vecinos, los mismos con los que había tenido más de un conflicto internacional.

Referencias

1. Alonso Torres, D., & Uribe-Cáceres, S. (2022). La diplomacia naval como herramienta de la política exterior y de la defensa nacional. En S. Rivera-Paez, & J. Espinel Bermúdez (Edits.), *Asuntos Marítimos y Relaciones Internacionales* (págs. 47-74). Bogotá D.C.: Sello Editorial ESDEG.
2. Azuara Blanco, I. (2009). Diplomacia de Defensa. *Boletín de Información*(308), 75-116.
3. Basadre, J. (1963). *Historia de la República del Perú, 1822-1933* (Vol. III). Lima: Editorial Universitaria.
4. Carvajal Ambulodegui, M. M. (1900). *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura ordinaria de 1900*. Lima: Imprenta del Estado.
5. Cayo Córdova, P. (2009). *Historia Marítima del Perú.- "La República 1906 a 1919"*. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
6. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1930). Champañada en el Centro Naval. *Revista de Marina*(2), 218.
7. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1930). La visita a la Escuela Naval. *Revista de Marina*(2), 216.
8. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1930). Los marinos peruanos colocaron una corona al monumento del Almirante chileno Arturo Prat. *Revista de Marina*(2), 215-216.
9. Crónica Nacional. (setiembre-octubre de 1948). Viaje de la Fragata Teniente Gálvez. *Revista de Marina*(5), 522.
10. Crónica Nacional. (marzo-abril de 1965). Homenaje del Perú por intermedio de su Marina de Guerra a Francisco Pizarro y sus compañeros en la isla del Gallo. *Revista de Marina*(2), 248-250.
11. Del Campo Rodríguez, J. (2020). *Relatos de Guerra y Paz*. Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú.
12. Denegri Luna, F. (1976). *Historia Marítima del Perú. La República-1826 a 1851* Tomo VI. Vol. 2. Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.
13. Echenique, J. R. (1847). *Memoria de Guerra y Marina*. Lima: Imprenta de José Masías.
14. El Mercurio. (marzo-abril de 1930). Flamea en nuestra aguas la bandera del Perú. *Revista de Marina*(2), 214-215.
15. El Monitor. (2014). Histórico: Buque Escuela Unión en su primer encuentro con el mar. *El Monitor*, págs. 10-11.
16. El Monitor. (2021). Designan al B.A.P. Unión Embajada itinerante del Perú. *El monitor*(403), pág. 6.
17. Erce Lizárraga, A. (2024). Visita del buque escuela a vela B.A.P. Unión (BEV-161) del Perú a Cadiz. *Revista de Ma*rina(1), 118-125.
18. Fernández Larraín, S. (1979). Chile y Grau en el recuerdo y en la historia. *Revista de la Universidad Católica*(6), 27-49.
19. Goicochea Álvarez, J. V. (1930). *Oficio del Comandante General de la Escuadra al Ministro de Marina y Aviación*. Reservado, Callao.
20. González-Olaechea, J. (14 de marzo de 2024). *Portal del Estado Peruano*. Recuperado el 11 de 5 de 2024, de https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/920609-palabras-del-canciller-de-la-republica-javier-gonzalez-olaechea-franco-con-motivo-de-la-visita-oficial-del-b-a-p-union-a-miami
21. Gutiérrez Sepúlveda, S. (Noviembre-Diciembre de 2021). Las Armadas y la Política Exterior: La Diplomacia Naval. *Revista de Marina, 138*(985), 59-66. Obtenido de https://revistamarina.cl/es/articulo/las-armadas-y-la-politica-

exterior-la-diplomacia-naval
22. Laguerre Kleimann, M. (10 de mayo de 2016). Sismo en Ecuador y las FF.AA. del Perú. *Correo*.
23. Laguerre Kleimann, M. (2017). *Guise.- Un marino británico peruano para todos los tiempos*. Lima: Asociación Cultural Peruano Británica.
24. Laguerre Kleimann, M. (2018-2022). La Marina de Guerra del Perú como instrumento de paz en el contexto del tratado de Lima de 1929. Un ejemplo de diplomacia naval. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*(38-42), 139-167.
25. Laguerre Kleimann, M. (2021). *Monumentos a Miguel Grau Seminario en el mundo*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.
26. Laguerre Kleimann, M. (2023). Constituciones Políticas y Fuerzas Armadas en el Perú del siglo XIX. Una aproximación. *Revista de Marina*(4), 116-133.
27. Laguerre Kleimann, M. (2023). Guillermo Pinto Agüero y una carta inédita a Dolores Cabero viuda de Grau, 1890. *Revista de Marina*(1), 110-117.
28. Le Mière, C. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century. Drivers and Challenges*. New York.: Routledge.
29. Leciñana Falconí, C. (2004). *La Guerra del Pacífico 120 años después. Diplomacia y Negociación*. Lima: s/e.
30. Maurtua de Romaña, O. (1995). Constitución y política exterior. *Agenda Internacional, 1*(3), 15-27.
31. Ministerio de Estado. (1944). *Homenaje del Gobierno de Cuba al General Mariano I. Prado y al Coronel Leoncio Prado.-*. La Habana: Publicaciones del Ministerio de Estado.
32. Ortiz Sotelo, J. (1981). *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*. Callao: Escuela Naval del Perú.
33. Ortiz Sotelo, J. (Ed.). (1988). *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo, 1856-1858*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.
34. Palacios Rodríguez, R. (1991). *Historia Marítima del Perú. "La República - 1884 a 1906"*. Tomo XII. Vol. 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
35. Pinillos Cabada, J. (1996). La comisión del buque insignia B.A.P. Almirante Grau a la Habana en 1944. *Revista de Marina, 4*, 19-39.
36. Rada y Gamio, P. J. (1929). *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1929 el Dr. Pedro José Rada y Gamio, Ministro de Relaciones Exteriores*. Lima: Torres Aguirre.
37. Revista de Marina. (1907). "La llegada de nuestros Cruceros". *Revista de Marina*(5), 138-139.
38. Revista de Marina. (noviembre-diciembre de 1929). Almuerzo en el Centro Naval. *Revista de Marina*(6), 632-634.
39. Revista de Marina. (1929). El banquete en la Embajada de Chile. *Revista de Marina*(6), 635-637.
40. Revista de Marina. (noviembre-diciembre de 1929). Homenaje al Almirante Miguel Grau, tributado ppor los marinos chilenos. *Revista de Marina*(6), 269-631.
41. Revista de Marina. (noviembre-diciembre de 1929). Visita del Buque Escuela Chileno General Baquedano. *Revista de Marina*(6), 628-629.
42. Revista de Marina. (marzo-abril de 1930). Nuestra Portada. *Revista de marina*(2), 97.
43. Salas Ormeño, C. A. (2023). Difusión de la imagen institucional, alianza estratégica en la República Federal de Alemania. *Revista de Marina*(4), 60-67.
44. Santos Chocano, J. (marzo-abril de 1930). Pax. *Revista de Marina*(2), 160-162.
45. Solari Tudela, L. (1987). *Derecho*

Internacional Público (tercera ed.). Lima: Studium Ediciones.
46. Till, G. (2018). *Seapower. A guide for the Twenty-first century* (Cuarta ed.). London and New York: Routledge.
47. Wagner Tizón, A. (2021). *Memoria de Gestión Institucional.* Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores.
48. Widen, J. (2011). Naval Diplomacy- A Theoretical Approach. *Diplomacy & Statecraft,* 22, 715-733.