

# REVISTA DE MARINA

---



Año 111 / número 3 - 2018





La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.



## Director

Calm. Ernesto Colunge Pinto

## Editor general

C. de N. Sergio Humberto Tragodara Migliori

## Asesoría editorial y coordinación

C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

## Comité editorial y científico

Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia

Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú

Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2018, 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](mailto:revismar@marina.pe)

Web: [www.marina.mil.pe](http://www.marina.mil.pe)

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2018-20108.

Tiraje: 3.000 ejemplares

**Traducción oficial:** Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón

**Cuidado de edición:** Juan Carlos Bondy

**Diseño y diagramación:** DipubliSa

**Impresión:** Optimos Editores Impresores S.A.C.

ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.

Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escribanos al e-mail: [revismar@marina.pe](mailto:revismar@marina.pe)

Revista de Marina. -  
Año 111, n. 3 - 2018. -  
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2018  
V.; 23.5cm. X 17.5cm.  
Cuatrimestral  
ISSN: 1012-8247  
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.  
I. Perú. Marina de Guerra.  
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Portada: PERÚ: País Marítimo.



Contraportada: Fachada del Museo Naval del Perú.

## EDITORIAL

7. CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

## ARTÍCULOS.

11. COMISIÓN MULTISECTORIAL DE LA ACCIÓN DEL ESTADO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (COMAEM) "HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA"  
CAPITÁN DE NAVÍO LUIS ANTONIO DANIEL GARCIA-MILLA UGARRIZA
23. MUSEO NAVAL DEL PERÚ : SEXAGÉSIMO ANIVERSARIO DE CREACIÓN  
CONTRALMIRANTE (R) FRANCISCO YÁBAR ACUÑA
35. UNA VIDA AL SERVICIO DE LA ARMADA PERUANA: TRAYECTORIA, LEGADO E HISTORIA DEL CAPITÁN DE NAVÍO JULIO JOSÉ ELÍAS MURGUÍA  
BACHILLER SALLY ROSAS ELIZABETH INGA RUMICHE
61. UNA VISIÓN ESTRATÉGICA MILITAR DEL CIBER ESPACIO  
CAPITÁN DE NAVÍO ENRIQUE LUIS ARNAEZ BRASCHI
71. AMENAZA BAJO LAS OLAS: BREVE MIRADA AL PODER SUBMARINO PERUANO A FINALES DE LA DÉCADA DE 1920  
TENIENTE EP JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO
83. COMPATIBILIDAD DEL "ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA" CON EL DERECHO PERUANO  
DOCTOR EDUARDO RAMOS FERRETTI ESCARO
109. QUÉ ES SER UN OBSERVADOR MILITAR?  
CAPITÁN DE CORBETA JOSÉ CARLO MONTOYA RUIBAL
117. EL TEMPLO DE SAN LORENZO  
ANTROPÓLOGA MARÍA DEL PILAR FORTUNIC
133. EL PUERTO DEL CALLAO A TRAVÉS DE LA HISTORIA  
T2 PON. CARLOS NAVARRO LA RIVA
145. LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES Y SU APLICACIÓN EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
CAPITÁN DE NAVÍO JULIO CÉSAR CHILET CORREA
159. IQUIQUE Y SU SIGNIFICADO: MAS ALLÁ DEL PASADO  
CONTRALMIRANTE (R) JOSÉ G. GARCÍA VALDIVIESO

A large red and white ship is shown at sea, with its reflection visible in the water. The ship has the number '171' on its side. The background is a soft-focus view of a harbor with other boats and buildings in the distance.

## SECCIÓN NACIONAL

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

## SECCIÓN INTERNACIONAL

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

## SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

205. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES.  
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC



Contralmirante  
ERNESTO COLUNGE PINTO  
Director

En 1971, la Marina de Guerra del Perú, con la finalidad de establecer en la institución una oficina que se encargara de efectuar las coordinaciones con los sectores nacionales vinculados al quehacer marítimo y que sirviera de organismo asesor para la Comandancia General y el Ministerio de Marina, creó la Secretaría General de Marina, que contaba con un Departamento de Intereses Marítimos. Años más tarde, para ser más precisos en 1980, considerando la envergadura que tenían las actividades relacionadas con los intereses marítimos, se vio la necesidad de crear una Dirección General de Intereses Marítimos, que, a nivel institucional, sirviera de nexo con todos los sectores del ámbito acuático y que fueran afines al quehacer marítimo nacional.

Una de las primeras tareas que se le encargó a esta dirección fue la de iniciar estudios acerca de la realidad marítima nacional. A través de los años, estos estudios mostraron que para lograr el desarrollo económico del Perú, existía la necesidad de una adecuada gobernanza en este ámbito, dada la condición de nuestro país, al poseer espacios y recursos marítimos de gran potencial, que brinde un equilibrio entre el Estado, el mercado económico y la sociedad civil; por consiguiente, resulta importante para el Perú contar con una Política Nacional Marítima - PNM, que contenga lineamientos de política para el uso de nuestros recursos marítimos y permitir articuladamente un desarrollo sostenible de los citados recursos y un adecuado empleo de los medios marítimos.

Para lograr estos objetivos y conseguir en la población un mayor conocimiento de la realidad marítima, era necesario crear un organismo al más alto nivel, que tuviese como misión principal integrar todas las actividades relacionadas con los diferentes usos del mar y los intereses marítimos, como el comercio, la industria naval, la conservación y explotación de los recursos marinos renovables y no renovables, la investigación científica, la protección del medio ambiente, transporte, turismo, deportes náuticos, las relaciones internacionales en los aspectos geopolíticos y espacios de influencia, la conciencia marítima, el desarrollo humano, entre otras.

Estas actividades, de una u otra manera, eran gestionadas en el país por diferentes sectores del Estado, con políticas sectoriales de carácter transversal no articuladas e integradas. No existía un planeamiento estratégico que permitiera orientar sus esfuerzos de modo global, intersectorial y sistematizado en torno a objetivos comunes, para evitar interferencias, superposiciones u omisiones en las competencias y funciones.

Con este escenario, de 2012 a 2017, la Marina de Guerra del Perú, en coordinación con el Ministerio de Defensa, la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Relaciones Exteriores y otros sectores, trabajaron para la conformación de una Comisión Multisectorial Permanente, cuyo objetivo principal consiste en elaborar una Política Nacional Marítima - PNM, que permita integrar los esfuerzos de los diferentes sectores del Estado que gestionan las actividades desarrolladas en el ámbito marítimo.

Ante este planteamiento, el 6 de diciembre de 2017, mediante Decreto Supremo 118-2017-PCM, se conformó la Comisión Multisectorial Permanente de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem), presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros y conformada por representantes del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan) y los ministerios de Relaciones Exteriores, Educación, Producción, Comercio Exterior y Turismo, Energía y Minas, Transporte y Comunicaciones, Ambiente, Cultura y Defensa. La Marina de Guerra del Perú (a través de la Dirección de Intereses Marítimos), institución que participa en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil, de acuerdo con el artículo 171 de la Constitución Política del Perú, tiene a su cargo la Secretaría Técnica.

En ese sentido, la Comaem, mediante la conformación de tres comités de trabajos, desarrolló el compendio normativo, el diagnóstico de la Realidad Marítima Multisectorial y el proyecto de Política Nacional Marítima, bajo el contenido y guía metodológica establecida por el Ceplan. El proyecto de PNM, que incluyó el dispositivo legal, fue presentado para su aprobación ante el pleno de la Comisión a finales de año, el cual debe ser tramitado por la Presidencia del Consejo de Ministros, previo informe favorable del organismo nacional de planeamiento estratégico, en lo que respecta a la metodología empleada, que garantice un adecuado planeamiento estratégico marítimo, cuya tarea es la siguiente a desarrollar. Como resumen de la importancia de contar con una Política Nacional Marítima - PNM y en mi calidad de Director de Intereses Marítimos, podría afirmar que:



“Todos los peruanos debemos conocer que somos un país privilegiado, al poseer espacios y recursos marítimos de gran potencial y posibilidades, capaces de coadyuvar a la consecución del bienestar de la población y con ello el bien común. Para lograr su desarrollo socioeconómico, es necesaria una adecuada gobernanza marítima, que fortalezca la sinergia entre el Estado y la sociedad civil; por consiguiente, es importante para el país contar con una Política Nacional Marítima, que contenga lineamientos apropiados para el empleo óptimo de los recursos, desarrollo de actividades y uso de medios marítimos; lo cual fomentará un mayor conocimiento de la realidad marítima, como país netamente e históricamente marítimo que somos”.

En otro tema, el 14 de noviembre, el Museo Naval del Perú cumplió 60 años de su fundación. La conformación de este museo se debió fundamentalmente a la gran labor desarrollada por el capitán de navío Julio J. Elías Murguía, quien tuvo a su cargo recolectar y reunir una importante colección de piezas museográficas destinadas a poner en relieve y mostrar a sus visitantes el patrimonio cultural y, a través de él, la historia de nuestra Armada. En ese sentido, en la presente edición, presentamos un artículo con una semblanza del fundador del museo y otro de su actual director, que incluye la puesta en valor de nuestro patrimonio cultural, a través de un nuevo guión museográfico, el reacondicionamiento de los ambientes, la remodelación de la sala Armada Peruana 1821-1866, así como la implementación de la sala de Artillería Naval de Avancarga del siglo XIX y del laboratorio de Restauración de Metales por Electrolisis.

Adicionalmente, en esta edición se presentan también otros artículos sobre diversos temas vinculados a nuestra historia y al quehacer marítimo y naval, que esperamos sean de interés de todos nuestros lectores.

**El Director**



# Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)

“HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA”

## Capitán de Navío Luis Antonio Daniel García-Milla Ugarriza

Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú y calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas de Superficie. Ha seguido el Programa de Comando y Estado Mayor con mención en Maestría en Estrategia Marítima y obtuvo el primer puesto en el Programa de Alto Mando Naval con mención en Maestría en Política Marítima. Es magíster en Gestión Pública por la Universidad ESAN, donde obtuvo el primer puesto. Cuenta con experiencia técnico-operativa en el área de armamento y misiles en fragatas y corbetas misileras. Ha sido comandante del BAP *Amazonas*, y segundo comandante del BAP *Santillana* y del BAP *Bolognesi*. Asimismo, se ha desempeñado como oficial de evaluación en la Inspectoría General de la Marina, edecán del presidente del Poder Judicial y Corte Suprema de la República, y jefe del Servicio Industrial de la Marina Chimbote. Actualmente es oficial secretario de la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem).



## RESUMEN

Mediante Decreto Supremo 118-2017-PCM, del 6 de diciembre de 2017, se conformó la Comaem, presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros y conformada por representantes del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, los Ministerios de Relaciones Exteriores, Educación, Producción, Comercio Exterior y Turismo, Energía y Minas, Transporte y Comunicaciones, Ambiente, y Cultura y Defensa. La Marina de Guerra del Perú, tiene a su cargo la Secretaría Técnica. Asimismo, mediante Resolución Ministerial 023-2018-PCM, del 12 de febrero de 2018, se aprobó el Reglamento Interno de la Comisión.

El objeto de esta Comisión es realizar el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos, a fin de proponer una Política Nacional Marítima y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.

## PALABRAS CLAVE

Política Nacional Marítima, Estrategia Marítima Nacional, Resolución Ministerial 023-2018-PCM, Comaem.

## ABSTRACT

Through Supreme Decree 118-2017-PCM, on December 6th, 2017, the Comaem was established, headed by the Presidency of the Council of Ministers and formed up by representatives of the National Center of Strategic Planning, the Ministry of Foreign Affairs, Education, Production, Foreign Trading and Tourism, Energy and Mining, Transportation and Communications, Environment, and Culture and Defense. The Peruvian Navy has under charge the Technical Secretary. Likewise, through Ministry Resolution N° 023-2018-PCM, of February 12th, 2018, the Internal Regulations of the Commission were approved.

The object of this Commission is to do the follow up and inspection of the sectoral, regional and local policies, and the issuing the technical reports in order to propose a Maritime National Policy and its constant updating, and all of the aspects considered to the activities that are developed in the maritime national scope.

## KEYWORDS

Maritime National Politics, Maritime National Strategy, Ministry Resolution 023-2018-PCM, Comaem

Considero pertinente iniciar el presente artículo partiendo de la premisa de que todo Estado tiene intereses nacionales, y para asegurarlos se establecen propósitos o metas, conocidos como objetivos nacionales, que son variables en el tiempo y están sujetos a amenazas y riesgos y amenazas propios del contexto de cada Estado y su interacción con el entorno internacional.

En tal sentido, a efectos de cumplir con los referidos objetivos, se implementan políticas públicas que están articuladas a la política de Estado, cuyo fin es orientar la selección, preparación y utilización de los medios del Estado para la obtención y mantenimiento de la seguridad y defensa nacional de un país.

Bajo ese enfoque, conviene precisar que los intereses nacionales se relacionan directamente con la política de Estado y las acciones de la estrategia nacional, bajo un pensamiento sistémico donde todos los niveles de relación entre política y estrategia están concatenados, dado que son medios para alcanzar el fin supremo del Estado.

Entonces, la vinculación relevante entre los intereses nacionales y las políticas de un Estado comparten un elemento común muy importante: la identidad nacional.

En lo que respecta a la Política Nacional Marítima y la Estrategia Marítima Nacional, podemos inferir que son conceptos que se fusionan en sus procesos de elaboración, debido a que comparten como elemento común el conflicto de intereses y acciones. En ese contexto, la política es definida como el ejercicio del poder público por el bien común, y la estrategia como la transformación del pensamiento en una acción efectiva, comprometiendo la responsabilidad de los líderes y sus organizaciones.

Ahora bien, los intereses marítimos son ese deseo colectivo de la nación de usar y proteger el ámbito marítimo constituido por el dominio marítimo, aprovechando sus recursos mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural, entre otros.

En tanto, el elemento común que relaciona los intereses marítimos con las políticas de Estado es en esencia la identidad marítima de un país, como fuerza impulsora del desarrollo marítimo y, en consecuencia, del desarrollo socioeconómico.

La Política Nacional Marítima constituye así el conjunto de directrices que orientan las actividades de los diferentes actores y en los diversos sectores del Estado, de forma integrada y coordinada, con el fin de utilizar efectiva, racionalmente y sosteniblemente nuestros espacios marítimos y sus recursos.

De otro lado, la Estrategia Marítima, a través del planeamiento, es en esencia el proceso por el cual se prevé su futuro y desarrolla procedimientos y operaciones para alcanzar una visión clara en el ámbito marítimo, materializando el pensamiento en una acción estratégica efectiva. Ese proceso de planeamiento dará respuesta a las situaciones que se presentarán en los escenarios futuros, teniendo en consideración los aspectos de índole político-estratégico, en función de los intereses marítimos nacionales.

Con la base del marco introductorio expuesto, la estructura de la acción del Estado Peruano en el mar permite precisar que, al igual que las actividades relacionadas con la defensa y la seguridad llevadas a cabo por la Marina de Guerra del Perú en el ámbito marítimo, se realizan otras actividades relacionadas con los diferentes usos del mar, como el comercio marítimo, la industria naval, la conservación y explotación de los recursos marinos renovables y no renovables, la investigación científica, la protección del medio ambiente, las relaciones internacionales en los aspectos geopolíticos y espacios de influencia, la conciencia marítima, el desarrollo humano, entre otras actividades que conforman los intereses marítimos nacionales.

Dichas actividades son gestionadas en nuestro país por diferentes sectores del Estado de manera independiente y de acuerdo con las competencias que le asigna el marco legal vigente. Existen políticas sectoriales de carácter transversal



Sesión de Instalación de la COMAEM en las instalaciones de la Presidencia del Consejo de Ministros (Sede Central).

no articuladas ni integradas, y no se dispone de un Planeamiento Estratégico Marítimo Nacional, que permita orientar sus esfuerzos de modo global, intersectorial y sistematizado entre los diferentes estamentos del Estado, así como evitar interferencias, superposiciones u omisiones en las competencias y funciones.

Ante esta realidad, de 2012 a 2017 la Marina de Guerra del Perú, en coordinación con el Ministerio de Defensa, la Presidencia del Consejo de Ministros, entre otros sectores, han trabajado en la conformación de una Comisión Multisectorial Permanente, con el fin de proponer una Política Nacional Marítima y su implementación a través del Planeamiento Estratégico Marítimo Nacional, que integre los esfuerzos de los diferentes sectores del Estado que gestionan las actividades desarrolladas en el ámbito marítimo nacional.

De manera que, ante la necesidad impostergable de proponer una Política Nacional Marítima y su permanente actualización, mediante la aplicación de principios fundamentales de coordinación y articulación en el ámbito marítimo, promoviendo y fortaleciendo las actividades vinculadas con el mar hacia el bien común de la población y el desarrollo de nuestro país, así como consolidar la acción del Estado en el largo plazo, el 6 de diciembre de 2017, mediante Decreto Supremo 118-2017-PCM, se creó la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (con sus siglas Comaem), presidida



Taller de Inducción que se realizó en el Centro Naval de San Borja.

por la Presidencia del Consejo de Ministros y conformada por representantes del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan), los Ministerios de Relaciones Exteriores, Educación, Producción, Comercio Exterior y Turismo, Energía y Minas, Transporte y Comunicaciones, Ambiente, Cultura y Defensa. La Marina de Guerra del Perú, institución que participa en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil, según el artículo 171 de la Constitución Política del Perú, tiene a su cargo la Secretaría Técnica.

A su vez, la referida Comisión Multisectorial tiene el siguiente objeto y funciones:

### **Objeto**

Seguimiento y fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, así como emisión de informes técnicos, a fin de proponer una Política Nacional Marítima y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.

### **Funciones**

- Seguimiento de la realidad marítima y su potencialidad, particularmente de las políticas sectoriales públicas vinculadas a los intereses marítimos nacionales, orientadas a establecer y fortalecer una Política Nacional Marítima.
- Fiscalizar la armonización de las políticas de los diferentes sectores vinculadas al ámbito marítimo, para alcanzar, a nivel del Estado, una adecuada gobernanza marítima.
- Seguimiento y fiscalización de la gobernabilidad sectorial en el ámbito marítimo, a través de indicadores de gestión, de resultados y de impacto relacionados con los objetivos específicos, lineamientos y estrategias.
- Emitir informes técnicos que contribuyan al desarrollo de una Política Nacional Marítima, a fin de orientar los lineamientos de carácter multisectorial de largo plazo, para una actuación coherente y eficaz del sector público en el ámbito marítimo, sin afectar las competencias sectoriales que les confiere la ley.
- Otras funciones que deriven del cumplimiento del objeto de la creación, que le sean asignadas por ley o por decreto supremo.

Cabe indicar que, en los últimos años, la Dirección de Intereses Marítimos se ha preparado para estar en condiciones de afrontar de la mejor manera la alta responsabilidad que el Alto Mando Naval ha confiado en la conducción de la

Con Resolución Ministerial N° 023-2018-PCM, fecha 12 de febrero del 2018, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Reglamento Interno de la COMAEM.

Secretaría Técnica de la Comaem, a manera de retomar, por llamarlo así, las responsabilidades que mantenía la Secretaría General de la Marina en la época en que existía el Ministerio de Marina, al punto que gestó la Dirección General de Intereses Marítimos en la década de 1960. Dicha Dirección General atendía y coordinaba todos los aspectos intersectoriales vinculados a los intereses marítimos y recomendaba lo pertinente al Ministro de Marina de ese entonces, en los temas a tratar ante el Consejo de Ministros.

De modo que el viernes 5 de enero de 2018 se llevó a cabo la Sesión de Instalación de la Comaem en las instalaciones de la Presidencia del Consejo de Ministros (sede central), presidida por el señor viceministro de Gobernanza Territorial, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 7 del Decreto Supremo 118-2017-PCM<sup>1</sup>.

En esa misma línea, según lo dispuesto en el artículo 9 del decreto supremo<sup>2</sup> antes indicado, con Resolución Ministerial 023-2018-PCM del 12 de febrero de 2018, se publicó en el diario oficial *El Peruano* el Reglamento Interno de la Comaem, que fue aprobado en consenso por los sectores representantes de a Comisión. Su objeto es establecer las normas que regulen el adecuado funcionamiento de la Comaem.

Ahora bien, otra de las actividades llevadas a cabo en el seno de la Comaem fue el Taller de Inducción realizado el 8 y 9 de febrero de 2018, dirigido a los representantes que conforman los distintos sectores de la Comisión. Se realizó en el Centro Naval de San Borja, bajo la conducción de la Secretaría Técnica y con el objetivo de dar a conocer las distintas actividades que los sectores desarrollan en el ámbito marítimo, así como exponer su marco normativo, alcances, funciones y conceptos comunes para el desarrollo de la Política Nacional Marítima.

- 1 La Comisión Multisectorial Permanente de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo se instalará en un plazo máximo de treinta días calendario computados a partir del día siguiente de la publicación del presente decreto supremo.
- 2 La Comisión Multisectorial Permanente de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo elaborará un Reglamento Interno en un plazo no mayor a cuarenta días calendario a partir de la fecha de su instalación.





Resolución Ministerial que aprueba el reglamento Interno de la COMAEM.

Asimismo, el miércoles 4 de abril de 2018, a bordo del buque oceanográfico *Carrasco*, con presencia del comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, se llevó a cabo la Cuarta Sesión Ordinaria, cuyo principal tema de agenda fue la aprobación de los tres Comités de Trabajo para el desarrollo de la Política Nacional Marítima.

En ese sentido, el primer Comité estuvo a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, que efectuó el compendio de las normas legales de cada sector representante de la Comaem. El segundo Comité estuvo a cargo del Ceplan, que desarrolló el diagnóstico de la Realidad Marítima Multisectorial. Finalmente, el tercer Comité estuvo a cargo del Ministerio de Defensa (Marina de Guerra), que desarrolló, en coordinación con los dos primeros Comités, el proyecto de Política Nacional Marítima, siguiendo la arquitectura de diseño de lo establecido en el Decreto Supremo 029-2018-PCM<sup>3</sup>, al igual que el marco metodológico de la Guía para Políticas Nacionales del Ceplan<sup>4</sup>.

3 Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales del Estado.

4 Guía de Políticas Nacionales, aprobada con Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 00057-2018/CEPLAN/PCD, de fecha 14 de noviembre del 2018

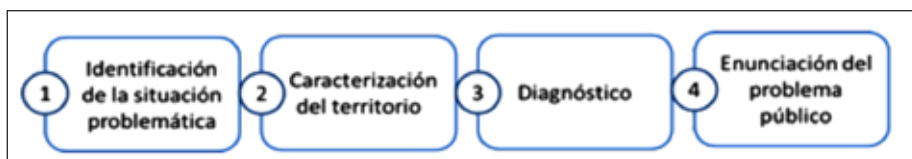


A bordo del Buque Oceanográfico *Carrasco*, se llevó a cabo la Cuarta Sesión Ordinaria.



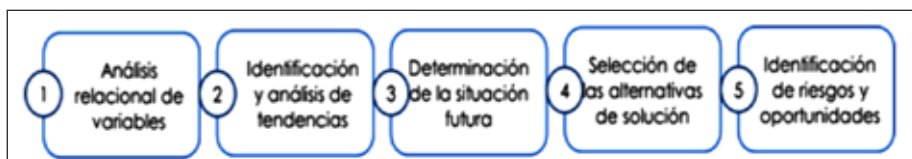
Esta política nacional contiene el diagnóstico de la realidad marítima, el problema público, la situación actual en el ámbito marítimo, la situación futura a 2030, los objetivos prioritarios, indicadores, lineamientos y estándares de cumplimiento, que se construyeron con base en el siguiente proceso sistémico:

**Figura 1: Etapas del conocimiento integral de la Realidad Marítima**



Fuente: Elaboración propia. Adaptado del trabajo elaborado por el Comité de Trabajo N° II

**Figura 2: Etapas del futuro deseado**



Fuente: Elaboración propia. Adaptado del trabajo elaborado por el Comité de Trabajo N° II

Como concepto clave se puede inferir que, una débil gobernabilidad en el ámbito marítimo, implica no garantizar una adecuada gobernanza marítima para aprovechar mejor las nuevas oportunidades que surgen en ese espacio, y con ello cumplir en mejorar el bienestar económico y social de la población dentro del marco del desarrollo sostenible.

Entonces, por uso y aprovechamiento sostenible de los recursos y ecosistemas, se entiende que las actividades económicas que se desarrollan a partir de estos no ocasionan una disminución a largo plazo de ninguno de sus componentes, manteniendo su potencial para satisfacer las necesidades y pretensiones de las generaciones presentes y futuras (FAO, 1999).

Del mismo modo, la Política Nacional Marítima es transversal a los distintos Planes Estratégicos Sectorial Multianual de los Sectores que pertenecen a la COMAEM, lo que permitirá facilitar la coordinación y articulación de las estrategias en el ámbito marítimo. También, se encuentra alineada con los Objetivos de Desarrollo del Milenio fijados en el año 2000; al igual que con el Objetivo N° 14 de Desarrollo Sostenible “Vida Submarina”, aprobado por la Organización de las Naciones Unidas en el año 2015.

De esta manera, en poco más de 11 meses de trabajo desde la fecha de la Sesión de Instalación, el secretario técnico, de acuerdo con las funciones facultativas dispuestas en el Reglamento Interno de la Comisión, expuso ante los representantes de la Comaem, durante la Séptima Sesión Ordinaria del 11 de diciembre del 2018, el proyecto de decreto supremo para aprobar la Política Nacional Marítima y la exposición de motivos que sustenta dicha aprobación. Se hizo énfasis en que luego de su aprobación se trabajará en la formulación del Planeamiento Estratégico Marítimo Nacional, con sus respectivos objetivos específicos, indicadores de gestión, de resultado y de impacto, que conlleven a la consecución de las metas trazadas.

No obstante, el proyecto de la Política Nacional Marítima es revisado por el Ceplan para la aprobación en el orden metodológico, por ser el órgano técnico competente del Ejecutivo. Posteriormente, el presidente de la Comaem elevará la referida política nacional ante el Consejo de Ministros, para su aprobación y promulgación.

Así, esta Comisión Multisectorial permite contar con un foro intersectorial del más alto nivel de la administración pública. Articula, en el marco del Poder Ejecutivo, aspectos estratégicos de lo que el Estado debe promover en cuanto a la gobernanza marítima, lo que repercutirá en el logro de un desarrollo sostenible en los campos económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo.

Finalmente, es conveniente destacar y tener presente lo que el vicealmirante Luis Vargas Caballero (1973) sostenía: *“no basta para ser potencia marítima ni que el país ocupe una posición favorable respecto al mar y a las rutas marítimas: es también de primordial importancia el querer serlo”*.



## Bibliografía

- CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (CEPLAN). Resolución de Presidencia del Consejo Directivo 00057-2018/CEPLAN/PCD, que aprueba la Guía de Políticas Nacionales. 14 de noviembre de 2018.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA (FAO). Evaluación de la sostenibilidad para la agricultura y la alimentación (SAFA). S.f. [Consulta: 26 de diciembre de 2018]. Disponible en: <http://www.fao.org/nr/sustainability/evaluaciones-de-la-sostenibilidad-safa/es/>
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 118-2017-PCM, que conforma la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem). 6 de diciembre de 2017.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Resolución Ministerial 023-2018-PCM, que aprueba el Reglamento Interno de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem). 12 de febrero de 2018.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 029-2018-PCM, que aprueba el reglamento que regula las políticas nacionales. 19 de marzo de 2018.

*Il Periano del Niente*



*Gran  
Almirante Grau*

# Museo Naval del Perú

## Sexagésimo Aniversario de creación

### **Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña**

Director del Museo Naval. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Centro de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.



### **RESUMEN**

Hace 60 años, el capitán de navío José Elías Murguía fue el propulsor de lo que es hoy el Museo Naval del Perú, oficializado por Resolución Suprema 31 del 13 de noviembre de 1958. Desde entonces, el Museo Naval ha ido ampliando sus instalaciones y recibe cada vez a más visitantes. En el presente artículo, el autor detalla los avances en el guion museográfico y en sus elementos museográficos.

### **PALABRAS CLAVE**

Museo Naval, Julio José Elías, guion museográfico, José Antonio Bedoya Harth-Terré.

### **ABSTRACT**

60 years ago, Captain José Elías Murguía was the promoter of what is it now the Peruvian Naval Museum, officialized by Supreme Resolution N° 31 on November 13th, 1958. Since then, the Peruvian Naval Museum has been extending its facilities and receives more visits every day. In the present article, the autor details the improvements in the museographical screenplay and on its museographical elements.

### **KEYWORDS**

Naval Museum, Julio José Elías, museographical screenplay, José Antonio Bedoya Harth-Terré.

---

En el sexagésimo aniversario de la creación del Museo Naval del Perú es necesario rendir homenaje a los hombres y mujeres que a lo largo de estos 60 años trabajaron arduamente para hacer realidad una aspiración que por mucho tiempo tuvieron los marinos que nos precedieron: mostrar a todos los peruanos el valioso patrimonio del pasado que conserva nuestra Armada, las prendas sagradas de nuestros héroes, los documentos capitales de nuestra historia y los elementos más característicos que explican el vínculo del hombre peruano con el mar.

• Artículo recibido el 17 de octubre de 2018, aprobado para su publicación el 19 de octubre de 2018

Cabe al tesón del capitán de navío Julio José Elías el conseguir un local para convertirlo en el Museo Naval del Perú, recolectar piezas de nuestra historia naval dispersas y casi olvidadas, formar la biblioteca y el archivo histórico, y continuar y mejorar significativamente una meritoria cruzada de investigación que iniciaron Rosendo Melo y Manuel I. Vegas a principios del siglo pasado. Sin duda, la erudición del comandante Elías se proyecta hasta hoy como guía orientadora para quienes tratamos de alcanzar esa valla tan alta que nos legó como primer director del museo. Quiero dejar sentado, claramente, que su vida y obra siguen siendo fuente de inspiración y ejemplo.

No puedo tampoco dejar de mencionar en esta oportunidad a los directores y al personal que durante estos años 60 años trabajaron con profunda convicción para llevar adelante la tarea de administrar el museo. Se unen al comandante Elías los nombres de mis ilustres predecesores: Carlos Cosío Zamalloa, Fernando Romero Pintado, José Valdizán Gamio, Víctor Plaza Vidaurre, Alfonso Agüero Moras y mi distinguido amigo de recordada memoria el contralmirante Fernando Casaretto Alvarado.

Con el devenir de los años, el patrimonio documental del Museo Naval fue base del archivo histórico que hoy se guarda celosamente en el Archivo Central y en la Biblioteca de la Marina, bajo ideales condiciones controladas de humedad y temperatura, lo que lo convierte en uno de los repositorios documentales más modernos del país y un verdadero ejemplo de orden y meticulosidad archivística. Queda al Museo Naval la tarea de mostrar la historia naval y el patrimonio cultural que guarda la Armada, y mantener vivo el legado de nuestros héroes, para exhibir a los miles de visitantes esa parte de la historia del Perú que liga al hombre con el mar.

Nuestro Museo Naval no es un museo marítimo, ni es un museo que exhiba importantes piezas prehispánicas, ni que muestre nuestro riquísimo pasado virreinal. Se trata de un museo de la Armada Peruana. Pero si no mostramos el mar y el lecho marino que cobija, no podemos explicar el medio donde el marino peruano se desempeña ni podemos explicar al visitante el inmenso ámbito de responsabilidad que la nación ha encargado a la Marina. En el Museo Naval, los visitantes, sobre todo los niños, conocen a través de nuestra sala dedicada al Mar de Grau, recientemente modernizada con la ayuda de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, la riqueza que nuestro Creador nos ha concedido y que debemos cuidar con responsabilidad.





Piezas prehispánicas.

De igual manera, si no explicamos el pasado prehispánico, ¿cómo entender entonces el milenario vínculo del hombre peruano con el mar? En nuestro país florecieron civilizaciones antiquísimas, como Caral, Paracas, Mochica y, más próximas a nosotros, Chimú, Chincha e Inca, cuyo desarrollo no se entiende sin el arte de navegar, la faena del pescador y la aventura del comerciante, que con balsas gigantes llegaron hasta la Polinesia y comunicaron todo el Pacífico sudamericano. Ese vínculo milenario corre por nuestra sangre, pues se fundió hace 500 años, cuando el país se convirtió en mestizo tras la llegada de los españoles. Por ello, mantenemos una Sala Prehispánica, donde explicamos algo sobre las embarcaciones usadas antes de la llegada de los europeos y que aún se siguen utilizando. Tenemos proyectado construir una sala dedicada exclusivamente a la isla San Lorenzo, donde apoyamos los trabajos de la antropóloga María del Pilar Fortunici. Estoy seguro de que más de una sorpresa daremos a conocer sobre sus últimas investigaciones.

Por cierto, como he mencionado, este no es un museo virreinal, pero tampoco la Armada Peruana se explica sin la Armada de la Mar del Sur y sin las instituciones que se crearon bajo el gobierno virreinal, pues, al asumir nuestra independencia, heredamos de ese tiempo la Escuela Naval, fundada en 1791,



Maquetas de la isla San Lorenzo y su explicación histórica a cargo de la Guía de Museo.



Maquetas de buques de diferentes etapas de la navegación se podrá apreciar.

la Capitanía del Callao o el edificio que fue la sede del arsenal naval de finales del siglo XVIII y que hoy cobija nuestro museo. También la destreza del arte de navegar, de construir buques y fundir cañones, artes en los cuales los peruanos del Virreinato destacaron por siglos. Esta herencia se manifestó también en los buques que conformaron nuestra primera escuadra independiente y en los hombres que decidieron pasar de la Real Armada a la Armada Peruana, que se creaba bajo la tutela del Libertador San Martín y del vicealmirante Guise, quienes creyeron en el futuro de su patria y comprendieron que sin Armada no podía subsistir el Perú que estaba naciendo. Marineros como los contralmirantes Pascual de Vivero y Manuel Villar son solo dos ejemplos de quienes hicieron posible el tránsito del pasado virreinal al presente republicano.

Pero queda la pregunta: ¿cómo hacemos para mostrar este devenir histórico del marino peruano en el mar a través del tiempo? La respuesta se encuentra en la columna vertebral que articula el guion museográfico que se trata de implementar en el museo: explicar cómo los marineros han acompañado al desarrollo del arte de navegar. Esto implica mostrar didácticamente el desarrollo tecnológico del buque y de la historia de los hombres que les dieron vida, los marineros.



Sala Independencia, variedad de elementos de la época en exhibición.

Por siglos los buques han sido testigos del esfuerzo del hombre por dominar un medio que le es ajeno: el mar. Somos seres terrestres, no acuáticos, pero necesitamos del mar para alimentarnos y trasladar nuestros productos. El mar es un medio que da vida y que es vital para las comunicaciones. Sin él la humanidad no hubiese alcanzado los niveles de progreso que hoy conocemos.

Para dominar el mar concentramos todos nuestros conocimientos con el fin de crear un ingenio capaz de poder surcarlo: el buque. Nuestras embarcaciones son el summum de la inventiva humana, verdaderas ciudades que señorean los mares, diseñadas por los mejores arquitectos e ingenieros del mundo, siempre con lo más moderno de nuestra tecnología para lograr propulsarlos con eficiencia y seguridad, pero también con la mejor tecnología de defensa, pues la guerra —tan antigua como el hombre— encuentra en el dominio del mar un propicio campo de acción y los buques son sin duda uno de los brazos que soportan la soberanía de los países.

Imposible sería contar con un museo que conserve todos los buques que han servido en la Armada. No existe país que tenga un museo de tal capacidad. Por ello, como en los grandes museos del mundo, contamos con maquetas a escala de nuestros buques. Naturalmente, en un museo como el nuestro no puede mostrarse cualquier tipo de maqueta. Promovemos el modelismo naval.



El Director del Museo Naval del Callao durante su discurso del sexagésimo aniversario.

Las maquetas que llegan al Museo Naval del Perú tienen que ser las mejores. Certificamos su exactitud con un riguroso estudio histórico-técnico.

Nuestra historia naval se explica entonces en parte por los buques y las armas que usaron. La Armada Peruana nació a vela, en el tiempo en que se navegaba con buques propulsados solamente por el viento. Tuvimos la suerte de contar con buques de magnífica construcción, como la fragata española *Prueba*, que se pasó al Perú como *Protector* —más tarde llamada *Presidente*—, buque insignia del vicealmirante Martín Jorge Guise, en donde encontró heroica muerte en 1828 durante la guerra contra la Gran Colombia y que hoy podrán observar en maqueta, magníficamente trabajada por el insigne modelista naval, ciertamente de talla mundial, don José Antonio Bedoya Harth-Terré, cuyos trabajos en el museo cumplen ya más de 30 años.

El siguiente paso en el desarrollo de la tecnología naval fue la introducción de la máquina a vapor para propulsar el buque, primero con paletas —como las que usaba el vapor *Rímac* en 1848, el primero de guerra en navegar de manera eficiente en esta parte del continente— y luego con hélice, como la que usó la fragata *Amazonas* en 1853. Fueron buques adquiridos por un peruano visionario, el gran mariscal y libertador don Ramón Castilla. En el Museo Naval podrán conocer la historia del desarrollo de esos sistemas de propulsión, y de cómo nuestros marinos navegaron en estos buques, surcando todos los mares del mundo, defendiendo nuestra soberanía y llevando progreso a los lugares más recónditos de nuestra patria.

La historia de la aparición de los blindados en el mundo a mediados del siglo XIX, así como la construcción en el Perú del blindado *Loa* y del monitor *Victoria* en 1864 —es decir, dos años antes de la llegada del *Huáscar* y la *Independencia*— y muchos otros logros importantes de mediados del siglo XIX, son también parte de esta historia fascinante que muestra el renovado guion museográfico.

Como mencioné, nuestra historia naval se explica, en parte, por los buques y las armas que usaron nuestros marinos. Escribí “en parte” porque los buques no navegan solos. Sin el hombre, sin el marino, no hay armada. Por ello, acompañan al progreso del arte de navegar en el nuevo guion museográfico, pues la historia solo la hace el hombre. Se explica entonces nuestro progreso como sociedad en el ámbito naval, los conflictos donde participamos y las proezas de nuestros héroes.



Nuestro insigne héroe es motivo del recuerdo de los visitantes.

Siguiendo una secuencia temporal lógica, continúa a la renovada sala de los inicios de nuestra Armada, que cubre de 1821 a 1866, una sala completa dedicada a mostrar la Escuadra peruana en la guerra con Chile de 1879, donde sin duda destaca el modelo del glorioso monitor *Huáscar* y las pinturas de los combates, así como el retrato de su inmortal comandante, el gran almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, Peruano del Milenio por voluntad popular y faro orientador de virtudes.

Allí también se encuentra la maqueta de astillero de la fragata *Independencia*, verdadera joya que data de 1866 y que constituye una de las piezas más importantes del museo. Su comparación con los modelos que la acompañan, es decir, los buques de la primera sala y toda la escuadra de 1879 de la segunda, no hace más que enorgullecernos, pues las obras del modelista José Antonio Bedoya que completan la serie están a la altura de los grandes artistas británicos del siglo XIX.

Así como pretendemos mostrar el progreso en la construcción de los buques de guerra, también nos hemos propuesto exponer el progreso en la construcción de sus armas. El cañón fue el arma más importante de los

buques del siglo XIX y, por ello, hemos diseñado, con la ayuda del Servicio Industrial de la Marina (SIMA), una nueva sala destinada a explicar la artillería naval de avancarga, los proyectiles que usaron los buques de nuestra Armada y la artillería de defensa de costa, como la que brilló en el combate del Dos de Mayo de 1866 y la que se usó en la guerra de 1879. Resalto que el fascinante estudio de la artillería naval de avancarga, la recuperación, restauración y puesta en valor de todos los cañones y proyectiles que orgullosamente exhibe la Armada, debe, desde 1999, a la Brigada Naval y al vicealmirante Reynaldo Pizarro una ronda de merecidos aplausos.

Un taller de restauración por electrólisis, montado con el invaluable apoyo de la fuerza de submarinos, complementa nuestro esfuerzo por mantener y restaurar las piezas metálicas recuperadas del mar, hoy en pleno funcionamiento y procesando uno de los anclotes del vapor *Rímac* hundido en 1854.

También se han restaurado varias pinturas, uniformes y banderas. Nuevas piezas aumentan las colecciones del siglo XX: se podrá observar un inmenso torpedo de 1944, una extraordinaria pintura de nuestro primer submarino alemán saliendo del puerto de Kiel hacia el Perú en su inicial singladura, otra pintura del BAP *Almirante Grau* disparando su imponente artillería, la maqueta a escala del BAP *Carrasco*, entre otras novedades.



Debo precisar que, gracias al apoyo del alto mando naval y del presidente del Centro Naval del Perú, el antiguo bar Kingston, que colinda con el museo, será el próximo año una inmensa sala donde podremos mostrar con mayor amplitud la riquísima historia naval del siglo XX, nuestra contribución al desarrollo nacional y la participación de la Armada en la lucha antiterrorista que enlutó al país por una década. Hoy los seguidores de esa inmoral ideología extremista tratan de mostrarse como víctimas, engañando a nuestros jóvenes con su nefasta prédica. No pasarán, ¡y aquí también los desenmascaremos!

Pero no nos quedamos allí. Hemos hecho innumerables muestras en la sala de exposiciones temporales Charles Gordon Davis, donde actualmente se exhibe una sobre el combate de Angamos. Hemos renovado el auditorio y, gracias a la iniciativa de las guías, hemos creado una compañía de títeres para educar a los niños que nos visitan. Asimismo, hemos implementado nuestras zonas de habitabilidad y conseguido valiosas herramientas para realizar nuestros trabajos. Nos faltan muchas cosas más, pero las conseguiremos.



Ilustres invitados a la ceremonia de sexagésimo aniversario del Museo Naval del Callao.





Antes de concluir, quisiera manifestar mi agradecimiento al Alto Mando Naval y al Director de Intereses Marítimos por haber confiado en nuestra propuesta museográfica. Con este impulso renovador el Museo Naval del Perú continuará en el derrotero de la excelencia que heredamos de nuestros predecesores y con renovado ímpetu trabajaremos para convertir nuestro museo en el mejor de los museos militares del país.





El Director del Museo Naval del Perú, Capitán de Navío (r) Julio José Elías Murguía recorriendo junto al presidente de la Junta Militar Ricardo Pérez Godoy, los interiores del Museo Naval. Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina – visita de personalidades al Museo Naval.

# Una vida al servicio de la Armada Peruana: trayectoria, legado e historia del capitán de navío Julio José Elías Murguía

## Bachiller Sally Rosas Elizabeth Inga Rumiche

Bachiller en Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha llevado el curso básico de Archivo en la Escuela Nacional de Archiveros. Asimismo ha cursado el programa de Diseño Digital en IDAT. Ha realizado prácticas pre profesionales en la Marina de Guerra del Perú - Dirección de Intereses Marítimos. Ha participado en el coloquio de Estudios Ambientales (2017). Asimismo viene elaborando su tesis de licenciatura titulada "Un foco infeccioso: el puerto del Callao durante los estragos de la fiebre amarilla de 1868", la cual ha logrado el financiamiento de promoción de tesis de pregrado San Marcos.



*Nadie es indispensable, pero sí hay muchos hombres cuyos servicios son necesarios y hasta irremplazables por la larga experiencia, conocimiento y leal cariño a nuestra Armada<sup>1</sup>.*

## RESUMEN

Julio José Elías Murguía, creció en el seno de una familia conservadora y letrada, que forjó en él uno de sus primeros acercamientos a la historia. Ello, sumado a su experiencia personal marcada por la revuelta aprista a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*; su participación en el conflicto de Leticia y su estadia como subdirector de la Escuela Técnica de la Marina; hizo que se aproximara aún más a la labor histórica pero de forma autodidacta. Su trabajo se ve reflejado en la organización del Museo Naval del Perú y la publicación de una infinidad de libros vinculados a la historia naval.

## PALABRAS CLAVE

Revuelta aprista, conflicto de Leticia, Escuela Técnica de la Marina, Museo Naval del Perú, historia naval.

## ABSTRACT

Julio José Elías Murguía grew at the heart of a conservative and literate family that forged on him one of his first approaches to History. That, including his personal experience impressed by Apra's riot on board of BAP *Almirante Grau*, his participation in the conflict of Leticia, and his stay as deputy director of the Technical School of the Navy, led him to get even more closer to the history work, although in a self-educated way. His job was reflected in the organization of the Peruvian Naval Museum and in the release of infinity of books related to the naval History.

## KEYWORDS

Apra's riot, Conflict of Leticia, Technical School of the Navy, Peruvian Naval Museum, Naval History.

1 Esta frase ha sido tomada de la nota periodística "Fallecimiento de J. J. Elías Murguía", publicada en *El Monitor, órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú*, en octubre de 1972 (n° 47, p. 5). Un agradecimiento especial al teniente primero de la Marina de Guerra del Perú Michel Laguerre Kleimann, por sus acertadas apreciaciones y comentarios con respecto al presente trabajo.

• Artículo recibido el 6 de setiembre de 2018, aprobado para su publicación el 21 de setiembre de 2018

## Seno familiar

Superado el conflicto bélico entre el Perú y Chile, nuestro país inició un periodo de reconstrucción nacional, que se consolidó en las primeras décadas del siglo XX con el posicionamiento en la esfera pública del Partido Civilista, Gobierno que tenía como política principal “la promoción de una economía de exportación de materias primas y la atracción de capitales y migrantes extranjeros”<sup>2</sup>.

En este contexto de *boom* agroexportador, el 26 de diciembre de 1900, en la ciudad de Lima, contraen nupcias el comerciante don Ricardo Elías de la Quintana y la dama iqueña doña Corina Murguía de Colmenares. Fruto de esta unión, nació en la ciudad de Ica Julio José Elías Murguía, el 22 de abril de 1901.

Julio José cursó sus estudios escolares en la escuela San Luis de Gonzaga de Ica, institución donde tuvo una de sus primeras aproximaciones a la historia, actividad a la cual le dedicaría buena parte de su vida. No obstante, la escuela no fue la única institución en aproximarle a esa disciplina, pues haber crecido en el seno de una familia letrada como la Elías influyó en su futura vocación de evocar, a partir de la escritura, acontecimientos significativos del pasado.

La familia Elías estuvo vinculada a lo largo del siglo XIX a la burguesía limeña, representada entonces por un grupo de comerciantes que habían obtenido riquezas, prestigio y ascenso social a partir del auge del guano:

Hacia mediados del siglo XIX la decadencia económica del Perú, producto de las guerras de Independencia y entre caudillos, similar a la de sus vecinos americanos, fue superada inesperadamente por la explosiva exportación del guano, concesionado al privado, pero siempre en manos del Gobierno peruano. Como se sabe, uno de los resultados fue la expansión económica del Estado y de las élites, que aprovecharon los recursos disponibles; se crearon otras formas de riqueza y se dio inicio a un despegue económico que se truncó parcialmente con la Guerra del Pacífico. En ese momento el pensamiento liberal fue más allá del libre cambio, para comenzar a plantear más seriamente reformas sociales y políticas. Como fruto de este proceso, surgió la primera candidatura civil de la historia

---

2 CONTRERAS, Carlos; CUETO, Marcos. “El Perú de la república aristocrática (1899 – 1919)”. En *Historia del Perú contemporáneo*, cuarta edición. Lima: Instituto de Estudios Peruanos – Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú – Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, 2007, p. 203.

republicana, representada por el acaudalado y polémico empresario Domingo Elías<sup>3</sup>.

Entre los miembros más destacados de esta familia encontramos a don Domingo Elías y Carbajo (hermano de Isidro Elías Carbajo, tatarabuelo de nuestro biografiado), quien fue el primer candidato civil en postular a la presidencia en la historia republicana, fundador del colegio Guadalupe en 1841, presidente transitorio del Perú en 1843<sup>4</sup> y primer introductor de trabajadores chinos en el Perú.

Otros miembros de la familia Elías que se vincularon y hasta se emparentaron con personas relacionadas a los poderes públicos fueron Rosa Elías de la Quintana (hija de Domingo Elías), quien contrajo nupcias con el oficial de la Armada Peruana Lizardo Montero (presidente de la República durante la guerra con Chile); y don Carlos Elías de la Quintana (hijo también de Domingo Elías), padrino de bautismo de Miguel Raymundo<sup>5</sup>, último hijo de don Miguel Grau Seminario y doña Dolores Cabero y Núñez.

## Su paso por la Escuela Naval

Concluida su educación básica, Julio José Elías Murguía, se trasladó a la ciudad de Lima para iniciar sus estudios superiores en la Escuela Naval del Perú. Institución a la cual ingresó un 5 de marzo de 1918 con tan sólo diecisiete años. Durante su formación, el cadete Elías fue testigo de los cambios que experimentó la Escuela Naval a raíz de que el gobierno de turno liderado por Augusto Bernardino Leguía contratara una Misión Naval Norteamericana<sup>6</sup>, con la finalidad de reorganizar y modernizar en su totalidad a la Marina de Guerra

---

3 COSAMALÓN, Jesús. *El Juego de las apariencias. La alquimia de los mestizajes y las jerarquías sociales en Lima, siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2017, p. 71.

4 Domingo Elías Carbajo, nació en Ica el 19 de diciembre de 1905, cursó estudios en España y en Francia, en 1843, fue nombrado por Vivanco como Prefecto de Lima y además lo dejó como gobernador de toda la parte del norte, posteriormente entre los meses de junio y agosto de 1844, ante el anarquismo político suscitado por la derrota de la confederación Perú – Boliviana asumió la presidencia. Para más información véase: MILLA BATRES. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú siglo XIX – XX*. Tomo IV. Lima: Editorial Milla Batres, 1994, p. 120.

5 Miguel Raymundo Grau Cabero, nació el 23 de enero de 1879 y fue bautizado en la parroquia del Sagrario el 25 de enero del mismo año. Se convirtió en Senador por Amazonas en 1917 y dos años después lo fue por el Callao. Llegó a ser también Cónsul del Perú en Bruselas. Para más información véase: CHAMORRO, William. “Tras la estela del Gran Almirante Grau”. En *Revista de Marina* 2017, n° 2, p. 29.

6 Los primeros miembros de la Misión Naval Norteamericana en llegar al Perú fueron el capitán de navío Frank Barrows Freyer, el capitán de navío Lewis D. Causey, el capitán de fragata Charles Gordon Davy y el capitán de corbeta Paul Fitzsimons. Zarparon de Nueva York a bordo del vapor *Santa Elisa* de la Grace Line el 25 de agosto de 1920, arribando al Callao el 6 de setiembre. Cabe mencionar que estos oficiales gozaban de un alto nivel de autonomía tal como se evidencia en la cláusula cuarta y quinta del contrato según la cual ellos no recibían ordenes de oficiales peruanos, debiendo obedecer únicamente al Presidente de la República, al Ministro de Marina y a los miembros de la misión con mayor antigüedad en el grado. Para más información véase: LAGUERRE, Michel. *El oncenio y el desarrollo de la Armada peruana (1919 – 1930)*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 2015, p. 115.



Cadetes de la Escuela Naval de La Punta en 1918. De izquierda a derecha, Primera fila, sentado, cadete naval Julio José Elías Murguía. Colección fotográfica del AHM - Escuela Naval.

del Perú.

Para cumplir este objetivo fue necesario, como ya hemos señalado líneas arriba, reformar la Escuela Naval. Por ello, el 9 de febrero de 1920 se designó como director al capitán de fragata norteamericano Charles Gordon Davy, quien hizo una serie de cambios dentro de la institución: “La rigurosidad en la disciplina se intensificó con cambios en la rutina y horarios dentro del plantel, que se reforzaron con modificaciones en la organización interna al establecerse los departamentos de Instrucción y Ejecutivo, [y se nombró] además a oficiales de Disciplina”<sup>7</sup>. El interés por la profesionalización de la institución también se vio reflejado en el hecho de “evitar el ingreso al plantel de jóvenes que, aunque recomendados, no eran aptos para la vida en el mar, y que en tiempos pasados habían perjudicado a la institución”<sup>8</sup>. Se dispuso

7 Ibidem, p.124

8 Ibidem, p. 126

igualmente que las prácticas profesionales a bordo de los cruceros de la escuadra tuvieran lugar durante la formación de los cadetes y no al término, ya como guardiamarinas. Es así como los cadetes comenzarían a tener “ocho meses de estudios en la escuela y tres meses de crucero en los buques de la Armada”<sup>9</sup>.

Asimismo, se estableció el himno de la Escuela Naval, su bandera y su escudo, y se introdujeron algunas tradiciones que perduran hasta la actualidad, como el izar el pabellón nacional todos los días, el otorgar al alumno más destacado de la promoción una espada de honor (entregada por el presidente de la República) o utilizar anillos de promoción como símbolo de confraternidad y camaradería. En este ambiente de reestructuración se formó el cadete naval Elías, quien destacó no solo por ser un alumno aplicado y de intachable conducta, sino también por mostrar grandes dotes para la historia. Así lo recordó en 1957 el ministro de Marina, contralmirante Emilio Barrón, al leer una semblanza póstuma en homenaje a Charles Gordon Davy:

Esa escuela de los cruceros de verano, de los días en los que se canta por primera vez el himno del instituto, cuando se prepara la fiesta del cadete, se hacen las famosas veladas, nace la sortija de promoción, se juega *basket-ball*, se transmiten las señales horarias. Aquellos que entramos niños en 1918 —y que cerrando los ojos los contemplo a todos— principiamos a orientarnos según nuestras inclinaciones: Alvariño y La Jara hacia la aeronáutica, Sologuren y Montes hacia la ingeniería, Bustamante a las matemáticas, Mesía a la educación física, Elías a la historia, Tirado y yo al comando<sup>10</sup>.

De acuerdo con su hoja de servicios<sup>11</sup>, el cadete naval Elías se graduó como alférez de fragata el lunes 29 de diciembre de 1924. Un día antes de este acontecimiento, se llevó a cabo en la Escuela Naval la clausura del año académico, a la que asistió Augusto B. Leguía junto a otras autoridades:

El domingo último se realizó, con gran solemnidad acostumbrada,

---

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 127

<sup>10</sup> “Homenaje póstumo al capitán de navío U.S.N. Charles Gordon Davy. Se le rindió en la Escuela Naval del Perú a Charles Gordon Davy, quien fue director de dicho centro desde el 9 de febrero de 1921 hasta agosto de 1930, por un periodo de 11 años”. Publicado en *Revista de Marina*, 1957 (julio – agosto) n° 4 1957, p. 632.

<sup>11</sup> Para más información veasé: Archivo Histórico de Marina, Libro Copiador de Relaciones Historiadas n° 931, p. 175.

la clausura del año de estudios en la Escuela Naval de La Punta. El presidente de la República presidió la actuación, que estuvo realizada con la presencia, además de los ministros de Estado y la comitiva oficial, de miembros del Cuerpo Diplomático y jefes y oficiales de los acorazados *Utah* y *Moreno*. El director de la Escuela, capitán de navío Charles Gordon Davy, leyó una interesante memoria<sup>12</sup>.

En esa memoria, el director dio a conocer los diversos cambios y actividades que se realizaban al interior del plantel. Asimismo, mencionó: "Este día no es de clausura. Nuestra institución funciona los 12 meses de cada año. No es esta una ceremonia, es una seria inspección que pasa nuestro comandante en jefe, el presidente de la República"<sup>13</sup>. Acto continuo, invitó al presidente a hacer entrega a los cadetes de sexto año de sus certificados que los acreditaban como aptos para su graduación:

Aprovechamos también de su asistencia para solicitar de usted, entregue a los tres cadetes que acaban de terminar satisfactoriamente los seis años de entrenamiento y estudios en esta escuela los certificados que acreditan como aptos para su graduación. Este es el primer grupo de jóvenes que han cursado seis años<sup>14</sup>.

Los tres jóvenes a los que hacía referencia eran Guillermo Tirado, Miguel Mesía y Julio José Elías Murguía. Siendo este último el acreedor de la espada de honor<sup>15</sup>. Debe precisarse que durante esta clausura se entregó por primera vez este distintivo, el mismo que fue entregado por el presidente de la República.

Un dato curioso de esta promoción es que a pesar de que eran tan solo tres personas las que la conformaban, crearon una asociación con la finalidad de mantenerse unidos, sin importar las adversidades que se pudieran presentar. Entre los puntos acordados están los siguientes:

1. Nos ayudaremos en todos los puntos profesionales. Nos facilitaremos los medios de aumentar nuestros conocimientos.

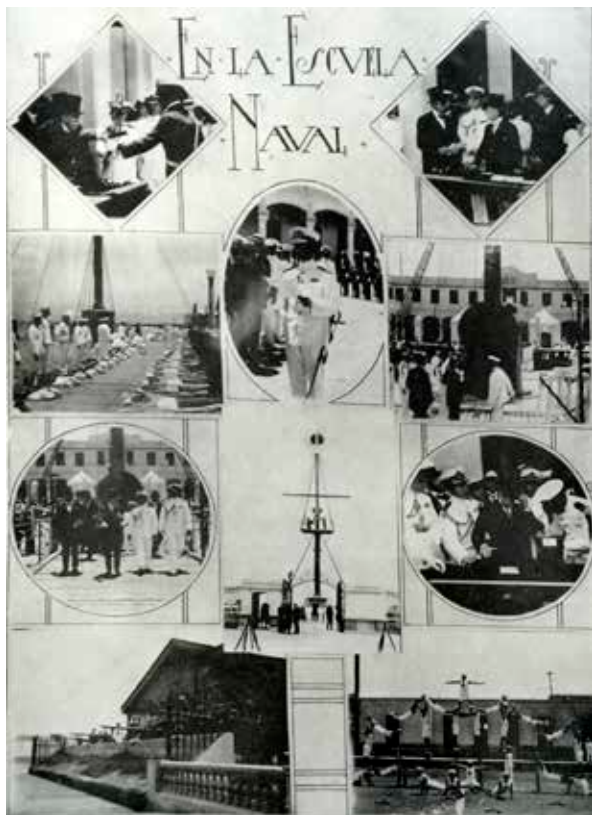
12 Artículo periodístico: "En la Escuela Naval". Publicado en *Varietades. Revista Semanal Ilustrada*, 3 de enero 1925, n° 879 (XXI), p. 16.

13 Nota periodística: "En la Escuela Naval de La Punta". Publicado en el diario *El Comercio*, lunes 29 de diciembre de 1924, edición mañana, p. 10.

14 Nota periodística: "En la Escuela Naval de La Punta". Publicado en el diario *El Comercio*, lunes 29 de diciembre de 1924, edición mañana, p. 10.

15 De acuerdo a algunos diarios y revistas como *El Comercio*, *Varietades. Revista Semanal Ilustrada* y *Mundial*, el acreedor de la espada de honor fue el cadete Miguel Mesías. No obstante en la Revista *Orto* que es producida por la Escuela Naval se señala al cadete Julio Elías como espada de honor. Para fines de esta investigación se considera este último dato como el más certero por provenir de la Revista oficial de la Escuela naval.





Clausura del año académico en el Escuela Naval de la Punta, domingo 28 de diciembre 1924. Imagen tomada de la Revista Mundial, jueves 1° de enero de 1925.

2. Estaremos unidos siempre y en todas circunstancias. Cada uno pondrá de su parte todo lo posible para un acuerdo común y será el que se equivoque en algo el primero en reconocer su error.
3. Cada vez que estamos separados por motivos de servicios, una de las primeras visitas será a los asociados de la clase 1924.
4. La asociación es efectiva desde el mismo día que se firma este contrato.
5. Usaremos un distintivo común: una sortija de promoción que debe estar lista por cuenta de cada uno en un plazo que se vencerá en el mes de julio de 1926.
6. Cada tres años tendremos una comida entre los tres asociados para celebrar la asociación<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Crónica nacional -Asociación de la clase 1924, en *Revista de Marina*, 1924, n°6 (IX) p. 809.

## Trayectoria de un marino en servicio

En sus primeros años de servicio el oficial Elías formó parte de las dotaciones del *Coronel Bolognesi* y el *Almirante Grau*. En 1927, fue destacado a la cañonera *Lima*. Ascendió al grado de teniente segundo el 1 de febrero de 1928 y fue destacado al vapor *Mantaro*. Meses después fue trasladado al vapor *Perené*, a bordo del cual viajó a la ciudad de Nueva York. A su regreso prestó servicios en la Base Naval de la isla San Lorenzo. En 1929, fue enviado a Loreto, donde estuvo a cargo de la lancha *Cahuapanas*. Ascendió a la clase de teniente primero el 1 de febrero de 1930 y quedó al mando de diversas lanchas en la flotilla del Amazonas.

En 1932, fue destacado nuevamente al *Almirante Grau*, que se encontraba al ancla en el puerto del Callao. A bordo de ese buque presenció y fue víctima de la rebelión provocada por la plana menor, que había sido persuadida por la instigación aprista. Según lo planteado por el historiador naval Jorge Ortiz Sotelo, el inicio del conflicto tuvo lugar en las elecciones presidenciales de 1931:

La génesis de la revolución de 1932 se ubica en los resultados de las elecciones generales realizadas en octubre del año previo. Oficialmente, Luis M. Sánchez Cerro había vencido al líder aprista Víctor Raúl Haya de la Torre, pero aun antes de concluir el proceso, ya se habían levantado varias voces denunciando que se había producido un grosero fraude en favor del militar que había derrocado al presidente Leguía en agosto de 1930. [...] el Partido Aprista contaba con gran simpatía entre los obreros y muchos de los trabajadores del país, así como entre algunos elementos castrenses que, con mayor o menor intensidad, se mostraron dispuestos a luchar por lograr los cambios que el partido prometía. De hecho, pronto se produjeron algunos conatos de rebelión, que abortaron o fueron reducidos rápidamente, pero que se fueron haciendo más frecuentes en la medida en que el nuevo presidente, Sánchez Cerro, limitaba las actividades de sus opositores políticos. Finalmente, en febrero de 1932, el Gobierno emitió una ley de emergencia que permitía perseguir a sus enemigos políticos, [y expulsó] del país a los diputados apristas, algunos de los cuales se encontraban en Panamá cuando arribaron a este puerto los buques de la escuadra peruana que iban a carenarse en la base naval norteamericana de Balboa. Entre estos buques estaba el crucero *Coronel Bolognesi*<sup>17</sup>.

---

17 ORTIZ SOTELO, Jorge. *Las rebeliones navales del Callao 1932 y 1948*. Recuperado de internet el 05 de diciembre del 2016 de <http://revistas.up.edu.pe/index.php/apuntes/article/viewFile/282/273>, 1999, p.84 – 83.

Algunos de los tripulantes del crucero *Coronel Bolognesi* entablaron prontamente diálogo con los ideólogos apristas. Tal como lo atestigua uno de los tripulantes de dicho crucero: “Varios de nosotros fuimos a visitar a los representantes apristas que estaban desterrados. En nuestras conversaciones con ellos, se dejaba entrever la esperanza que tenían, que se realizara una sublevación en varios departamentos del Perú, con la intervención de la Marina”<sup>18</sup>.

Producto de estas reuniones se redactó una proclama, con cinco puntos básicos, los cuales trataban los siguientes temas: 1) mejor trato al personal subalterno, 2) reglamentación de ascensos, 3) mejor calidad en la alimentación, 4) reducción del tiempo de viaje a bordo de los navíos, y 5) cambio de un gobierno militar por uno civil. Cuatro de estos puntos estaban vinculados a temas propios del servicio naval, mientras que el quinto era indudablemente un tema político<sup>19</sup>. “Esta proclama fue traída al Callao por el tripulante Pedro Bustamante y sería leída a bordo del *Bolognesi* y del crucero *Almirante Grau* por el cabo Gregorio Pozo Chunga en la noche del 7 de mayo”<sup>20</sup>.

Previamente a este hecho, se llevó a cabo una reunión en la casa de un sargento de policía. Como consecuencia, el cabo Luis Guerrero, los marineros Bustamante, Artemio Collazos y Eleuterio Medrano y algunos otros acordaron levantarse la noche del sábado 7 mayo del referido año. Se tomaría primero el control del *Coronel Bolognesi*. Luego se haría lo mismo con el buque insignia *Almirante Grau* y otros buques de la bahía. En forma simultánea debían levantarse algunas unidades del Ejército y la Policía, para forzar a los líderes y militantes apristas a derrocar al Gobierno. Para desgracia de los marineros, nada de esto ocurrió y la dirigencia aprista negó en todo momento estar involucrada en la rebelión.

Lo cierto es que el sábado 7 de mayo, a las 9 de la noche, un grupo de marineros encabezados por Artemio Collazos y Eleuterio Medrano redujeron a los oficiales, maestros y oficiales de mar que se encontraban en el *Coronel Bolognesi*, y el crucero quedó bajo su control. Pocos minutos después, Collazos, Medrano y un grupo de comprometidos se embarcaron en una falúa a fin de capturar al *Almirante Grau*. Entre la tripulación se encontraba el teniente primero Julio Elías Murguía, jefe del servicio de la escuadra, quien resultó levemente herido tras recibir un disparo por parte de Medrano<sup>21</sup>.

---

18 *Ibidem*, p. 85.

19 *Ibidem*, p. 85.

20 *Ibidem*, p. 85.

21 *Ibidem*, p. 85.



Buque insignia Crucero *Almirante Grau*, 1907. Colección fotográfica del AHM.



Crucero *Coronel Bolognesi*, 1907. Colección fotográfica del AHM.

Concluida la captura del *Almirante Grau*, los subversivos tomaron control del cazatorpedo *Teniente Rodríguez*. Luego de ello, llevaron a los oficiales prisioneros al *Coronel Bolognesi*. La falúa en la cual se trasladaron pasó al fondeadero de submarinos y atracó al costado del *R-4*, sin saber que esa nave ya conocía lo sucedido. Medrano y compañía fueron capturados tras aceptar pasar a su interior para explicar los motivos de la rebelión. Pocas semanas después de haberse superado el incidente, un grupo de simpatizantes apristas volvió a hacer noticia tras levantarse el 6 de junio en Trujillo.

Paralelamente a este conflicto interno entre el Gobierno y el APRA, el país experimentó un conflicto externo con Colombia. Un grupo de peruanos tomaron el poblado colombiano de Leticia el 1 de diciembre de 1932, exigiendo la revisión del tratado limítrofe Salomón-Lozano, firmado por el Perú y Colombia en 1922. Además, reclamaban la reincorporación de Leticia a nuestro territorio. A propósito de estos hechos, el diario *El Comercio*, en su publicación del 5 de setiembre, informó lo siguiente:

[El] día 1 del presente mes a las cinco de la madrugada los habitantes de Caballo Cocha, hacienda Victoria, y moradores peruanos en Leticia, tomaron esta población sin derramamiento de sangre, [apresaron] a funcionarios colombianos e [izaron] el pabellón nacional. Encabezaron el movimiento Jorge Giles, Isidro Ruiz, administradores [de la] Hacienda Victoria, acompañados por los ingenieros Óscar Ordóñez y Burga Cisneros. Conocido este hecho por [el] vecindario [de] Iquitos, se organizó un imponente mitin de adhesión y se aplaudió la actitud peruanos [Se pidió al] presidente de la República que solicitara revisión del tratado Perú-Colombia y [se expresó] al mismo tiempo [la] simpatía [del] pueblo loreano al Gobierno constituido. Circularon numerosos boletines del diario *El Oriente* invitando al pueblo a asistir al mitin que se realizó en la plaza principal. Las miles de personas reunidas en este lugar recorrieron después en el mayor orden las calles poblaciones, vivando Perú, Supremo Gobierno y Leticia reincorporada territorio nacional<sup>22</sup>.

A consecuencia de este incidente, estalló un conflicto militar limítrofe entre el Perú y Colombia. El teniente primero Elías, al igual que otros marinos y militares, fueron destacados a la frontera. Desconocemos si al momento de destacar al teniente Elías se tomó en cuenta su experiencia previa con los subversivos

---

22 Nota periodística: “El puerto de Leticia es ocupado por un grupo de peruanos el 1° de este mes”. Publicado en el diario *El Comercio*, lunes 5 de setiembre de 1932, edición mañana, p.3.

marinos de la dotación *Coronel Bolognesi* o solo fue producto de la necesidad del momento. Lo cierto es que al llegar a este sitio Elías fue nombrado jefe militar en Leticia y participó en la campaña del Nororiente. Posteriormente se le encargó la jefatura de Artillería en los puestos de Todos los Santos y Puerto Arturo, ambos ubicados en Putumayo. En adición a ello, estableció el puesto militar Ramón Castilla, a la margen derecha del río Yavarí, lo que permitió tomar posición de la zona. Tras la repentina muerte del presidente Sánchez Cerro en abril de 1933, el Gobierno entrante, liderado por Óscar R. Benavides, inició las negociaciones de paz con Colombia, que terminarían ratificando el Tratado Salomón-Lozano y con ello la permanencia de Leticia en la república de Colombia.

Estos acontecimientos que vivió de cerca el teniente primero Elías, desde nuestra perspectiva, lo debieron hacer reflexionar acerca de la importancia de forjar una identidad colectiva en la sociedad peruana, razón por la cual era necesario buscar elementos, arquetipos, que nos unieran como nación. Es quizás por ello que años más tarde, cuando Elías empezó a escribir sobre historia, buscó en ella elementos unificadores y también modelos a seguir ante ciertas eventualidades. Así lo expuso en su libro *Historia naval* en 1970:

Nadie va a pensar que la actividad humana se modele sobre el pasado, cuando su objetivo está en el futuro; nadie pretende hacer un nuevo mundo igual al antiguo y copiarlo en todos los detalles ya caducos; nadie sabe lo que nos reserva el porvenir; empero, es necesario no dejarnos sorprender, debiendo prever todas las eventualidades y prepararnos con método. Esa experiencia la ofrece la historia<sup>23</sup>.

Como ya hemos señalado en las líneas anteriores, en 1933 concluyó el conflicto entre el Perú y Colombia. El teniente Elías retornó a Lima, fue destacado ese mismo año al *Rímac* y a bordo de esa nave viajó a Inglaterra para atender la reparación de sus calderas. Cabe mencionar que su destacada participación en el conflicto armado hizo que la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del Dos de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, lo incorporase como socio de la institución en 1933.

Al año siguiente, el 1 de febrero de 1934, tras retornar al Perú, Elías ascendió a capitán de corbeta y pasó a servir al *Perené*, donde se mantuvo hasta el 13 de setiembre. En esa fecha fue destacado a la Base Naval de la isla San Lorenzo,

---

23 ELÍAS MURGÍA, Julio. *Historia Naval*, Tomo I. Lima: Museo Naval del Perú, 1970, p. 4.

donde permaneció solo unos meses, ya que el 20 de diciembre fue promovido al Servicio Geográfico del Ejército. Allí se quedó hasta el 6 de octubre de 1936, cuando fue nombrado capitán de Puerto Pizarro. Debe mencionarse como un dato aparte que el 23 de abril de 1935 el comandante Elías contrajo nupcias en la capilla del palacio arzobispal de Ica con doña Hilda Elvira Venegas González Córdoba. Tuvo con ella tres hijas, a las que llamaron Hilda Corina, Kyra Luisa y Julia Elena<sup>24</sup>.

Hacia 1937 fue transferido nuevamente y se le envió esta vez al Servicio de Hidrografía y Faros. Un año más tarde fue nombrado comandante del *Guardián Ríos*, donde permaneció solo unos meses, ya que volvió a prestar servicios en Hidrografía y Faros.

De acuerdo con su hoja de servicios, el 2 de marzo de 1939 fue dado de baja por medida disciplinaria<sup>25</sup>, aunque desconocemos los motivos que produjeron este hecho. Inferimos que la buena conducta y disposición mostrada hasta antes del incidente fueron tomadas en cuenta, puesto que fue reincorporado al servicio y el 19 de agosto de 1941 se le nombró capitán del puerto de Salaverry.

En los años siguientes continuó prestando servicios a bordo del *Pariñas*, primero como jefe de ingeniería y luego como segundo comandante. El 2 de febrero de 1945 ascendió a capitán de fragata. En mayo del siguiente año fue nombrado subdirector de la Escuela Técnica de la Armada, institución conocida actualmente como CITEN.

Desde nuestro punto de vista, los meses que estuvo frente a la subdirección de la Escuela Técnica de la Armada fueron trascendentales, ya que pudo observar de cerca las limitaciones dentro de esta institución y de la Escuela Naval del Perú (por ejemplo, la falta de libros adecuados para la enseñanza de asignaturas como Historia Naval).

Concretamente no ha existido una obra escrita de Historia Naval para los cadetes; no sé si cometo un grueso error si aseguro que nuestra Escuela no la ha tenido desde la iniciación de la era republicana, vale decir, desde 1821. Antes de esa fecha, se estudiaba hechos memorables de España y uno que otro acontecimiento colonial. Después, al correr a los días republicanos, los alumnos recibían del profesor, según la capacidad de este, explicaciones sobre Historia Naval Universal y peruana: de la

---

24 ISHIKI YAMAGAWA, Irma. *Bio-biografía sobre el capitán de navío AP Julio José Elías Murguía*, Tesis para obtener el título de bibliotecaria. Lima: Escuela Nacional de bibliotecólogos del Perú, 1980, p. 19.

25 Para más información véase Archivo Histórico de Marina - foja de servicio del Capitán de navío Julio José Elías Murguía, libro nro. 931, folio nro. 175.

primera materia existía siempre un libro extranjero, pero de la segunda por lo general se daban extractos que copian los estudiantes. Cuando en el presente siglo escribieron sus libros el guardiamarina Melo y el capitán de fragata Vegas, el aprendizaje de los cadetes era llevado a cabo, señalándole ciertas partes de dichas obras que debían aprender, con la idea de más tarde completarían sus conocimientos con la lectura completa de esa obra. Por esa rápida mirada retrospectiva, nos daremos cuenta de la deficiente instrucción que se ha recibido siempre de nuestra Escuela, salvo en los contados casos de existir un buen maestro, en cuanto se relacionó con la Historia Naval<sup>26</sup>.

Elías desempeñó el cargo de subdirector de la Escuela Técnica de la Armada hasta el 30 de diciembre de 1947, cuando fue destacado a la Dirección de Materiales. El 20 de abril de 1948, ascendió a capitán de navío y fue nombrado sucesivamente comandante del *Callao*, capitán de puerto de Paita, y capitán de puerto de Eten y Pimentel. En abril de 1955 fue nombrado vocal del consejo de guerra permanente, actividad que ejerció hasta 1959, año en que pasó al retiro por mandato de ley.

Retirado de la actividad militar, don Elías dio a conocer otra faceta de su singular personalidad, la de historiador, oficio que nunca le fue indiferente, pero al que quizá por haber estado en constante servicio no le dio el adecuado tiempo y espacio.

### **Un legado a la memoria: la organización del Museo Naval del Perú**

A pesar de que Julio José Elías Murguía (conocido también como J. J. Elías) no estudió Historia de manera profesional, las labores que ejecutó en nombre de esa disciplina lo hacen acreedor al título de historiador. Meses después de su pase al retiro en 1959, volvió a prestar servicios a la Armada Peruana, tras ser designado director del recientemente creado Museo Naval del Perú.

Para comprender este suceso, debemos remontarnos al 8 de octubre de 1957, fecha en que se llevó a cabo una exposición itinerante en el Centro Naval del Callao, en la que se exhibió una serie de piezas navales, que habían sido rescatadas, en su mayoría, de naves fuera de servicio. Este acontecimiento fue el preámbulo para la fundación del futuro museo. Solo un año más tarde se ordenó la creación de este lugar:

---

26 ELÍAS MURGÍA, Julio. *Historia Naval*, Tomo I. Lima: Museo Naval del Perú, 1970, p. 4.





Museo Naval del Perú "Julio J. Elías".

El Museo Naval fue fundado por Decreto Supremo del 14 de noviembre de 1958, que dispuso la formación de una comisión presidida por el presidente del Centro Naval del Perú e integrada por jefes y oficiales de nuestra Armada para su organización. El primer trabajo de esta comisión fue buscar al hombre que tuviera a su cargo la dirección y ejecución del citado museo. Y ese hombre designado acertadamente fue el capitán de navío (r) Julio J. Elías Murguía por Resolución Ministerial del 2 de setiembre de 1959, pocos meses después de haber pasado al retiro por mandato de ley<sup>27</sup>.

Tras su designación como director, Elías inició las gestiones respectivas para convertir la exposición itinerante de piezas en un museo. Para lograrlo, elaboró el primer reglamento del museo, que definía en primera instancia la misión de esta institución:

El Museo Naval del Perú tiene como misión reunir, clasificar y conservar las reliquias, prendas, artículos y documentos de valor histórico

<sup>27</sup> Nota periodística "Fallecimiento de J. J. Elías Murguía", publicada en *El Monitor, órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú*, octubre 1972 (n° 47), p. 5.

relacionados estrictamente con la Marina de Guerra, a fin de investigar, cultivar, promover y divulgar el estudio de la historia naval del Perú<sup>28</sup>.

Desde la perspectiva de Elías, como puede notarse, el museo tenía por finalidad clasificar y conservar toda aquella pieza o documento que permitiese el estudio de la historia naval. De allí que desde nuestro punto de vista Elías no fue tan solo el fundador del Museo Naval, sino también el precursor de lo que sería tiempo después el Archivo Histórico de Marina.

Otro de los puntos que se señala en el citado reglamento hace referencia a los espacios con los que contaría el museo: la sala de exhibición, la mapoteca histórica y el Archivo Histórico Naval.

El área de exhibición estaba conformada por un *hall* y cinco salas. La última de las salas era el área de la mapoteca. En el *hall* se expondrían documentos de la época de la Conquista, cuadros coloniales, bustos de los fundadores de la Marina republicana del Perú y los cañones de la *Covadonga*. En lo que respecta a las salas, la primera custodiaría los mascarones de proa, la galería de embarcaciones navales y alojaría a la sección Grau, espacio donde se ubicaría un busto del almirante Grau, un sarcófago con un fragmento de su tibia y el pabellón nacional que flameó en el *Huáscar* antes del combate de Angamos.

La segunda sala, por su parte, abarcaría objetos náuticos, grabados históricos, fotografías y vitrinas con armamentos. En la tercera sala se ubicarían retratos de personajes vinculados a la Armada Peruana, así como la sección prehispánica, que expondría cerámicas de diversas culturas y las colecciones petroglíficas de Lima y Callao. Además, albergaría el Archivo Histórico, área a la cual podía acceder personal de la institución y personas externas a ella que tuviesen un proyecto de investigación. Finalmente, la cuarta sala estaría dedicada a exhibir grabados de Armas extranjeras y una galería con los ministros de la Marina peruana.

Paralelamente a esta tarea titánica de elaborar el primer reglamento del Museo Naval, don Julio inició negociaciones con artistas de la época, a fin de plasmar diversos acontecimientos memorables de la historia naval. Se nota en el acuerdo establecido con el pintor Germán Suárez-Vértiz, autor de una réplica del cuadro al óleo *Combate naval de Abtao*, que era custodiado entonces por el Centro Naval del Perú<sup>29</sup>.

---

28 Documentación del Museo Naval del Perú – Primer Reglamento del Museo Naval del Perú, de fecha 15 de octubre 1959.

29 Documentación del Museo Naval del Perú - correspondencias, Callao 1 de octubre de 1959.

Conjuntamente con estas adquisiciones, se sumaron diversas donaciones, entre las cuales destacan la realizada por la “señora Florencia S. de Gonzáles de la Cotera, quien hace entrega del sable empleado por don Manuel Gonzáles de la Cotera, durante el glorioso combate naval del 2 de mayo de 1866, en el cual participó como jefe de las baterías del sur”<sup>30</sup>.

Es importante mencionar igualmente al capitán de navío Jorge Camino de la Torre, quien hizo entrega de un fusil Máuser ecuatoriano, capturado por la dotación del BAP *Amazonas* el 11 de agosto de 1941, durante el combate de Pantoja. Se donó también una bandera ecuatoriana, conquistada en la Guarnición de Arcadia del río Napo.

A ello se suma la donación realizada por el embajador Pedro Ugarteche, compuesta por objetos y documentos pertenecientes al contralmirante Ernesto Caballero y Lastres (quien fue director de la Escuela Naval), además de un óleo del general Mariano Ignacio Prado<sup>31</sup>. Por su parte, la señorita Carmen Leguía donó una pintura de su padre, el expresidente de la República Augusto B. Leguía<sup>32</sup>. A su vez, la Comandancia General de Marina hizo entrega de 378 legajos, documentación producida por la prefectura del Callao durante los años 1836-1886, asimismo se hizo entrega de un aproximado de 40 libros<sup>33</sup>.

Algunas otras donaciones provenían del extranjero, como fue el caso del óleo obsequiado por la Armada de la República Argentina:

Aquellos marinos peruanos que tuvieron oportunidad de navegar en el buque escuela ARA Presidente Sarmiento pueden hacer remembranzas viendo la hermosa reproducción pictórica de esa nave, obsequiada el 5 de mayo último por el agregado naval argentino, capitán de navío ARA Julio Juan Bardi, al Museo Naval del Perú<sup>34</sup>.

El Museo Naval del Perú abrió sus puertas al público de manera permanente el 8 de julio de 1962. No obstante, desde la designación de Elías como su director; esta institución abrió sus puertas en algunas ocasiones ante la llegada de autoridades extranjeras a nuestro país.

---

30 Documentación del Museo Naval del Perú - correspondencia, Callao 5 de Marzo de 1966.

31 Documentación del Museo Naval del Perú - Callao 18 de febrero de 1967.

32 Documentación del Museo Naval del Perú - Callao 17 de febrero de 1966.

33 Documentación del Museo Naval del Perú - Callao 2 de diciembre 1964 - Referencia: oficio V. 100 – 2102 del 26 Noviembre 1964.

34 Nota periodística: “Museo Naval recibe cuadro de buque escuela argentino”. Publicado en *El Monitor, órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú*, julio 1972 (42) p. 12.



El Director del Museo Naval, recibiendo un óleo del Buque Escuela Argentino *Almirante Sarmiento*. Fotografía toma de la revista *El Monitor*, Órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú, julio, 1972, p. 47.



El Director del Museo Naval, mostrando al presidente de la Junta Militar Ricardo Perez Godoy y sus acompañantes las colecciones documentales que custodiaba el museo. Colección fotográfica del AHM – visita de personalidades al Museo Naval.

## La historia de un historiador autodidacta

De manera simultánea a las labores que realizaba en el museo, Elías escribía historia. Su manera de hacerlo seguía los lineamientos de la forma en que se escribía esta disciplina en la época decimonónica. De allí que, desde nuestro punto de vista, Elías fue un historiador del siglo XIX escribiendo en el siglo XX.

Para comprender mejor esta idea debemos mencionar brevemente las características de la historia escrita en este periodo:

1. Los temas de investigación por excelencia fueron “los grandes hombres que habían llevado adelante los procesos libertarios y de construcción nacional”<sup>35</sup>, puesto que el objetivo era construir una historia-nación. Por ello, no se abordaban temas distópicos.
2. La narrativa era lineal y cronológica.
3. Se usaban fuentes documentales escritas sin realizarles un análisis hermenéutico.
4. Había ausencia de balances bibliográficos que permitiesen considerar los aportes de las investigaciones realizadas con anterioridad.

A este listado debemos agregar que los autores no eran historiadores (ya que no existía esta carrera profesional), sino políticos, militares o personas vinculadas a los poderes públicos. Es decir, se escribía historia desde los centros del poder político; de allí que las opiniones que se vertían tenían una gran relevancia en la esfera pública.

Definidos estos puntos, veremos cómo dichos preceptos están vertidos en las obras de Elías. No solo por el hecho de que él fue un autodidacta al igual que sus colegas del siglo XIX, sino también porque sus obras se enfocan principalmente a realzar hazañas de grandes hombres y acontecimientos, que buscan forjar una historia nacional, tal como lo podemos ver en sus libros *Comentarios biográficos respecto del vicealmirante Bergasse du Petit Thouars* (1962) y *La lancha torpedera Alianza en la epopeya de Arica* (1962).

De igual modo, notamos que en sus libros Elías emplea una gran cantidad de fuentes documentales que, más allá de ser analizadas, son su apoyo para describir acontecimientos históricos narrados de forma lineal y cronológica. También advertimos que no hay balances bibliográficos, lo que quizás pueda

---

35 AURELL, Jaume; BALMACEDA, Catalina; BURKE, Peter y SOZA, Felipe. *Comprender el pasado. Una historia de la escritura y el pensamiento histórico*. Madrid: Akal, 2013, p. 386.

ser explicado por el hecho de que Elías fue uno de los pioneros en diversos temas de investigación vinculados a la historia naval. No obstante, al definir la historia escrita por Elías como decimonónica, no estamos ninguneando sus aportes a esta disciplina, sino más bien intentamos entender la importancia de sus obras, escritas en un periodo en el cual la forma de escribir historia desde la perspectiva historiográfica ya había cambiado.

Entre sus publicaciones más relevantes encontramos los cuatro tomos de *Historia naval del Perú* y *Un marino italiano de guerra 1879* (1971). Asimismo, hallamos dos obras póstumas: *Conflicto peruano-ecuatoriano. 1858-1859* (1978), que formó parte de la colección de *Historia marítima del Perú*, y *Marinos peruanos en Arica* (1980). Ambas textos fueron concluidos gracias a la colaboración del padre Armando Nieto Vélez.

Algunos historiadores que formaron parte de la comisión para escribir la colección de *Historia marítima del Perú*, como José de la Puente Candamo, mencionan la importancia de los aportes de Elías a la historiografía:

Las obras de Rosendo Melo, Germán Stiglich y Manuel Vegas García, y los estudios recientes y las ediciones de testimonios preparados por el capitán de navío (r) Julio J. Elías, son elementos irremplazables en la historiografía naval del Perú, y en esta obra debe ofrecerse un homenaje de dichos autores<sup>36</sup>.

A este aporte historiográfico se suma su gestión como uno de los impulsores de la colección de *Historia marítima del Perú*, según lo señalado por el historiador Félix Denegri Luna: "El capitán de navío J. Elías, con quien hace más de 15 años soñamos una extensa historia marítima del Perú, empeño en que puso entusiasmo y dedicación"<sup>37</sup>.

Además de ello, Elías compiló fuentes documentales. La más importante es *La Marina. 1780-1822*, publicación que formó parte de la Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VII, volúmenes 1 y 2. Debe precisarse que, según Elías, es de vital importancia hacer públicos los documentos históricos, ya que ellos permiten conocer los hechos de manera fidedigna:

Inútil fuera, asimismo, insistir en una verdad por todos reconocida, a saber: que si la Historia es la sucesión temporal de las acciones de los

36 De la Puente Candamo, José. *Historia Marítima del Perú. La Independencia – 1790 a 1826*. Tomo V, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico – Marítimos del Perú, 1981, p. 28.

37 DENEGRI LUNA, Félix. *Historia Marítima del Perú. La República 1826 a 1851*. Tomo VI, vol. 1 Lima: Instituto de Estudios Histórico – Marítimo del Perú, 1981, p. 25.

hombres según todas las causas externas e internas, es en todos los tiempos provechosas; lo constituirá aún más, si cabe, cuando se trata de un arraigo de fuentes documentales expuestas de manera clara y tan comprensible como se ha podido sin mermar su contenido<sup>38</sup>.

Asimismo, debe hacer hincapié, como ya hemos señalado líneas arriba, que la labor que hizo Elías al momento de clasificar, organizar y compilar fuentes documentales es vital, para la organización del Archivo Histórico de Marina; puesto que antes de él, no había existido historiador naval alguno que se ocupara de esta tarea:

Quizá podíamos dolernos de que los tres historiadores navales considerados como clásicos en nuestro medio, guardiamarina Rosendo Melo, capitán de navío Germán Stiglich y capitán de fragata Manuel I. Vegas, no nos han legado una documentación del periodo que nos estamos ocupando y de ello nos lamentamos mucho<sup>39</sup>.

## Homenajes y reconocimientos en vida

El arduo trabajo que realizó Elías en el Museo Naval del Perú, sumado a los valiosos aportes que hizo a la historia, generaron una serie de nombramientos y reconocimientos por parte de diversas instituciones. Encontramos, por ejemplo, el reconocimiento del Consejo Nacional del Callao:

El director del Museo Naval del Perú, capitán de navío (r) Julio J. Elías Murguía, recibió un homenaje del Consejo Nacional del Callao con motivo de la permanente contribución a incrementar el culto a las glorias navales desde el cargo que ocupa. En la foto, el alcalde del Callao, contralmirante (r) E. Carrillo Burgos, le entrega un diploma y medalla de oro<sup>40</sup>.

A ello se suman pequeñas notas periodísticas. Una que ha llamado particularmente nuestra atención es la que se publica en homenaje a sus bodas de oro, pues es quizá una de las pocas notas en las cuales se distingue a un marino que ha dedicado una vida entera al servicio de la Armada Peruana:

38 ELÍAS MURGUÍA. "La Marina 1780 – 1822". En *Colección Documental de la Independencia del Perú*, tomo VII, vol. 1. Lima: Editora ITALPERÚ S.A., 1971, p. I.

39 *Ibidem*, p. VI.

40 Nota periodística: "Distinción al Director del Museo Naval". Publicada en *El Monitor, órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú*, Noviembre 1971, p. 30



El Director del Museo Naval Capitán de Navío (r) Julio José Elías Murguía, recibiendo un distinto por parte del Alcalde del Callao C. Alm. (r) E. Carillo Burgos, como reconocimiento a sus valiosos aportes a la historia. Fotografías tomada de la revista *El Monitor*, Órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú, noviembre, 1971, p. 30.

A mediados del presente mes cumplió sus bodas de oro al servicio de la Marina de Guerra del Perú el capitán de navío (r) don Julio J. Elías Murguía. No había cumplido aún los 18 años cuando ingresó como cadete a la Escuela Naval del Perú [Se recibió] de oficial en 1924 [...] La Marina de Guerra del Perú, a través de estas líneas, le rinde en esta ocasión en forma pública la más cordial y fraterna felicitación, así como su reconocimiento emocionado a este jefe que, a una brillante foja de servicios profesionales, supo con tanto cariño aplicar en continuidad su excepcional calidad de historiador naval y acucioso investigador de nuestro pasado marítimo [...] Sería muy extenso relevar sus méritos, no solo por razones de espacio, sino por no herir su natural y desconcertante modestia. Preferimos concluir agregándole una cosa que quizá le va a agradar muchísimo y a propósito habíamos dejado para el último: el comandante es “puro”... de Ica<sup>41</sup>.

De esta nota desprendemos, además, la gran afectividad y vínculo que mantenía el comandante Elías con la ciudad de Ica, lugar donde nació y vivió su niñez y parte de su juventud. Esa añoranza se ve reflejada en sus constantes colaboraciones con el diario *La Voz de Ica*, donde narra diversos

41 Nota periodística: “C. de N (r) J. J. Elías: una vida al servicio de nuestra Armada”. Publicada en *El Monitor*, órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú, julio 1968, p. 2



acontecimientos de esa ciudad, tratando de fomentar así la identidad local. Como una forma de reconocer estos y otros aportes, el Concejo Provincial de Ica le otorgó un diploma en que se reconocía: “Su importante y gentil participación en la celebración del 408 aniversario de la fundación de la ciudad, y probado amor a Ica, su tierra natal”<sup>42</sup>.

### **Un nombre para la posteridad**

Don Julio José Elías Murguía dejó de existir el 23 de octubre de 1972 en la ciudad de Lima, a los 72 años de edad. Sus restos fueron velados en el local de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del Dos de Mayo y Defensores Calificados de la Patria (institución de la cual fue presidente de 1970 a 1972) y posteriormente fue trasladado a Ica.

Tras su partida diversas instituciones a las que estuvo vinculado, como la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, el Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, el Ministerio de Marina, el Centro Naval del Perú, el Instituto Sanmartiniano del Perú, la Asociación de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, la Asociación Promarina y la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del Dos de Mayo y Defensores Calificados de la Patria, expresaron sus sentidas condolencias a sus familiares, tal como se nota en la sección defunciones del diario *El Comercio*<sup>43</sup>.

La trayectoria y el trabajo de Elías fue tan reconocido que incluso el más alto mandatario de Gobierno se hizo representar durante sus funerales:

El presidente de la República, general de división EP Juan Velasco Alvarado, se hizo representar por el edecán, mayor FAP Guillermo Valdivieso Burneo, en la misa de cuerpo presente del capitán de navío Elías Murguía, fallecido. El acto religioso se realizó en la sede de la Sociedad Fundadores de la Independencia, de la que el extinto fue presidente. Posteriormente, el mismo edecán, en representación del jefe de Estado, asistió al sepelio del ilustre desaparecido<sup>44</sup>.

Pero quizá la más grande muestra de aprecio y reconocimiento a su trabajo fue nombrar al museo que organizó y dirigió por más de 10 años como Museo

---

42 Diploma de mención honrosa al Capitán de Navío (r) Julio Elías Murguía, otorgada por el Consejo Provincial de Ica, el 28 de julio de 1971. Actualmente se encuentra custodiada por el Museo Naval de Perú. Agradecemos al Teniente Primero de la Marina de Guerra del Perú Michel Laguerre Kleimann por habernos dado a conocer sobre la existencia de este diploma y facilitarnos una fotografía de ella.

43 Sección defunciones. Publicado en el diario *El Comercio*, edición mañana, martes 24 de octubre de 1972.

44 Nota periodística: “Presidente Velasco se hizo representar en sepelio Cap. Navío Julio Elías Murguía”. Publicado en el diario *El Comercio*, edición mañana, miércoles 25 de octubre de 1972.

Naval del Perú Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, mediante decreto firmado por el presidente de la República Juan Velasco Alvarado:

Decreto Supremo 017-72-MA.

El presidente de la República

Considerando:

Que por Decreto Supremo 31 de 14 de noviembre de 1958 se creó el Museo Naval del Perú, con el objetivo de reunir en un solo recinto los elementos que constituyen el patrimonio y el acervo histórico de la Marina de Guerra del Perú; que el capitán de navío (r) Julio J. Elías Murguía, desde los principios de la institución, prestó su desinteresada colaboración, encargándosele posteriormente de su funcionamiento; que la infatigable y abnegada labor que desempeñó el capitán de navío (r) Julio J. Elías Murguía, durante más de una década, como director del Museo Naval, le ha permitido el grado del desarrollo alcanzado; que, en consecuencia, es conveniente dictar la norma que cumpla con el propósito indicado, como reconocimiento de la nación al capitán de navío Julio J. Elías Murguía.

Decreta:

Artículo único. El Museo Naval del Perú se denominará en lo sucesivo Museo Naval del Perú Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, con el objeto de perpetuar la memoria de este ilustre marino. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los 7 días del mes de noviembre de 1972.

General de División EP Juan Velasco Alvarado, presidente de la República  
Vicealmirante AP Luis Vargas Caballero, ministro de Marina.<sup>45</sup>

De esta manera, el legado del capitán de navío Julio José Elías Murguía quedó immortalizado en la memoria a través del museo. A este legado se suma la infinidad de obras vinculadas a la historia naval, que hasta hoy son un referente para los jóvenes y no tan jóvenes investigadores.

## CONCLUSIONES

La trayectoria, el legado y la historia que construyó don Julio José Elías Murguía a través de una vida entera al servicio de la Armada Peruana nos permiten reconstruir acontecimientos claves que han tenido lugar en la historia

---

45 Decreto Supremo N° 017 – 72 – MA, de fecha 7 de noviembre de 1972, Orden General de la Armada n° 45, Lima 10 noviembre de 1972.

naval del Perú, como los cambios suscitados en la Escuela Naval del Perú a través de la contratación por parte del Estado Peruano de una Misión Naval Norteamericana, el conflicto de Leticia y la fundación del Museo Naval del Perú (institución próxima a cumplir 60 años de creación). Asimismo, nos permiten rendir un homenaje póstumo a un hombre que de manera anónima trabajó en pro de la historia nacional (unificadora), en un país donde hay mil y un motivo de diferenciarnos.



## Bibliografía

### FUENTES PRIMARIAS

- Archivo Histórico de Marina, Libro Copiador de Relaciones Historiadas n° 931, p. 175.  
Documentación del Museo Naval del Perú.  
*El Comercio* (1924, 1932, 1972).  
*Revista de Marina* (1924, 1957).  
*El Monitor, órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú* (1968, 1971, 1972).  
*Revista Mundial* (1924).  
*Varietades. Revista Semanal Ilustrada* (1924).  
Ordenes Generales de la Armada (1972).

### FUENTES SECUNDARIAS

- AURELL, Jaume; BALMACEDA, Catalina; BURKE, Peter y SOZA, Felipe. *Comprender el pasado. Una historia de la escritura y el pensamiento histórico*. Madrid: Akal. 2013.  
CHAMORRO, William. Tras la estela del Gran Almirante Grau. En: *Revista de Marina*, 2017. Nro. 2, pp. 17-31.  
BENEMÉRITA SOCIEDAD. Capitán de navío Julio José Elías Murguía. En: *150 años de historia de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del Dos de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria*. 2010, pp. 344-352.  
CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Reseñas bibliográficas de oficiales de Marina. 1500-1930*. Lima: Instituto Histórico Militar. 1999, p. 131-132.  
CASTAÑEDA, Alicia y ORTIZ, Jorge. Julio José Elías Murguía. En: *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación Histórica, Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.  
CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. El Perú de la República Aristocrática (1899-1919). En: *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. 2007, pp. 199-232.  
COSAMALÓN, Jesús. *El juego de las apariencias. La alquimia de los mestizajes y las jerarquías sociales en Lima, siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2017.  
DE LA PUENTE CANDAMO, José. *Historia marítima del Perú. La Independencia. 1790 a 1826*. Tomo V, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.  
DENEGRI LUNA, Félix. *Historia marítima del Perú. La República. 1826 a 1851*. Tomo VI, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.  
ELÍAS MURGUÍA, Julio. *Historia naval*. Tomo I. Lima: Museo Naval del Perú. 1970.  
ELÍAS MURGUÍA, Julio. *La Marina. 1780-1822*. En: Colección Documental de la Independencia del Perú. Tomo VII, vol. 1. Lima: Editora Ital Perú. 1971.  
ISHIKI YAMAGAWA, Irma. *Biografía sobre el capitán de navío AP Julio José Elías Murguía*. [Tesis para optar el título de bibliotecaria]. Lima: Escuela Nacional de Bibliotecólogos del Perú. 1980.  
LAGUERRE, Michel. *El Oncenio y el desarrollo de la Armada peruana (1919-1930)*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.  
MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX*. Tomo IV. Lima: Editorial Milla Batres. 1994.  
ORTIZ SOTELO, Jorge. Las rebeliones navales del Callao: 1932 y 1948. Julio de 1999, pp. 84-83. [Consulta: 5 de diciembre de 2016]. Disponible en: <http://revistas.up.edu.pe/index.php/apuntes/article/viewFile/282/273>



# Una visión estratégica militar del ciberespacio

## Capitán de navío Enrique Arnáez Braschi

Graduado de la Escuela Naval como alférez de fragata el 17 de diciembre de 1990. Calificado en Guerra de Superficie, Armas de Superficie y Misiles. Es graduado del Curso Básico de Estado Mayor, del Curso de Comando y Estado Mayor, del Curso de Alto Mando Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval, de los Cursos de Preposicionamiento de Fuerzas Marítimas, Liderazgo y Proceso de Planeamiento Rápido en el Centro de Entrenamiento de las Fuerzas Expedicionarias del Atlántico de la Marina de Estados Unidos, y del Curso de Planeamiento para la Defensa en el Centro de Estudios Estratégicos Hemisféricos de Defensa Centro Perry de la Universidad de Defensa de Estados Unidos. Magíster en Ingeniería de Control y Automatización de la Pontificia Universidad Católica del Perú y en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval. Fue dotación del BAP *Villavicencio* y el BAP *Almirante Grau*, en las áreas de Armamento, Misiles, Control de Tiro, Artillería, Guerra Electrónica y Radares. Asimismo, fue segundo comandante del BAP *Santillana*, y comandante del BAP *Larrea* y del BAP *Quiñones*. Fue dotación del Batallón Ligero de Infantería de Marina N.º 7 en el frente Ucayali. Ha prestado servicios en la Escuela Naval del Perú, en la Dirección General del Personal de la Marina, en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, en el Estado Mayor General de la Marina y en la Secretaría de la Comandancia General de la Marina como subsecretario del comandante general. Del mismo modo, ha prestado servicios como oficial enlace ante la Comandancia de las Fuerzas de las Flotas de la Marina de Estados Unidos, y como asesor del presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa en Washington D.C. El 2 de agosto de 2018 asumió el cargo de comandante de Ciberdefensa de la Marina.



## RESUMEN

En este artículo se describen conceptos relacionados al dominio del ciberespacio tales como Ciberseguridad y Ciberdefensa, y se muestran las amenazas y los tipos de operaciones que se realizan en él.

## PALABRAS CLAVE

Ciberespacio, Ciberseguridad, Ciberdefensa, *hacker*.

## ABSTRACT

This article depicts concepts related to Cyber Space Domain, like Cyber Security and Cyber Defense, likewise threats and kinds of operations that are carried out are shown.

## KEYWORDS

Cyber Space, Cyber Security, Cyber Defense, *hacker*.

Para entrar en el tema, debemos reconocer que a los dominios tradicionales, tierra, mar, aire y espacio, está incorporándose, según varios autores, un quinto dominio: el ciberespacio. Este tema es el que abordaremos en el presente artículo, con la finalidad de llegar a aclarar si la definición se halla orientada correctamente.

## Situación actual y algunos antecedentes

Cuando hablamos del ciberespacio, popularmente nos referimos a lo que ocurre dentro de las computadoras o al Internet y su conectividad. Sin embargo, estos son solo algunos de sus elementos que han facilitado muchos aspectos de nuestra vida, a través del comercio electrónico, la banca electrónica, las comunicaciones como las videoconferencias y la cantidad inmesurable que

• Artículo recibido el 12 de octubre de 2018, aprobado para su publicación el 18 de octubre de 2018

tenemos de información al alcance de nuestras manos. Pese a ello, creo que lo más perceptible son las redes sociales.

Habitualmente evitamos creer que existen riesgos y amenazas en el ciberespacio. Creemos que con un antivirus y un *firewall* ya estamos protegidos, pero estamos muy equivocados.

Para evidenciar el peligro que corremos, como la información inexacta, manipuladora y hasta mal intencionada colocada en Internet al alcance de todos, mencionaremos algunos ejemplos concretos de los últimos meses en Latinoamérica:

- Ataque a la red de bancos en agosto de 2018 en el Perú, mediante métodos de denegación de servicios. Ello implicó miles de solicitudes a todos los servicios de la web del banco y desbordó su capacidad. Los clientes no pudieron usarla. Se usó el *ransomware*, un tipo de *malware* que encripta la información para luego cobrar rescate. En el futuro sabremos las dimensiones de sus consecuencias.
- En mayo de ese año, fue hackeado el Banco de México. El robo alcanzó un monto mayor a los 400 millones de pesos mexicanos.



- En junio, hackearon el Banco de Chile. El robo llegó a los US\$ 10 millones.
- En julio, hackearon el Banco de Chile y robaron los datos de todas las tarjetas de crédito.

Ahora veremos otros sucesos de impacto mucho mayor, por su forma o vector de ataque o por sus consecuencias:

- El 27 de abril del 2007, se produjo el ciberataque más grande en la historia. El Congreso, bancos, ministerios, la prensa y los ciudadanos de Estonia fueron el blanco de un ataque de denegación de servicios. En otras palabras, no podían emplear ninguna de sus páginas web y sus aplicativos *on-line* fueron saturados y desbordados por solicitudes orquestadas. Se acusa a Rusia del ataque, pero no existen evidencias.
- En 2012, se comprobó el hackeo en una planta nuclear de Irán, que buscaba la pérdida de control de las centrífugas, lo que implicaría dañar el proceso de enriquecimiento del uranio. Los rumores incluían la posibilidad de una catástrofe de grandes dimensiones, pero solamente buscaban sacar de servicio a las centrífugas por daños permanentes.
- En 2017, un *hacker* robó 10 GB de información confidencial de un casino en Estados Unidos, al que ingresaron por un sensor (IoT, Internet de las cosas) de una pecera conectada a la red interna.
- Ese mismo año, se produjo un ataque de escala global del *ransomware* WannaCry, que encriptó la información de los computadoras infectadas y solicitó un pago a modo de rescate para liberar la información. Fueron afectados cerca de un cuarto de millón de computadoras de más de 150 países. Las consecuencias fueron pérdidas millonarias por la paralización de las operaciones de las empresas atacadas.
- Otra modalidad evidenciada sucede hace varios años con el grupo armado Estado Islámico o ISIS, que recluta personas mediante el análisis del comportamiento y seducción a través de juegos *on-line*. Del mismo modo, gestiona o consigue su financiamiento mediante el Internet, y sus dimensiones ocultas denominadas Dark Net y Deep Web.

Explicada la situación y denunciadas las amenazas, deseo plantear ciertas interrogantes que orientarán esta exposición de ideas.

## ¿Qué es la Ciberseguridad?

La ciberseguridad tiene dos tipos de interpretaciones. La primera, de característica escolástica, se refiere a la percepción de sentirse libre de riesgo o peligros en el ciberespacio, y está vinculada a la seguridad en términos de bienestar de las personas. Sin embargo, la interpretación más común de la ciberseguridad se refiere a la protección de las redes, los activos informáticos propios o de la empresa a la que se pertenece, es decir, la protección de redes.

Los dos casos pueden ser empleados según el escenario en el cual nos desenvolvemos. A nivel político o estratégico, con los términos de la percepción de libertad de peligros. Y en un ambiente local o táctico, desde el punto de vista de protección de la información y de los activos informáticos.

## ¿Qué es la ciberdefensa?

La ciberdefensa se deriva de la ciberseguridad, referida a su vez a la percepción. La ciberdefensa es el conjunto de capacidades necesarias para asegurar la continuidad en el empleo del ciberespacio, inclusive a pesar de estar siendo atacado.

En este campo, podemos clasificar tres tipos de operaciones.

La primera, de carácter permanente, se denomina *operaciones de defensa* y se encarga de proteger la integridad y fidelidad de la información digital contenida en nuestros activos informáticos, así como el correcto empleo de sus herramientas





y aplicativos. En este tipo de operaciones se encuentra la concientización del personal en emplear el ciberespacio, ya que es el blanco más fácil a través de quienes se busca vulnerar y penetrar una red. También consideran las pruebas de vulnerabilidad que se aplican a todos los activos informáticos, incluso los que se encuentran en las unidades de combate, como aviones, buques, vehículos y todos los equipos que emplean, hasta en forma aislada, al ciberespacio.

La segunda se denomina *operaciones de explotación* y comprende el empleo de las capacidades de buscar, investigar y recolectar información útil en el ciberespacio respecto a datos de interés sobre vulnerabilidades propias, amenazas, potenciales adversarios como criminales y hasta extremos como el terrorismo y el narcotráfico. Las áreas de explotación comprenden el Internet, las redes sociales, la media y las redes ocultas como las mencionadas Deep y Dark Web.

Por último, el tercer tipo de operación corresponde a las *operaciones de respuesta*. En ellas se procura penetrar redes o sistemas informáticos de las amenazas de manera deliberada, siempre con las autorizaciones de las respectivas autoridades, con la finalidad de controlar sus activos, degradarlos o, en todo caso, neutralizarlos.

Estas operaciones, que son realizadas en tiempo real y conducidas bajo los esquemas de operaciones militares, son acompañadas por gestiones de investigación y desarrollo tanto de nuevas técnicas como del *malware* que emplea la amenaza, con la finalidad de comprender y aprender su comportamiento, y, si es necesario, convertirlo en un arma propia mejorada. Esto se consigue con métodos de análisis forense e ingeniería reversa.

### **¿Qué es y cómo está conformado el Ciberespacio?**

El ciberespacio es real y va más allá de la conectividad y del Internet. Debemos ser conscientes de que un *smartphone* con sus aplicativos y su inmersión en Internet es parte componente de él y nosotros, las personas, somos los interactuantes.

Hay varios conceptos técnicos que definen una serie de capas del ciberespacio. Sin embargo, podemos emplear tres elementos para una clasificación más sencilla: la información, las redes informáticas (*hardware y software*) y las personas o usuarios.



El ciberespacio es el ambiente dentro de las redes, donde existe información que es empleada por personas y por otras máquinas, como computadoras, terminales o sensores conocidos como parte del IoT y su evolución a loE (Internet of Everything) para sus propios intereses.

### **¿Resulta necesario conducir operaciones militares en el Ciberespacio?**

Dado que el ciberespacio es un ambiente independiente por su característica digital, y que a la vez está vinculado con la realidad a través de sensores y actuadores, es factible realizar operaciones que tengan un resultado dentro del mismo ciberespacio y hasta fuera de él, tal como lo vimos en los ataques con consecuencias físicas citados al inicio de este artículo.

Podemos razonar lógicamente de la siguiente manera: si es factible realizar operaciones, entonces algunas de ellas pueden tener características militares.

¿Es necesario realizar operaciones militares? Sí, siempre y cuando esté comprometida la seguridad digital que comprometa a la seguridad nacional.

Uno de los mandatos principales de las Fuerzas Armadas a nivel mundial es defender la soberanía de su país. Si sabemos que la soberanía se refiere a la

capacidad de un Estado de ejercer el control con responsabilidad y autoridad sobre su territorio y nación, la pérdida de la soberanía se traduciría en el descontrol de su territorio o nación, es decir, la pérdida de su propiedad.

A modo de comparación, digamos que, si nosotros, como personas, somos dueños y propietarios de nuestra información digital y de nuestros activos informáticos, debemos estar en condiciones de controlarlos y protegerlos, porque a nadie le gusta el robo de información o el empleo de sus propias cosas sin su respectiva autorización (*webcams*, impresoras, televisores y otros artefactos). De lo contrario, no son nuestros de manera soberana y es necesario defenderlos. A escala del Estado sucede lo mismo. Por lo tanto, se tienen que realizar operaciones militares para defender nuestros intereses soberanos, incluso en el ciberespacio.

### **¿Es realmente un Quinto Dominio?**

Para esta definición debemos tener en cuenta que los dominios actuales (tierra, mar, aire y espacio) son ámbitos que responden a las aplicaciones del arte operacional de la guerra y sus respectivos factores de tiempo, espacio y fuerza, así como a las funciones, que son comando y control, inteligencia, información, fuego, movimiento y maniobra, protección y sostenimiento.

Las velocidades actuales del empleo del ciberespacio vinculan a los factores tiempo y espacio en un solo factor tiempo-espacio fusionado, porque es posible atacar al otro lado del mundo con la velocidad de un clic.

En el futuro se podrá dividir nuevamente a estos dos factores, debido a la relatividad del espacio-tiempo definida por el doctor Albert Einstein en su teoría de la relatividad. Fuera de esta aclaración, todos los factores y funciones de la guerra se cumplen en el ciberespacio.

Este tema, durante el IV Simposio Internacional de Defensa y Seguridad, organizado por la Marina de Guerra del Perú en agosto de 2018, me llevó a una discusión extremadamente agradable con colegas en temas estratégicos de guerra y ciberespacio, como el doctor Geoffrey Till, el doctor Milan Vego, el capitán USN (r) Alfred Turner y el coronel USAF David Schilling, a quienes agradezco su predisposición. Sus puntos de vista ampliaban estas aproximaciones sobre la correcta definición del nuevo dominio asignado al ciberespacio, donde



existe la necesidad, como mencionó el doctor Till, del “comando y control del ciberespacio para el uso seguro y libre por todos”.

La excepción fue el doctor Vego, quien fundamentó que el ciberespacio es un tema de exclusiva tecnología e información, y que no responde específicamente a aspectos de doctrina. Su trato como dominio recomendó que sea reflexionado de manera más profunda o menos ligera.

En mi opinión, vistas las descripciones fundamentadas en los párrafos precedentes, al poder emplearse para realizar operaciones militares y ataques con posibles consecuencias físicas, el ciberespacio debe ser tratado en el planeamiento militar como el quinto dominio que permite proteger nuestras redes de manera complementaria al resto de dominios, pero que es exclusivo para la ejecución de ataques en la defensa de los intereses y de la soberanía de los Estados.

Para finalizar, es conveniente resaltar que la velocidad de los ataques, los enormes daños que producen y la rápida evolución de estas amenazas son un desafío que se agrava por la ilegalidad de los atacantes y la falta de fronteras, como consecuencia de la carencia de legislación para ellos. La única forma de hacer frente a las amenazas transnacionales en el ciberespacio se puede conseguir con éxito mediante claros criterios de cooperación y colaboración internacional, intersectorial e interagencial, lo que compromete tanto a actores públicos como a privados.

Por lo tanto, mientras estamos en un periodo donde las normas aún no están claras y sabiendo que es necesario contar con el empleo seguro y libre del ciberespacio, es conveniente tratarlo como un quinto dominio. Debemos asignarle el comando y control correspondiente para tal fin, con el objetivo de realizar operaciones militares que defiendan los intereses y la soberanía del Estado en el ciberespacio, optimizando las operaciones con alianzas y coaliciones entre todos los actores involucrados, y enarbolando los principios de colaboración y cooperación.





# Amenaza bajo las olas: breve mirada al poder submarino peruano a finales de la década de 1920

## Teniente EP. Jaime Miguel Taype Castillo

Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal, con maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Es oficial del Ejército. Ha ganado el Concurso Nacional de Tesis en Historia 2013. Publica artículos de historia militar y naval en la *Revista de Marina, Documenta de Historia Militar, Expresión Militar, Pensamiento Conjunto de las FF.AA.*, y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia). Es articulista invitado en el diario *La República*.



## RESUMEN

Bajo una coyuntura de tensiones producidas por la posesión final de las regiones de Tacna y Arica, tras casi tres décadas de transcurrida la guerra que protagonizaron el Perú y Chile de 1879 a 1883, las Armadas de estos países se embarcaron en un proceso de adquisición de buques y submarinos que fortalecieran sus escuadras y, por ende, garantizaran su soberanía marítima. El Perú había tomado la iniciativa, y el Gobierno chileno no se quedó atrás, mientras ambos paralelamente negociaban en el campo diplomático la posesión de las dos provincias.

## PALABRAS CLAVE:

Buques, submarinos, Armada del Perú, Armada de Chile, diplomacia.

## ABSTRACT

Under the situation of tensions produced by the final possession of the regions of Tacna and Arica, after almost three decades elapsed from the war that involved Peru and Chile from 1879 to 1883, the Navies of these countries were engaged in a procurement process of Ships and Submarines that fortified their squadrons and, hence, secured their maritime sovereignty. Peru had taken the initiative and the Chilean government did not fell behind, while both were negotiating in parallel in the diplomatic field the possession of the two provinces.

## KEYWORD:

Ships, Submarines, Peruvian Navy, Chilean Navy, diplomacy.

## Introducción

“Entre los países no existe la hermandad, sino los intereses” es una frase común que siempre circula en las clases y conferencias vinculadas con la defensa nacional y la historia de las guerras. La frase resume la presencia constante de los enfrentamientos bélicos, especialmente en la historia contemporánea.

• Artículo recibido el 9 de noviembre de 2018, aprobado para su publicación el 18 de noviembre de 2018

En Sudamérica, particularmente la relación que vivieron el Perú y Chile durante la década de 1920, se desarrolló en no muy pocas ocasiones de manera accidentada, debido a que ambos países se embarcaron en una disputa por posesionarse definitivamente de las provincias de Tacna y Arica, tras varios años de haber ocurrido la Guerra del Guano y del Salitre, en la que fueron los protagonistas a finales del siglo anterior.

El Perú hasta entonces resultaba siendo el más perjudicado, tras quedar privado de dichos territorios junto con Tarapacá como resultado de la guerra. El tratado de Ancón de 1883 señalaba que durante 10 años Tacna y Arica estarían bajo el poder de Chile, y que al finalizar dicho periodo se llevaría a cabo un plebiscito para determinar con cuál de los dos países quedarían ambas provincias. Al vencerse el plazo convenido en el tratado, hubo protesta peruana<sup>1</sup>.

El desinterés de no muy pocas autoridades peruanas en los siguientes años por poner en agenda el plebiscito, así como la incomprendida pasividad o falta de carácter frente a las acciones de “chilenización” sobre Tacna y Arica (aunque hubo excepciones, como lo ocurrido durante el Gobierno de Eduardo López de Romaña, que rompió relaciones con Chile), donde no fue ajeno el hostigamiento y asesinato de los peruanos que resistían a dichos embates, particularmente por parte de los tacneños, no significó que en el campo militar, especialmente naval, se descuidaran nuestras fuerzas ante un hipotético nuevo conflicto.

Si bien se desarrollaban “aparentes” actividades que mostraban actitudes de amistad entre las Armadas de ambos países, la realidad era que estos habían iniciado el fortalecimiento de sus escuadras. Curiosamente, la Marina de Guerra del Perú había comenzado dicho proceso, lo que provocaría luego una desesperada reacción de su similar sureño ante la preocupación de La Moneda durante la década de 1920, como veremos a continuación.

## El poder naval de la época

Poco antes de la Primera Guerra Mundial (1914-1919) el Perú tenía una modesta pero modernizada flota, constituida por los cruceros Grau y Bolognesi, que arribaron a nuestro país en 1907, el Lima y el cazatorpedero Teniente Rodríguez, adquiridos en 1914, además de los sumergibles Ferré y Palacio<sup>2</sup>.

---

1. DE RAMÓN, Armando. Historia de Chile: Desde la invasión incaica hasta nuestros días, 1500-2000. Santiago de Chile: Editorial Biblo. 2001, p. 129.



En 1921, el BAP Lima fue sometido a reparaciones y al reemplazo de carbón por petróleo como combustible. El Grau y el Bolognesi siguieron la misma transformación en 1925. Las cañoneras Napo y Coronel Portillo adquiridas para la Amazonía, incrementaron nuestra la flota naval<sup>3</sup>.

Tras la Gran Guerra en Europa, la Armada chilena había considerado a su par peruano con un nivel "inferior" respecto al resto de Marinas del continente, por lo que nuestra flota no constituía motivo de preocupación para las autoridades navales mapochas<sup>4</sup>. Los ojos de estos estaban más bien observando las actividades de la Armada Argentina, a pesar de que en 1902 habían acordado el Pacto de Mayo, a través del cual ambos países conservarían las escuadras necesarias para que Chile defendiese sus costas en el Pacífico y Argentina, el Atlántico y Río de la Plata, tras una larga carrera armamentista que comenzó en 1881 y que estuvo a punto de culminar en una guerra<sup>5</sup>.

Sin embargo, un oficial del Ejército del Perú manifestaría la importancia de tener una fuerza militar como respaldo a las negociaciones diplomáticas:

Si el Gobierno sabe que puede disponer de un ejército fuerte, sólido y bien organizado, sus negociaciones diplomáticas podrán presentar un carácter más enérgico que si no tiene para apoyarlas sino un ejército débil. En el primer caso, podrá sostener sus pretensiones hasta llegar a la guerra, mientras en el segundo caso estará casi siempre obligado a sufrir la ley de su adversario<sup>6</sup>.

Pero retomando la percepción que tenía sobre la Marina peruana, la Armada chilena cambiaría de actitud cuando nuestras autoridades políticas y navales iniciaron una serie de reuniones negociadoras con Estados Unidos para la adquisición y conformación de una fuerza de submarinos.

2. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Marina de Guerra del Perú: Su historia. Lima: Dirección de Intereses Marítimos e Informaciones. 2007, p. 59. También véase: TAYPE, Jaime. BAP Coronel Bolognesi. En: Documenta de Historia Militar, 2016, año 7, nro. 7, pp. 154-164.
3. BASADRE, Jorge. Historia de la Republica del Perú, 1822-1933, tomo 14. Lima: Empresa Editora El Comercio. 2005, p. 223.
4. Chile impulsó infructuosamente un tratado que debían firmar también Argentina y Brasil. Si bien esta estrategia diplomática impulsada desde Santiago no tuvo éxito, lo cierto es que sirvió para evitar que Buenos Aires se sintiera tentado en presionar con su reconstruido poder naval a su par chileno, el que no hubiera tenido opción de oponerse debido a que los acorazados y destructores que se construían en Gran Bretaña fueron embargados por esa potencia a raíz de la Primera Guerra Mundial. Al finalizar la guerra, la Armada chilena pudo tener de vuelta dichas unidades navales y establecer su equilibrio ante Argentina. En VARAS, Augusto y otros. Percepciones de amenaza y políticas de defensa en América Latina. Santiago de Chile: FLACSO-CEEA. 1993, p. 370. También véase: ARMADA DE CHILE. El poder naval chileno. Valparaíso: Revista de Marina. 1985, pp. 608-609.
5. DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES. Historia marítima argentina. Buenos Aires. 1991, p. 58.
6. Informe reservado y confidencial del inspector general del Ejército, general Pelligrin, al presidente de la Republica. Lima, 30 de julio de 1923. Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.



Submarino *R-2* y cazatorpedero *Teniente Rodríguez*

El 23 de noviembre de 1923, el ministro de Marina Juan Manuel La Torre efectuó en el Congreso una descarnada exposición sobre la situación de la Armada, señalando el mal estado de los pocos medios disponibles [...] Casi simultáneamente presentó un plan de acción de emergencia para superar esta situación, en el cual, a sugerencia del jefe de la Misión Naval Norteamericana, recomendaba adquirir seis submarinos, seis destructores y 25 hidroaviones<sup>7</sup>.

En efecto, como parte de la puesta en práctica de la modernización impulsada por la Misión Naval Norteamericana en nuestro país, en 1926 llegaron al Callao los dos primeros submarinos de clase "R", a los que tiempo después se sumaron dos unidades similares más. Así quedó conformada la fuerza de submarinos peruanos con los sumergibles bautizados como *R-1*, *R-2*, *R-3* y *R-4*, que fueron construidos por la Electric Boat Co. de Groton, en Estados Unidos<sup>8</sup>.

La próxima llegada de los submarinos *R-1* y *R-2* [...] fue motivo para la reorganización de las fuerzas navales en una sola escuadra, compuesta de dos divisiones, la de cruceros integrada por el *Almirante Grau*, el *Coronel*

7. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y COMANDANCIA DE LA FUERZA DE SUBMARINOS. Fuerza de submarinos, 100 años: 1911-2011. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2011, p. 49.
8. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Compendio de la historia marítima y naval del Perú. Callao: Dirección de Intereses Marítimos. 1998, pp. 52-53.

*Bolognesi* y el *Teniente Rodríguez*, y la división de submarinos que estaba compuesta por los *R-1*, *R-2* y el *Lima*<sup>9</sup>.

La presencia de los nuevos sumergibles peruanos causó preocupación en la Armada chilena, al considerarlos una verdadera amenaza a su escuadra y la obligó a reorientar los entrenamientos a fin de neutralizar los posibles peligros a la que podría estar expuesta, sobre todo el acorazado *Latorre*, la unidad maphocha más importante, ante un hipotético ataque sorpresa ejecutado por los submarinos peruanos. Debe tenerse en cuenta que para entonces no se había desarrollado el sonar, que recién se empleó en la década de 1940<sup>10</sup>.

También debe considerarse que para esos años se estaban llevando a cabo las negociaciones en torno a la posesión de Tacna y Arica. Si bien la Armada chilena veía sin sobresaltos a su par peruano hasta antes de las adquisiciones mencionadas, el Ejército de ese país no tenía esa misma actitud, especialmente tras asumir Leguía su segundo Gobierno.

Desde fines de 1919 La Moneda comenzó a recibir informaciones, de diferentes conductos, de la ocupación, por fuerzas peruanas relativamente considerables, de la línea Cusco-Juliaca-Puno-Arequipa-Tingo-Mollendo, puntos todos ellos unidos por el ferrocarril. Las mismas fuentes indicaban que había fuerzas adelantadas en Locumba, Moquegua y otras localidades. Este inusitado movimiento de tropas en el país del norte llevó, naturalmente, a inquietar al Alto Mando chileno. Por otra parte y, en vista de que en esa época las relaciones entre Chile y Argentina eran buenas, el Gobierno del Perú estimó más razonable y práctico volver sus ojos, en primer lugar a los Estados Unidos y enseguida hacia Europa. En esta última, una propaganda hábilmente manejada supo presentarnos como los espoliadores, sin títulos y sin escrúpulos, del Perú y los detentadores indebidos de Tacna, Arica y Tarapacá<sup>11</sup>.

Este nuevo panorama que imponían los sumergibles peruanos obligó a los marinos chilenos a desarrollar una serie de ejercicios de protección para el *Latorre* en altamar, a cargo de cinco cazatorpederos que fungían de escudo o

- 
8. RODRÍGUEZ, John. *Cruceros: Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884*. Callao: Dirección de Intereses Marítimos. 2000, p. 89
  9. LAROUSSE. *Descubrimientos e inventos*. Tomo VI. Santiago de Chile: Sociedad Comercial y Editorial Santiago. 1999, p. 621.
  10. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE. *Historia del Ejército de Chile, 1914-1949*. Tomo VIII. Santiago de Chile: Imprenta del Estado Mayor del Ejército. 1982, p. 220.

cortina protectora, que se complementarían luego con el arribo de los submarinos tipo "H" que hacían una fuerza de ataque.

Sin embargo, durante sus maniobras en altamar se evidenció que los cazatorpederos chilenos no tenían las condiciones evolutivas necesarias para actuar como protectora del *Latorre*, debido a su tamaño y la forma del casco. Ante esta preocupante situación, el alto mando naval chileno se vio obligado a encargar entre 1927 y 1929 la construcción de seis destructores tipo Serrano, para que actuaran como buques cortina<sup>12</sup>.

Estos buques antisubmarinos llegaron paulatinamente a Chile a partir de 1929 y fueron bautizados con los nombres de *Serrano*, *Orella*, *Riquelme*, *Hyalf*, *Videla* y *Aldea*. La apurada compra de estos navíos trajo como consecuencia que los cañones que poseían resultaran poco eficaces ante un posible encuentro en superficie. Sus características marinas eran inadecuadas para enfrentar las malas condiciones del tiempo .

Paralelamente, los submarinos tipo "H" anteriormente mencionados fueron construidos entre 1928 y 1929 en Inglaterra, casi tres años después de la adquisición por parte de la Armada peruana. Al llegar a Chile, adoptaron los nombres de *Thomson*, *Simpson* y *O'Brien*. En marzo de 1930 se sumó el buque "madre" de submarinos *Araucano*<sup>13</sup>.

Siguiendo con las adquisiciones de navíos por parte de la Armada de Chile, en 1929 se construyeron las petroleras *Maipú* y *Rancagua*, que debían ser empleadas durante el desplazamiento de la escuadra. Todas estas compras a finales de la década de 1920 tuvieron como principal propósito proteger y abastecer al acorazado *Latorre*<sup>15</sup>, que durante ese tiempo recién pudo cambiar sus calderas de carbón por las de petróleo, así como reemplazar su artillería antiaérea por los nuevos cañones de 4 pulgadas. Se le dotó de un hidroavión, que era lanzado mediante una catapulta hidráulica, para luego ser recogida por una grúa adaptada sobre el buque<sup>16</sup>.

Junto a esta fuerza de superficie y de submarinos, continuó operando una división de cruceros impulsados a carbón, los cuales fueron dados de baja paulatinamente tiempo después. En resumen, el panorama que se observaba a finales de la década de 1920 era que la Armada chilena, por un lado, adquiriría

---

11. ARMADA DE CHILE. El poder naval chileno. Valparaíso: Revista de Marina. 1985, pp. 608-609.

12. *Ibid.*, p.610.

13. *Ibid.*, p. 611.

14. Este acorazado fue lanzado al mar el 27 de noviembre de 1913 en Londres rumbo a Chile. Paradójicamente, en pleno



*Submarino Peruano R2*

buques y submarinos, buscando constituir además un cerco de protección para el Latorre impulsado por sus preocupaciones, mientras que su par peruano se dedicaba a intensificar las prácticas de evoluciones y ejercicios de tiro, como sucedió en 1929<sup>17</sup>.

En ese mismo año, el entonces contralmirante Roberto Chappuseaux, quien se desempeñaba como agregado naval de la embajada especial que el Gobierno de Chile acreditó ante el Perú, con motivo de la inauguración del nuevo periodo presidencial de Leguía en ese mismo año, hizo entrega de un obsequio significativo a la Escuela Naval del Perú a nombre de los cadetes navales chilenos.

Este encuentro se vio reflejado cuando en noviembre de dicho año llegó al Callao el entonces buque escuela chileno *General Baquedano*, en una visita de confraternidad. Su tripulación recibió diversos agasajos oficiales y sociales, y además rindió homenaje a la estatua del almirante Grau que se levanta en el Callao. Culminó su estadía con desfiles en las principales calles de la capital ante la presencia del presidente Leguía<sup>18</sup>.

---

trayecto lo sorprendió el inicio de la Primera Guerra Mundial, situación que lo obligó a volver y ser utilizado por

Esta atención fue luego correspondida por los cadetes navales peruanos, durante su viaje a Chile en marzo de 1930. Este gesto, al igual que el anterior, era interpretado como señales del espíritu de “confraternidad” entre ambas naciones.

El 4 de marzo de 1930 los cruceros *Almirante Grau*, *Coronel Bolognesi* y los submarinos *R-1*, *R-2*, *R-3* y *R-4* zarparon del Callao rumbo a Valparaíso, en cumplimiento del crucero de verano y la inclusión de una visita de cordial amistad a dicho puerto. Cuatro días después, a la altura de Punta Angamos, la escuadra peruana tomó contacto con el acorazado chileno *Prat* e intercambió saludos protocolares. Los marinos peruanos fueron recibidos con vivo entusiasmo en Valparaíso el 11 de marzo<sup>19</sup>. Además de la cordialidad, el interés principal mapocho consistía en observar las características y capacidades de los sumergibles peruanos. Con estas visitas, se buscaba estrechar las relaciones entre ambas armadas, tras varias décadas de tensiones posteriores a la Guerra con Chile.

Debemos señalar, además, que antes de la sublevación de la Marina chilena en 1931, esta había organizado su escuadra en dos bloques: el Activo y el de la Reserva. El primero lo conformaban los buques adquiridos y modernizados a fines de la década de 1920, incluyendo el vetusto crucero *O'Higgins*, que databa de 1898<sup>20</sup>. Mientras tanto, el bloque de la reserva estaba encabezado por el acorazado el *Almirante Latorre*, seguido de los destructores *Orella* y *Serrano*, además del cazatorpedero Lynch. Este último estaba dedicado a las labores de instrucción.

Ambos bloques tenían su base de operaciones en el puerto de Coquimbo, debido a sus mejores condiciones climatológicas. Además, en Talcahuano se concentraba la flotilla de submarinos con su buque-madre *Araucano* y el antiguo crucero *Blanco Encalada*, además del cazatorpedero *Condell*<sup>21</sup>.

De esta manera quedaron conformadas las fuerzas de superficie y de submarinos del Perú y Chile, que no llegaron a enfrentarse al firmarse a comienzos de junio de 1929 el Tratado Rada-Gamio-Figueroa Larraín y su protocolo complementario. El Perú reincorporó Tacna dos meses después, pero no Arica<sup>22</sup>,

---

Inglaterra durante la guerra en calidad de prestado. Al finalizar la contienda, fue devuelto a Chile. Véase: ARMADA DE CHILE. El poder naval chileno. Valparaíso: Revista de Marina. 1985, pp. 608-609.

15. *Ibid.*, p. 611. También véase: repositorioarchivohistorico.armada.cl/handle/1798.

16. RODRÍGUEZ, John. Cruceros: Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884. Callao: Dirección de Intereses Marítimos. 2000, p. 90.

17. BASADRE, Jorge. Historia de la República del Perú, 1822-1933. Tomo 14. Lima: Empresa Editora El Comercio. 2005, p. 133.

18. *Ibid.*, p. 133.

19. AGUIRRE, Carlos. Mis recuerdos de la escuadra en 1931. 1991. [Consulta: 3 de agosto de 2018]. Disponible en: [www.](http://www.)



*Submarino Peruano R4*

revés que debilitaría el respaldo de las Fuerzas Armadas y de la población hacia Leguía.

El posterior colapso de Wall Street en octubre de 1929 generó abruptos cambios en ambos países. En Chile, las obras de construcción se paralizaron, las fábricas llevaron a cabo despidos masivos, las huelgas impulsadas por el Partido Comunista se intensificaron, entre otras manifestaciones violentas, que terminaron por sumergir al país y sobre todo a su capital en el más absoluto caos. Todo ello provocó la dimisión de su gobernante a mediados de 1931, coyuntura que creó las condiciones para que meses después se sublevara un sector importante de su Armada.

Mientras tanto, en el Perú Augusto B. Leguía era depuesto del poder por el comandante del ejército Luís Miguel Sánchez Cerro, conocido con el apelativo del Macho Mocho, quien se rebelaría en Arequipa.

Paradójicamente, la modernización de las fuerzas navales de ambos países terminó siendo empleada no por una contienda bélica, sino más bien por la influencia de los partidos políticos de corte radical, que buscaron tomar el poder de sus respectivos países por la fuerza, imitando situaciones similares ocurridas en Europa.

La sublevación de la Armada chilena en setiembre de 1931<sup>23</sup> y otra de similares características ocurrida en el Perú en mayo de 1932 marcarían no solo las consecuencias de la crisis económica, sino también el surgimiento y protagonismo de los partidos de masas en el continente, reflejados en el Partido Comunista chileno y en el Partido Aprista peruano<sup>24</sup>.

De esta manera concluimos que la década de 1920, la presencia de los submarinos peruanos tipo "R" en el Pacífico, provocó un gran impacto psicológico entre las Marinas de esta parte del continente, particularmente en su similar chileno. Subestimar a quien creyó un país debilitado por la derrota tras casi cinco años de guerra a finales del siglo XIX, les provocaría un sorpresivo y prolongado dolor de cabeza a los mandos navales chilenos al ver como la Marina de Guerra del Perú, aprendiendo de las lecciones del pasado, conformó una división de submarinos que fue percibido como una amenaza. Mientras nuestros marinos navegaban con destreza sus sumergibles y demás unidades de superficie, prestos a combatir; sus similares sureños trataron de equiparar el "poder submarino peruano" adquiriendo unidades a último momento y buscando estrechar los lazos de amistad, a fin de aminorar lo que ellos consideraban como una grave amenaza.

Bajo las olas, aquellos tiburones de acero continúan navegando sigilosos, resguardando nuestra soberanía marítima.

---

[revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf](http://revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf)

20. *Ibid.*

21. KLARÉN, Peter. Nación y sociedad en la historia del Perú. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004, p. 330.

22. Interesantes trabajos son los de JUSTO, Liborio (1971). La sublevación de la escuadra. Santiago de Chile: Prensa Latinoamericana. 1971, y FUENZALIDA, Rodrigo. La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario. Tomo II. Valparaíso: Editorial de la Armada de Chile. 1975.

23. TAYPE, Jaime. Tensiones en la bahía: Las sublevaciones navales en Chile y Perú de 1931 y 1932. En: Revista de Marina, 2016. Año 109, nro. 2, pp. 94-113. También véase: ORTIZ, Jorge (1997). Rebeliones navales en el Callao: 1932 y 1948. En: Revista Apuntes, 1997, Editorial Universidad del Pacífico, y MASTERSON, Daniel. Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre las relaciones civiles militares. 1930-2000. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001.





## Bibliografía

- ARMADA DE CHILE. *El poder naval chileno*. Valparaíso: Revista de Marina. 1985.
- BASADRE, Jorge. *Historia de la Republica del Perú, 1822-1933*. Tomo 14. Lima: Empresa Editora El Comercio. 2005.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. (2004). *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Estudios Peruanos.
- DE RAMÓN, Armando. *Historia de Chile: Desde la invasión incaica hasta nuestros días, 1500-2000*. Santiago de Chile: Editorial Biblo. 2001.
- DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES. *Historia marítima argentina*. Buenos Aires. 1991.
- DURAND, Luis. *Perú histórico. Siglo XX, nuevo siglo, nuevos retos*, tomo 8. Lima: La Republica y Milla Batres. 2005.
- ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE. *Historia del Ejército de Chile 1914-1949*. Tomo VIII. Santiago de Chile: Imprenta del Estado Mayor del Ejército. 1982.
- FUENZALIDA, Rodrigo. *La armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*. Tomo II. Valparaíso: Editorial de la Armada de Chile. 1975.
- HILDEBRANDT, César. Haya como agente de los intereses chilenos. En: *Hildebrandt en sus Trece*, Lima, 19 de octubre de 2012. Año 3, nro. 127, pp. 16-17.
- JUSTO, Liborio. *La sublevación de la escuadra*. Santiago de Chile: Prensa Latinoamericana. 1971.
- KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004.
- LAROUSSE. *Descubrimientos e inventos*. Tomo VI. Santiago de Chile: Sociedad Comercial y Editorial Santiago. 1999.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Marina de Guerra del Perú: Su Historia*. Lima: Dirección de intereses marítimos e informaciones. 2007.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Compendio de la historia marítima y naval del Perú*. Callao: Dirección de Intereses Marítimos. 1998.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y COMANDANCIA DE LA FUERZA DE SUBMARINOS. *Fuerza de submarinos, 100 años: 1911-2011*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2011.
- MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000*. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001.
- ORTIZ, Jorge (1997). Rebeliones navales en el Callao: 1932 y 1948. En: *Revista Apuntes*, 1997, Editorial Universidad del Pacífico.
- REVISTA MUNDIAL. Lima, 17 de diciembre de 1926. Año VII, nro. 240.
- RODRÍGUEZ, John. *Cruceros: Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884*. Callao: Dirección de Intereses Marítimos. 2000, p. 89.
- TAYPE, Jaime. Tensiones en la bahía: Las sublevaciones navales en Chile y Perú de 1931 y 1932. En: *Revista de Marina*, 2016. Año 109, nro. 2, pp. 94-113.
- TAYPE, Jaime. BAP *Coronel Bolognesi*. En: *Documenta de Historia Militar*, 2016, año 7, nro. 7, pp. 154-164.
- VARAS, Augusto y otros. *Percepciones de amenaza y políticas de defensa en América Latina*. Santiago de Chile: FLACSO-CEEA. 1993.

### Fuentes documentales

- Informe reservado y confidencial del inspector general del Ejército, general Pelligrin, al presidente de la Republica. Lima, 30 de julio de 1923. Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.



# ***La pesca INDNR es una grave amenaza a la salud de nuestros océanos.***

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada



Organización de las Naciones  
Unidas para la Alimentación  
y la Agricultura

Fuente: <https://twitter.com/FAOenEspanol/status/1003967943473094657>

# Compatibilidad del “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” con el derecho peruano

**Eduardo Ramos Ferretti<sup>1</sup>**

Abogado por la Universidad de San Martín de Porres. Posgrado de especialización en Relaciones Internacionales y estudiante de la maestría en Ciencia Política y Relaciones Internacionales en la Escuela de Gobierno y Políticas Públicas de la Pontificia Universidad Católica del Perú.



## RESUMEN

El artículo pone a la vista un tema de interés de relevancia internacional, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), cuya práctica es contraria a las medidas de conservación y ordenación pesquera establecidas en el sistema jurídico internacional, y es considerada actualmente como una de las grandes amenazas a la protección de los mares y la sostenibilidad de los recursos marinos vivos.

Por ello, el autor realiza un análisis comparativo de las principales disposiciones del acuerdo internacional vigente bajo estudio con las normas peruanas, referidas a las medidas del Estado rector del puerto para combatir la pesca INDNR, a la luz de la reciente ratificación del Perú a este tratado internacional, con el propósito de determinar las compatibilidades de ambos regímenes jurídicos y proponer acciones necesarias para su implementación en el Perú.

## PALABRAS CLAVE

Pesca, actividades relacionadas con la pesca, pesca INDNR, puerto, buque, medidas de conservación y ordenación, Estado rector del puerto.

## ABSTRACT

The article reveals a topic of international interest related to illegal, unreported and unregulated fishing (IUU fishing), whose practice is contrary to the conservation and management measures established in the international legal system, being considered currently as one of the great threats to the protection of the seas and the sustainability of living marine resources.

Therefore, the author makes a comparative analysis of the main provisions of the Agreement under study with Peruvian standards, referring to the port State measures to combat IUU fishing, in light of Peru's recent ratification of this international treaty, with the purpose of determining the compatibilities of both legal regimes and propose actions necessary for their implementation in Peru.

## KEYWORDS

Fishing, fishing related activities, IUU fishing, port, vessel, conservation and management measures, State of the port.

<sup>1</sup> El presente trabajo es una actualización de la consultoría *Estudio nacional sobre las buenas prácticas, compatibilidades, vacíos e incongruencias de la legislación peruana a la luz del Acuerdo del Estado Rector del Puerto para Prevenir, Detener y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada* (Pesca INDNR), realizada por el autor para la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) en 2011.

## Introducción

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) señala que las Medidas del Estado Rector del Puerto (MERP) son los requisitos establecidos o las intervenciones que llevan a cabo los Estados ribereños como condición para el uso de sus puertos y que los barcos pesqueros extranjeros deben cumplir o estar sujetos a ellos<sup>2</sup>.

En general, las MERP nacionales constan de restricciones y requisitos de notificación previa al ingreso en el puerto, uso de puertos determinados, restricciones para la descarga o transbordo de pescado, restricciones sobre los suministros y los servicios, requisitos de documentación e inspección en los puertos y disposiciones afines, como la lista de barcos participantes en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), además de otras medidas relacionadas con el comercio y las sanciones.

Estas medidas se han incorporado o convertido en instrumentos internacionales. Acaso el más importante es el "Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada" (AMERP), que tiene carácter vinculante u obligatorio para las Partes que la suscriban<sup>3</sup>.

El texto del AMERP consta de un preámbulo, 10 partes con 37 artículos y cinco anexos. La parte 1 corresponde a las disposiciones generales, básicamente referidas a los términos utilizados, objetivos, aplicación, entre otros, mientras que las partes 2 y 3 se circunscriben a las condiciones que deben cumplir los buques extranjeros para su ingreso y uso de puertos nacionales. La parte 4 comprende lo relativo a la inspección y seguimiento de los buques pesqueros extranjeros, la parte 5 alude a las funciones del Estado del pabellón, y la parte 6 detalla las necesidades de los Estados en desarrollo. Las partes 7, 8, 9 y 10 corresponden a disposiciones adicionales y finales vinculadas con los aspectos formales del Acuerdo. Como se ha señalado, los anexos del AMERP son cinco (A, B, C, D y E). El anexo A contiene la información que los buques deberán facilitar antes del ingreso del buque, el anexo B establece los criterios para el procedimiento de inspección del Estado rector del puerto y el anexo C alude

---

2 FAO. Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP). [Consulta: 26 de agosto de 2017]. Disponible en: <http://www.fao.org/fishery/psm/es>

3 El AMERP fue adoptado el 22 de noviembre de 2009, mediante la Resolución 12/2009 en el 36.º periodo de sesiones de la Conferencia de la FAO, celebrada en Roma, Italia, en el marco de la "Consulta técnica para redactar un instrumento jurídicamente vinculante sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada", que se realizó en cuatro sesiones de negociaciones de junio de 2008 a agosto de 2009. Se encuentra vigente desde el 5 de junio de 2016.

al contenido que debe tener el informe sobre el resultado de la inspección, el anexo D se refiere a los sistemas de información sobre las medidas del Estado rector del puerto, y el anexo E alude a las directrices básicas para la capacitación de los inspectores.

El AMERP tuvo como antecedente una serie de instrumentos jurídicos internacionales, algunos de naturaleza vinculante y otros de carácter no vinculante. De naturaleza vinculante u obligatoria son la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar); el "Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias" (Acuerdo sobre Poblaciones de Peces); y el "Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros en alta mar" (Acuerdo de Cumplimiento).

Los instrumentos de naturaleza no vinculante o voluntaria son el "Código de conducta para la pesca responsable" (Código de Conducta); el "Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada" (PAI INDNR), y el "Modelo de sistema sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada" (Modelo de Sistema).

El régimen jurídico internacional de las MERP destinadas a combatir la pesca INDNR ha evolucionado favorablemente en las últimas tres décadas, desde su primera referencia en el Código de Conducta, pasando de ser un asunto meramente ventilado en los acuerdos pesqueros generales, a ser un tema regulado de manera específica mediante instrumentos jurídicos internacionales especiales y vinculantes.

Antes de la adopción del Acuerdo, las MERP contra la pesca INDNR eran más estrictas y limitativas en los instrumentos jurídicos internacionales de carácter voluntario, en el que se otorgaban mayores facultades al Estado rector del puerto para regular a los buques pesqueros extranjeros que soliciten el ingreso a los puertos nacionales y el uso de sus instalaciones portuarias. Así lo demuestran las disposiciones contenidas en el PAI INDNR y el Modelo de Sistema, que permiten ejercer un mayor control sobre los buques pesqueros extranjeros, contemplado como un derecho facultativo, sin ninguna obligación jurídica para cumplirlos.

La adopción del AMERP constituye la elevación al más alto nivel jurídico, como norma internacional vinculante, de los mecanismos existentes para la aplicación



Fuente: <https://elperuano.pe/noticia-compromiso-firme-contrapesca-ilegal-59736.aspx>

más eficaz y segura de las MERP, consagrados en los diversos acuerdos que lo anteceden, a fin de lograr la conservación a largo plazo de los recursos pesqueros y la sostenibilidad de la pesca marina, fundamentándose además, en el PAI INDNR y en el Modelo de Sistema, así como en las disposiciones pertinentes de la Convemar, del Acuerdo sobre Poblaciones de Peces, del Acuerdo de Cumplimiento y del Código de Conducta<sup>4</sup>.

El Estado peruano suscribió el AMERP el 3 de marzo de 2010. Fue aprobado por el Congreso de la República mediante Resolución Legislativa 30591 del 23 de junio de 2017 y ratificado por el presidente de la República mediante Decreto Supremo 040-2017-RE del 6 de setiembre de 2017. Se encuentra en vigencia para el Perú desde el 27 de octubre de 2017.

---

4. Es del caso mencionar que el Perú reconoce los instrumentos jurídicos voluntarios adoptados en el marco de la FAO, principalmente, el Código de Conducta, que sirve de guía para la aplicación de principios, normas y prácticas responsables con miras a asegurar la conservación, gestión y desarrollo eficaces de los recursos acuáticos vivos; y, en relación con los instrumentos jurídicos vinculantes, se mantiene pendiente la aprobación y ratificación de la Convemar, del Acuerdo sobre Poblaciones de Peces y del Acuerdo de Cumplimiento. Cabe destacar, sin embargo, que, luego de haber ratificado sus convenios constitutivos, el Estado peruano es miembro o Parte de arreglos u organizaciones regionales de ordenación pesquera como la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS), en las que se han aprobado diversas medidas para combatir la pesca INDNR o sus actividades relacionadas.

Al respecto, es importante señalar si las medidas nacionales adoptadas actualmente por el Perú son compatibles con el AMERP, por lo que realizaremos un análisis comparativo de las disposiciones del Acuerdo en relación con la normativa peruana sobre regulación de embarcaciones extranjeras que realizan actividades de pesca o vinculadas a ella.

### **Compatibilidad del AMERP con el derecho peruano**

En el preámbulo del AMERP se manifiesta, entre otros aspectos, la preocupación de los Estados por la persistencia de la pesca INDNR, así como por sus efectos adversos sobre las poblaciones de peces, los ecosistemas marinos, los medios de vida de los pescadores legítimos y la creciente necesidad de seguridad alimentaria a nivel global.

Se reconoce el rol del Estado rector del puerto en la adopción de medidas eficaces para promover el uso sostenible y la conservación a largo plazo de los recursos marinos vivos, velar que los nacionales no apoyen ni realicen actividades de pesca INDNR, incrementar la coordinación a nivel regional e interregional para combatir la pesca INDNR, así como ejercer la soberanía de las Partes sobre los puertos situados en su territorio, donde se puede adoptar medidas más estrictas, de conformidad con el derecho internacional.

En el contexto del marco jurídico peruano, el preámbulo del AMERP es compatible con la Constitución Política del Perú, cuyo artículo 54 establece que el dominio marítimo peruano comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de 200 millas marinas, sobre las que se ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, según la ley y los tratados ratificados por el Estado. Asimismo, el artículo 66 de la Carta Magna dispone que los recursos naturales son patrimonio de la nación, y el Estado peruano es soberano en su aprovechamiento.

Por su parte, el Decreto Ley 25977, Ley General de Pesca (LGP), establece en el artículo 1 que es finalidad de la actividad pesquera promover su desarrollo sostenido como fuente de alimentación, empleo e ingresos, así como asegurar el aprovechamiento responsable de los recursos hidrobiológicos, optimizando los beneficios económicos, en armonía con la preservación del medio ambiente y la conservación de la biodiversidad. A su vez, el artículo 2 reafirma que son patrimonio de la Nación los recursos hidrobiológicos contenidos en las aguas jurisdiccionales del Perú, y corresponde al Estado regular su manejo integral y su explotación racional, considerando que la actividad pesquera es de interés nacional.



Fuente: <https://andina.pe/agencia/noticia-peru-informo-sobre-accionesadoptadas-para-combatir-pesca-ilegal-621961.aspx>

Asimismo, en el Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE se reconoce que la actividad de pesca sobre poblaciones de peces altamente migratorios, transzonales o transfronterizos en aguas adyacentes al dominio marítimo nacional se ha intensificado sustancialmente en los últimos años, debido a la presencia de naves de pabellón extranjero que realizan actividades de pesca en esa área, sin sujeción a normas de conservación adecuadas. Se señala también que, con fines de coadyuvar a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y con los objetivos de nuevos tratados internacionales de los que el Perú es Parte en materia de ordenación pesquera, es necesario establecer medidas para autorizar operaciones en puertos y astilleros peruanos de embarcaciones de bandera extranjera que realizan actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos altamente migratorios, transzonales o transfronterizos, como atún, jurel, caballa y calamar gigante o pota (que cuentan con sus propias medidas de ordenamiento pesquero para aguas jurisdiccionales).

### **1. Principales términos utilizados**

El artículo 1 del AMERP ofrece una relación de términos que son utilizados para un mejor entendimiento del Acuerdo. Por ejemplo, “medidas de conservación





Fuente: <http://www.actualidadambiental.pe/?p=44993>

y ordenación", "peces", "pescado", "pesca", "actividades relacionadas con la pesca", "pesca ilegal, no declarada y no reglamentada", "puerto", "buque", los cuales son similares a las definiciones adoptadas en las normas peruanas sobre la materia.

Los términos referidos en el AMERP están contemplados en la normativa peruana de los ámbitos pesquero, marítimo y portuario, principalmente, el Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE (ya mencionado); el Decreto Supremo 002-2015-PRODUCE, que crea el Registro Único de Embarcaciones Pesqueras que realizan Actividades Pesqueras en la Zona de Alta Mar; la Ley General de Pesca y su Reglamento; el Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú; y el Reglamento del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas; etc.

La normativa peruana hace referencia, entre otras, a las expresiones "actividad pesquera", "embarcación pesquera", "apoyo", "sistemas de ordenamiento pesquero", "inspección de control como Estado rector del puerto", por lo que podemos inferir que existe similitud entre el acuerdo mencionado y la normativa peruana.

Respecto a la expresión “pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, la normativa peruana no la ha definido expresamente, pero el citado Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE dispone que, en el caso de términos no definidos, “se aplica supletoriamente las definiciones reconocidas por instrumentos vigentes de derecho internacional de los cuales el Perú es Estado Parte o le son aplicables en virtud del derecho internacional consuetudinario o los principios generales del derecho”, por lo que deben remitirse a los instrumentos jurídicos internacionales mencionados en el preámbulo y los que han sido aceptados por la costumbre internacional. Uno de ellos es el AMERP, que adopta la definición contenida en el párrafo 3 del PAI INDNR<sup>5</sup>.

Como señala el jurista italiano Tullio Treves, la pesca INDNR es un concepto que “pretende abarcar todas las formas de pesca que contribuyen al empobrecimiento de los recursos pesqueros, ya se realicen al margen de los mecanismos internacionales y nacionales cuyo objeto es asegurar que la pesca se desarrolle de manera responsable o contraviniéndolos”<sup>6</sup>.

---

5 El párrafo 3 del PAI INDNR establece que:

3.1. Por pesca ilegal se entiende las actividades pesqueras:

3.1.1. realizadas por embarcaciones nacionales o extranjeras en aguas bajo la jurisdicción de un Estado, sin el permiso de este, o contraviniendo sus leyes y reglamentos;

3.1.2. realizadas por embarcaciones que enarbolan el pabellón de Estados que son partes de una organización regional de ordenación pesquera competente, pero faenan contraviniendo las medidas de conservación y ordenación adoptadas por dicha organización y en virtud de las cuales están obligados los Estados, o las disposiciones pertinentes del derecho internacional aplicable; o

3.1.3. en violación de leyes nacionales u obligaciones internacionales, inclusive las contraídas por los Estados cooperantes con respecto a una organización regional de ordenación pesquera competente.

3.2. Por pesca no declarada se entiende las actividades pesqueras:

3.2.1. que no han sido declaradas, o han sido declaradas de modo inexacto, a la autoridad nacional competente, en contravención de leyes y reglamentos nacionales; o

3.2.2. llevadas a cabo en la zona de competencia de una organización regional de ordenación pesquera competente, que no han sido declaradas o han sido declaradas de modo inexacto, en contravención de los procedimientos de declaración de dicha organización.

3.3. Por pesca no reglamentada se entiende las actividades pesqueras:

3.3.1. en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera competente que son realizadas por embarcaciones sin nacionalidad, o por embarcaciones que enarbolan el pabellón de un Estado que no es parte de esa organización, o por una entidad pesquera, de una manera que no está en consonancia con las medidas de conservación y ordenación de dicha organización, o que las contraviene; o

3.3.2. en zonas o en relación con poblaciones de peces respecto de las cuales no existen medidas aplicables de conservación u ordenación y en las que dichas actividades pesqueras se llevan a cabo de una manera que no está en consonancia con las responsabilidades relativas a la conservación de los recursos marinos vivos que incumben al Estado en virtud del derecho internacional.

3.4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3.3, puede que cierta pesca no reglamentada tenga lugar de una manera que no esté en violación del derecho internacional aplicable, y que tal vez no requiera la aplicación de las medidas previstas en el Plan de Acción Internacional (PAI).

6 TREVES, Tullio. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada: Estado del pabellón, Estado costero y Estado del puerto. En PUEYO LOZA, Jorge y URBINA, Julio Jorge (Coord.). *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*. Madrid: Iustel, 2009, p. 135.



Fuente: <https://peru.oceana.org/es/blog/la-pesca-ilegal-un-crimen-millonario-en-altamar>

## 2. Objetivo y ámbito de aplicación

El artículo 2 del AMERP establece que su objetivo es “prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR mediante la aplicación de medidas eficaces del Estado rector del puerto, garantizando así el uso sostenible y la conservación a largo plazo de los recursos marinos vivos y los ecosistemas marinos”.

Para ello, se dispone, conforme al artículo 3, que cada Parte aplicará tales medidas “a los buques que no estén autorizados a enarbolar su pabellón y que soliciten entrar en sus puertos o se encuentren en uno de ellos”<sup>7</sup>, con lo que se infiere que se trataría de embarcaciones de bandera extranjera que realizan actividades de pesca o relacionadas con ella, tanto en aguas jurisdiccionales como en aguas internacionales o alta mar.

En el Perú, el tratamiento jurídico de las MERP se fundamenta en la LGP, cuyo artículo 7 dispone que las normas adoptadas por el Estado para asegurar la conservación y racional explotación de los recursos hidrobiológicos en aguas jurisdiccionales podrán aplicarse, más allá de las 200 millas marinas, a aquellos recursos multizonales que migran hacia aguas adyacentes o que proceden de estas hacia el litoral por su asociación alimentaria con otros recursos marinos

<sup>7</sup> Cabe señalar que el AMERP establece dos excepciones a esta aplicación, referidas a los buques que realicen actividades de pesca artesanal de subsistencia y a los buques portacontenedores que no transporten pescado o, si lo transportan, lo hayan desembarcado previamente.

o por corresponder a hábitats de reproducción o crianza, y deben propiciar la adopción de acuerdos y mecanismos internacionales para procurar el cumplimiento de tales normas por otros Estados.

El artículo 8 de la LGP señala, además, que la actividad extractiva por embarcaciones de bandera extranjera será supletoria o complementaria de la realizada por la flota existente en el país y estará sujeta a las condiciones establecidas en la ley y su reglamento, así como en los acuerdos internacionales que el Perú celebre sobre la materia, los cuales no podrán contravenir los requisitos comúnmente exigidos por la legislación peruana.

Las condiciones, tratándose de las MERP, han sido determinadas en el Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE, a través del cual se establecen medidas para autorizar operaciones en astilleros y puertos peruanos de embarcaciones de bandera extranjera que realizan actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos altamente migratorios, transzonales o transfronterizos en alta mar, con el objeto de regular las condiciones para el arribo a puertos o astilleros nacionales y el uso de servicios para embarcaciones de bandera extranjera que realicen actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos fuera del dominio marítimo peruano.

De manera específica, la norma dispone que ciertas condiciones se tendrán en cuenta para las embarcaciones extranjeras que requieran realizar transbordo o depósito en tierra de recursos o productos hidrobiológicos en puerto nacional; o actividades de asistencia técnica, avituallamiento, provisión de alimentos o combustible, de transporte y de suministro de implementos necesarios para facilitar las operaciones de las embarcaciones pesqueras.

Con referencia al ámbito de aplicación del AMERP y del decreto peruano, puede observarse que en ambos dispositivos encontramos similitudes, por cuanto sus disposiciones están dirigidas a embarcaciones de bandera extranjera que realizan faenas de pesca o actividades relacionadas o en su apoyo, en zonas marítimas fuera de la jurisdicción nacional o alta mar<sup>8</sup>.

---

8 El AMERP dispone que una Parte pueda decidir no aplicar las disposiciones del Acuerdo a los buques fletados por sus nacionales exclusivamente para pescar en zonas sometidas a su jurisdicción nacional y que operen en las mismas bajo su autoridad, los cuales estarán sujetos a las medidas adoptadas por esa Parte que sean tan eficaces como las medidas aplicadas a los buques autorizados a enarbolar su pabellón.

### **3. Derechos y obligaciones generales de las Partes**

El AMERP prescribe en el artículo 4 que ninguna de sus disposiciones podrá menoscabar las obligaciones de las Partes establecidas de conformidad con el derecho internacional. En particular, no podrá interpretarse de modo que afecte a la soberanía de las Partes sobre sus aguas interiores, archipelágicas y territoriales o a sus derechos de soberanía sobre su plataforma continental y zona económica exclusiva; así como a la soberanía sobre los puertos situados en su territorio, incluido el derecho a denegar la entrada y adoptar medidas del Estado rector del puerto más estrictas que las contempladas en el Acuerdo o por una organización regional de ordenación pesquera (OROP).

El AMERP, en el artículo 5, dispone que cada Parte integrará o coordinará las medidas relacionadas con la pesca con el sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto, y adoptará medidas para el intercambio de información entre organismos nacionales competentes y para la coordinación de las actividades de esos organismos al ejecutar el Acuerdo. Con la finalidad de fomentar la ejecución efectiva del AMERP, el artículo 6 dispone que las Partes cooperarán e intercambiarán información con los Estados, la FAO, otras organizaciones internacionales y organizaciones regionales de ordenación pesquera, incluyendo las medidas adoptadas por estas organizaciones regionales, en relación con el objetivo del Acuerdo, así como, adoptarán medidas de apoyo a las medidas de conservación y ordenación adoptadas por otros Estados y otras organizaciones internacionales pertinentes.

El Estado peruano, mediante el Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE, como medidas de Estado rector del puerto, ha impuesto condiciones para el ingreso de embarcaciones de bandera extranjera a puertos y astilleros nacionales, entre ellas, la solicitud de información; para hacer uso de servicios portuarios, incluidas las restricciones para la realización de transbordo o descarga de productos hidrobiológicos; medidas de inspección, sujetas a los mismos controles que se exigen a las embarcaciones pesqueras nacionales; imposición de sanciones, aunque no con la misma rigurosidad que contempla el AMERP.

Como hemos advertido, el Perú es miembro de acuerdos u organismos regionales de ordenación pesquera, mediante los cuales ha asumido el compromiso de cooperar para el cumplimiento de sus medidas de conservación y ordenación. Parte de sus obligaciones es el desarrollo de procedimientos y normas que propendan el intercambio de datos entre los miembros de dichos acuerdos u organismos con otras organizaciones, en los que se incluyen datos relativos a buques que realicen pesca INDNR.

#### 4. Entrada en puertos nacionales

Las principales medidas contempladas en el AMERP para combatir la pesca INDNR son dos: 1) entrada y uso de buques extranjeros a los puertos, y 2) inspecciones y acciones de seguimiento a los buques extranjeros.

El artículo 7 establece que cada Parte designará y dará a conocer los puertos en los que podrán solicitar entrada los buques extranjeros (párrafo 1), y se velará, además, porque cada uno de los puertos designados cuente con capacidad suficiente para realizar inspecciones en virtud del Acuerdo (párrafo 2).

Cada Parte exigirá, dispone artículo 8, que se le facilite información mínima antes de autorizar la entrada a puerto de un buque (párrafo 1), y pedirá que esa información sea proporcionada con la suficiente antelación para que el Estado rector del puerto disponga del tiempo necesario para examinarla (párrafo 2).

El artículo 9 refiere que, una vez recibida la información solicitada o cualquier otra información que ayude a determinar si el buque que solicita su ingreso a puerto ha incurrido en actividad de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo de la pesca INDNR, "cada Parte decidirá si autoriza o deniega la entrada en su puerto al buque en cuestión y comunicará su decisión al buque o a su representante" (párrafo 1).

En caso se autorice la entrada a puerto, se presentará dicha autorización a las autoridades competentes de la Parte a la llegada del buque al puerto (párrafo 2). Si fuera denegada la entrada, cada Parte comunicará tal decisión al Estado del pabellón del buque y, según proceda, a los Estados ribereños interesados, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales presentes (párrafo 3).

Se ha contemplado también el caso de denegación de entrada al buque, cuando las Partes dispongan de pruebas suficientes de que un buque que trate de entrar en su puerto ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo de la pesca INDNR, y en particular de que figura en una lista de buques que han incurrido en tales actividades de pesca o vinculadas a ella, adoptadas por una organización regional de ordenación pesquera pertinente de acuerdo con las normas y los procedimientos de dicha organización, de conformidad con el derecho internacional (párrafo 4).

Como cláusula excepcional, se ha dispuesto que una Parte podrá autorizar la entrada en sus puertos a un buque con la única finalidad de inspeccionarlo y para adoptar otras medidas conforme con el derecho internacional que sean



Fuente: <https://elcomercio.pe/economia/peru/pesca-ilegal-nivel-mundial-mueve-us-23-mil-millones-noticia-519985>



Fuente:<http://www.teorema.com.mx/legislacionambiental/internacional/fao-apoyara-paises-america-erradicar-pesca-ilegal/>

tan eficaces como la denegación de entrada al puerto, para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades relacionadas en apoyo de la pesca INDNR (párrafo 5). No obstante, si un buque se encuentra en puerto, la Parte denegará a dicho buque su utilización a efectos de desembarque, transbordo, empaquetado, procesamiento de pescado y otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco (párrafo 6).

En el ámbito nacional, el artículo 3 del Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE establece las condiciones para que las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera puedan arribar a puerto o astillero nacional y hacer uso de servicios portuarios, debiendo cumplirse que el Estado de pabellón sea parte de los tratados o acuerdos internacionales relacionados con la seguridad marítima, la conservación y preservación del medio marino; y ser miembro o parte cooperante no contratante de organismos regionales de ordenamiento pesquero a los cuales el Perú está adscrito y la embarcación que enarbola su pabellón debe encontrarse autorizada para operar en el ámbito de la respectiva organización.

Para tales efectos, la Autoridad Marítima Nacional, ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi) de la Marina de Guerra del Perú, con la solicitud de arribo a aguas de jurisdicción nacional de las embarcaciones con destino a puertos o astilleros nacionales, verifica las condiciones señaladas en el párrafo precedente y comunica al Ministerio de la Producción (Produce) la relación de embarcaciones que ingresarán a aguas jurisdiccionales. Se ha señalado, además, que las embarcaciones deberán contar con un sistema de seguimiento satelital operativo y compatible con el utilizado por la Dicapi y el Produce. En el caso que no cuente con dicho sistema, se deberá remitir a la Dicapi un reporte y diagrama del posicionamiento satelital (track) refrendado por la autoridad competente del país de bandera, incluyendo información complementaria, la cual será remitida al Produce, que puede solicitar la información adicional que considere necesaria.

De conformidad con la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), el ingreso y la salida de naves, el embarque y descarga de mercancías

---

<sup>9</sup> La autorización de ingreso de un buque pesquero extranjero a puerto peruano se otorgará previo cumplimiento del Procedimiento Nro. 2 del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la APN, que regula el trámite de “Recepción de naves”, cuyo requisito fundamental es la presentación de una solicitud electrónica por el representante de la nave, que debe adjuntar los siguientes documentos: despacho del último puerto de salida, declaración general, declaración de carga, lista de tripulación y de pasajeros, declaración marítima de sanidad, declaración de efectos de la tripulación, entre otros.



al puerto, así como su recepción, permanencia y tratamiento en el puerto o recinto portuario, es responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que coordinará con las autoridades correspondientes para el mejor cumplimiento de los requerimientos de cada autoridad según lo establecido en la norma reglamentaria de recepción y despacho de naves en los puertos peruanos (artículo 15.1 de la LSPN)<sup>9</sup>.

El Reglamento para la Recepción y el Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú (Redenaves) establece las disposiciones generales y los procedimientos operativos que deben efectuarse para la recepción y despacho de las naves en el ámbito del dominio marítimo. Sus disposiciones son de obligatorio cumplimiento para todos los administradores y operadores portuarios, armadores, agentes marítimos, capitanes y patrones de naves dedicadas al tráfico comercial o no comercial, en viaje internacional o de cabotaje, incluyendo las naves pesqueras que arriben o zarpen de los puertos de la República en viaje internacional.

El Redenaves reitera que el ingreso y la recepción de naves es responsabilidad exclusiva de la APN, en coordinación con las autoridades competentes, quienes actuarán conforme a su respectivo marco normativo y funciones. Tales autoridades son la Dirección de Sanidad Marítima Internacional, la Dirección General de Migraciones y Naturalización, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria y la Autoridad Marítima Nacional (artículo 4).

La recepción de las naves será realizada por la APN, en los terminales portuarios que se encuentren autorizados o en los fondeaderos para naves comerciales, según corresponda. Además, se ha dispuesto que ninguna de las disposiciones del Redenaves puede interpretarse como limitativa de las facultades de otras autoridades, que están autorizadas a subir a bordo, después de la recepción y antes del despacho de la nave, únicamente para efectos del cumplimiento específico de sus funciones y competencias. En ese caso, a solicitud de esa autoridad, la APN podrá determinar la paralización de las operaciones de la nave (artículo 8).

---

10 Conforme al artículo 130 del Reglamento referido, las causas de arribada forzosa son:

- a. Tener a bordo a un tripulante que requiera atención médica especializada.
- b. Cualquier siniestro o accidente acuático que inhabilite para navegar.
- c. Averías que limiten la navegación.
- d. Cualquier otra razón de fuerza mayor que obligue a tomar esta decisión.

Esta disposición del Redenaves hace alusión a las facultades otorgadas a otras autoridades, diferentes a la APN y a las autoridades competentes, en la recepción de las naves. De la lectura del artículo 8, no podría determinarse la denegatoria de ingreso a puertos peruanos a los buques pesqueros extranjeros cuando realicen actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, y sí podría ser utilizado para evitar el inicio o detener las operaciones de descarga o transbordo de capturas y productos derivados de la pesca cuando el buque pesquero extranjero haya incurrido en actividades vinculadas con la pesca INDNR.

La referencia hecha a “otras autoridades” puede interpretarse como una atribución o facultad concedida a otras entidades públicas, como el Produce, para solicitar la paralización de las operaciones de descarga y transbordo de pescado o productos derivados de la pesca, en los puertos peruanos, cuya decisión final será dada por la APN. En todo caso, no existe en la normativa peruana alguna disposición expresa que establezca la denegatoria del ingreso a buques pesqueros extranjeros cuando hayan realizado actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo de la pesca INDNR. La denegatoria de ingreso a puerto de una nave, cualquiera que sea, procede en los casos de seguridad y sanidad, es decir, cuando la nave no cumpla con estándares internacionales de seguridad marítima o cuando se demuestre que la nave está padeciendo de una plaga que afecta a su tripulación o a los productos que transporta.

Cabe mencionar que el artículo 10 del AMERP dispone que, de conformidad con el derecho internacional, ninguna disposición podrá afectar a la entrada al puerto de los buques en caso de fuerza mayor o dificultad grave o impedir a un Estado del puerto que permita la entrada al puerto a un buque exclusivamente con la finalidad de prestar auxilio a personas, embarcaciones o aeronaves en situación de peligro o dificultad grave.

Ello es compatible con el artículo 31 del Redenaves, que contempla lo relativo a la “arribada forzosa” en el que se establece que ante esta situación las naves “podrán ingresar a puerto una vez otorgada la libre plática”. La declaración de arribada forzosa es determinada por la Dicapi, que debe remitir copia de la resolución a la APN y a las autoridades competentes. Por su parte, el Reglamento del Decreto Legislativo 1147, aprobado por Decreto Supremo 015-2014-DE, reconoce en su artículo 129 la arribada forzosa cuando una nave requiera cambiar su itinerario por causas de fuerza mayor y debe dirigirse al puerto más cercano<sup>10</sup>.

## **5. Uso de puertos nacionales**

El artículo 11 dispone que cuando un buque ha entrado en uno de sus puertos, la parte le denegará el uso del puerto para el desembarque, transbordo, empaquetado o procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente, así como otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco, en los casos en que (párrafo 1):

- a) la Parte constate que el buque no cuenta con la autorización válida y pertinente para realizar actividades de pesca o actividades relacionadas con la pesca, exigida por el Estado del pabellón correspondiente;
- b) la Parte constate que el buque no cuenta con una autorización válida y pertinente para realizar actividades de pesca o actividades relacionadas con la pesca, exigida por un Estado ribereño respecto de zona bajo su jurisdicción nacional;
- c) la Parte reciba evidencia fundadas que el pescado que se encuentra a bordo ha sido capturado contraviniendo los requisitos aplicables de un Estado ribereño respecto de las zonas jurisdiccionales;
- d) el Estado del pabellón no confirme dentro de un plazo razonable, a petición del Estado rector del puerto, que el pescado que se encuentra a bordo se ha capturado conforme con los requisitos aplicables establecidos por una OROP pertinente; o
- e) la Parte tenga motivos razonables para considerar que el buque ha incurrido de algún modo actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.

No obstante, se ha establecido que una Parte no denegará a los buques el uso de los servicios portuarios esenciales para la seguridad o la salud de la tripulación, o para la seguridad o el desguace del buque, siempre que esas necesidades estén debidamente probadas (párrafo 2).

Cuando una Parte haya denegado el uso de sus puertos, notificará a la brevedad su decisión al Estado del pabellón y, según proceda, a los Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales pertinentes (párrafo 3).

Se ha previsto también la posibilidad de que una Parte pueda revisar la designación de uso de su puerto a un buque solo si está suficientemente probado que los motivos por los que se haya denegado dicho uso son inadecuados, erróneos o ya no proceden (párrafo 4). En ese caso, deberá

comunicarlo a la brevedad a los destinatarios de la notificación emitida cuando se denegó el uso del puerto (párrafo 5).

En el caso de la normativa peruana, además de las condiciones impuestas a las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera para el arribo a puertos y astilleros nacionales y hacer uso de sus servicios, se han establecido condiciones para la realización de actividades de transbordo o depósito en tierra de recursos o productos hidrobiológicos en puerto nacional, como mercadería en tránsito o verificación de productos hidrobiológicos, en cuyo caso los armadores o representantes legales en el Perú de las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera deben cumplir lo siguiente:

- a) Contar con el sistema de seguimiento satelital conforme a las disposiciones peruanas o de la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero en la cual se encuentre autorizada a realizar actividades pesqueras. Se debe remitir al Produce, antes de su arribo a puerto nacional, la información de los volúmenes de captura y talla promedio de los recursos hidrobiológicos capturados, así como el número de lances y las zonas de pesca con las coordenadas geográficas respectivas.
- b) Remitir a la Dirección General de Supervisión y Fiscalización del Produce una copia del título habilitante que autorice a realizar actividades pesqueras en el idioma de origen y su traducción al español.

De manera genérica, puede señalarse que los buques pesqueros de bandera extranjera que hayan sido autorizados para ingresar a los puertos peruanos podrán efectuar actividades de desembarque o transbordo de las capturas de pesca o productos derivados de la pesca, así como hacer uso de los servicios portuarios generales y básicos contemplados en la LSPN.

En el caso de las operaciones de transbordo realizadas por buques pesqueros extranjeros, estas operaciones son reguladas por diversas disposiciones normativas, como el artículo 50 de la LGP y los artículos 71 al 75 de su Reglamento, entre otras disposiciones.

Conforme al artículo 71 del RLGP, las operaciones de transbordo de los buques pesqueros extranjeros deberán efectuarse en bahía o puerto peruano, con autorización del Produce y de la Dicapi. La solicitud de autorización de transbordo debe presentarse con una anticipación no menor a tres días útiles a la fecha prevista para el transbordo.

Se ha señalado, además, que la solicitud de transbordo podrá ser denegada cuando el solicitante no cumpla alguna de las condiciones o requisitos

previstos para autorizar el transbordo, y se encuentre en condición de omiso en el cumplimiento de una sanción que le haya sido impuesta conforme a la ley o su reglamento. Asimismo, en toda operación de transbordo, los representantes de las naves transportadoras de productos hidrobiológicos están obligadas a presentar al Produce el manifiesto de carga respectivo.

Cabe destacar que, en los casos de los buques pesqueros extranjeros que realizan faenas de pesca sobre recursos multizonales, como atún, jurel, caballa o calamar gigante, en aguas jurisdiccionales peruanas o en alta mar, las normas reglamentarias peruanas han establecido la obligación de contar con el sistema de seguimiento satelital instalada en sus embarcaciones como un mecanismo de control por parte del Estado rector del puerto. Además, debe tenerse en cuenta que cada una de estas especies cuenta con su propio ordenamiento pesquero, por medio del cual se determinan no solamente las medidas de conservación y ordenación, sino también medidas de control y vigilancia que son aplicadas a las pesquerías de dichas especies.

De la revisión realizada a la normativa peruana en materia portuaria y pesquera respecto al uso de los puertos, se puede señalar que no existe referencia alguna, ya sea tácita o expresa, que determinen la prohibición de la utilización de los servicios portuarios ofrecidos por la APN a los buques pesqueros de bandera extranjera cuando hayan incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.



Fuente: <http://www.aqua.cl/2017/10/10/chile-se-une-a-red-contra-la-pesca-ilegal-y-la-fao-refuerza-llamado-a-combatir-este-flagelo/>

El Reglamento de la LGP enumera todas las acciones que son consideradas como infracciones a la normatividad pesquera. Se imponen medidas cautelares y provisionales y sanciones a los buques pesqueros extranjeros que las cometan, entre ellas: multa; decomiso; suspensión o cancelación de la autorización, licencia, concesión o permiso. En ningún caso se ha considerado la aplicación, como medida sancionadora, la denegatoria de ingreso a los puertos peruanos de los buques pesqueros extranjeros que han cometido alguna infracción considerada como pesca INDNR, es decir, el incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación establecidas en los reglamentos de ordenamiento pesquero.

Se ha señalado inclusive, en el artículo 50 del Reglamento de Fiscalización y Sanción de las Actividades Pesqueras y Acuícolas, que, en el caso de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que extraigan recursos hidrobiológicos sin permiso de pesca, además de considerarse la totalidad de los recursos y productos a bordo de la embarcación pesquera, como captura efectuada en aguas jurisdiccionales peruanas, se procederá al decomiso total de dichos recursos, y la multa aplicable será determinada sobre el íntegro de los recursos y productos que se verifiquen al momento de la intervención.

## **6. Inspecciones y acciones de seguimiento**

El artículo 12 del Acuerdo refiere que cada Parte inspeccionará en sus puertos el número de buques necesarios para alcanzar un nivel anual de inspecciones suficiente para conseguir el objetivo del Acuerdo (párrafo 1), así como que las partes procurarán acordar unos niveles mínimos para la inspección de buques a través de organizaciones regionales de ordenación pesquera, la FAO o por otros medios (párrafo 2).

Para determinar los buques que se van a inspeccionar, la Parte procesaría: a) los buques a los que se haya denegado la entrada o el uso de un puerto; b) las solicitudes de inspección de determinados buques emitidas por otras Partes, Estados u organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes, en particular cuando dichas solicitudes se basen en evidencias de que el buque ha incurrido en pesca INDNR o actividades relacionadas con ella; y c) otros buques respecto de los cuales existan motivos fundados para sospechar que han incurrido en pesca INDNR o actividades relacionadas con ellas.

El artículo 13 y el anexo B del Acuerdo disponen las condiciones mínimas para establecer el procedimiento de inspección en los puertos nacionales. Cada Parte exigirá que se incluya, como mínimo, en el informe de los resultados de

cada inspección, la información requerida en el anexo C (artículo 14). Asimismo, cada Parte transmitirá los resultados de las inspecciones al Estado del pabellón del buque inspeccionado y, según proceda, a las Partes y otros Estados que corresponda, incluidos los Estados de los cuales exista evidencia de que el buque ha incurrido en pesca INDNR o actividades relacionadas con ella, y los Estados de la nacionalidad del capitán o patrón del buque; a las organizaciones regionales de ordenación pesquera que corresponda; a la FAO y las otras organizaciones internacionales que corresponda.

En cuanto al resultado de las inspecciones, cada Parte exigirá que se incluya, como mínimo, en el informe exento de cada inspección la información requerida en el anexo C del Acuerdo, referida al inspector del puerto, el buque y a cierta información sobre las actividades realizadas por el buque (artículo 14).

Cada Parte transmitirá los resultados de las inspecciones al Estado del pabellón del buque inspeccionado y, según proceda, a las Partes y otros Estados que corresponda, incluidos los Estados de los cuales exista evidencia de que el buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con ella; a los Estados de la nacionalidad del capitán o patrón del buque; a las organizaciones regionales de ordenación pesquera que corresponda; a la FAO y las otras organizaciones internacionales que corresponda.

El artículo 16 señala que, con la finalidad de facilitar la aplicación del Acuerdo, cada Parte establecerá un mecanismo de comunicación que permita el intercambio electrónico directo de información, teniendo en cuenta los requisitos en materia de confidencialidad (párrafo 1) y cooperará, con la FAO y otras iniciativas multilaterales o intergubernamentales pertinentes (párrafo 2). Cada Parte designará una autoridad que actuará como punto de contacto para el intercambio de información, teniendo en cuenta el anexo D.

El Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE dispone que las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que realizan actividades pesqueras, de apoyo, transbordo y procesamiento a bordo se sujetarán a los mismos controles e inspecciones que se exigen a las embarcaciones pesqueras nacionales, por lo que los armadores o sus representantes legales deben proporcionar la información que requieran los representantes de la Dicapi o los inspectores acreditados por el Produce durante sus actividades de supervisión y control.

---

<sup>11</sup> El numeral 2 del artículo 670 faculta a la Dicapi, en el ejercicio de sus funciones como Estado rector del puerto, a negar a un buque de bandera extranjera la entrada en los puertos o terminales peruanos mar adentro, como resultado de la información sobre un buque deficiente, debiendo notificar inmediatamente al capitán y al Estado de bandera del buque los motivos de dicha negativa.

Conforme al Reglamento del Decreto Legislativo 1147, la entidad nacional encargada de efectuar las inspecciones como Estado rector del puerto, es la Dicapi, a través de las capitanías de puerto, realizadas con la finalidad de verificar que las naves cumplan con los estándares mínimos de seguridad y la prevención de la contaminación.

El artículo 666 del reglamento citado señala que las inspecciones de control por el Estado rector del puerto son los reconocimientos dispuestos para las naves de bandera extranjera en puertos nacionales, las cuales se llevan a cabo conforme a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

La inspección inicial consiste en una visita a bordo del buque para comprobar la validez de los certificados y documentos pertinentes, así como verificar el estado general del buque, equipos y sistemas, incluyendo el cumplimiento de los requisitos operacionales a bordo por parte de la tripulación, en ausencia de certificados o documentos válidos, o, en caso se considere necesario, se efectúa una inspección más detallada<sup>11</sup>.

Por su parte, el artículo 21 del Redenaves dispone que después del arribo de una nave, cualquier autoridad competente u otra que lo requiera, diferente a la Dicapi, podrá realizar una visita de inspección por su cuenta y cargo, sin perjuicio del normal desarrollo de las operaciones comerciales de la nave, previa coordinación con la APN.

Por medio de este dispositivo se faculta la intervención de los funcionarios de la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanción (DGSFS-PA) del Produce, que llevará a cabo las inspecciones que sean necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas establecidas en la legislación pesquera, en especial las medidas de conservación y ordenación pesquera.

El Reglamento de la LGP ha establecido los principios que se deben cumplir al realizar las inspecciones a las embarcaciones pesqueras de bandera nacional y extranjera, mientras que las atribuciones, funciones y obligaciones de los inspectores, así como los procedimientos aplicables a las inspecciones, serán regulados a través de una norma especial.

Los operativos de inspección son de carácter reservado e inopinado. Se desarrollan en las horas de descarga, cuando se presume la ocurrencia de la comisión de una infracción tipificada en los sistemas de ordenamiento pesquero, en periodos de veda y cuando las embarcaciones pesqueras no estén operando.



Durante la inspección, el inspector deberá desarrollar sus funciones técnicas y está facultado para: practicar inspecciones oculares para verificar las condiciones que se desarrollan las actividades pesqueras y las actividades vinculadas a ellas; realizar medición, pesaje, muestreo y otras pruebas que sean pertinentes para el cumplimiento de sus funciones; levantar reportes de ocurrencia, partes de muestreo, actas de inspección, actas de decomiso y otras necesarias para el desarrollo de la inspección; efectuar notificaciones; entre otras facultades; proceder al decomiso de los recursos hidrobiológicos ilícitamente obtenidos.

Como medida precautoria al incumplimiento de las normas pesqueras, se procederá al decomiso de los recursos hidrobiológicos, que se llevará a cabo en forma inmediata al momento de la intervención. Adicionalmente al decomiso de los recursos hidrobiológicos, podrán interponerse, como medidas cautelares, la inmovilización de la embarcación pesquera o la suspensión temporal del permiso pesca.

De la revisión de la normativa peruana, en especial del Decreto Supremo 016-2016-PRODUCE, se puede colegir que existe una importante incompatibilidad con el AMERP, en cuanto a los resultados de las inspecciones a los buques extranjeros que se realizan en los puertos nacionales y las consecuencias que de ello derivan.

Así, por ejemplo, el artículo 18 del AMERP establece las medidas que podrá adoptar el Estado rector del puerto en aquellos casos en que luego de una inspección existan motivos fundados para considerar que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo a ella, que son las siguientes:

- a) información a la brevedad posible de sus conclusiones al Estado del pabellón del buque y, según proceda, a los Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales que corresponda, así como al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque;
- b) denegar el uso de su puerto al buque con fines de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente, así como para los otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco.

No obstante, las Partes no podrán denegar a un buque el uso de los servicios portuarios esenciales para la seguridad o la salud de la tripulación o para la seguridad del buque.

La norma peruana citada señala que cuando se verifique que las embarcaciones pesqueras o de apoyo de bandera extranjera, con posterioridad al ingreso a aguas bajo jurisdicción nacional con destino a puertos o astilleros nacionales, no se encuentran autorizadas para operar en el ámbito de su correspondiente organización, o que se presume que apoyen a actividades pesqueras fuera de las 200 millas marinas a embarcaciones pesqueras no comprendidas en el registro de alguna OROP de la cual el Perú es miembro y que ante el requerimiento de la Dicapi, en coordinación con el Produce, no demuestre lo contrario a la presunción de actividades de pesca INDNR, serán denunciadas en los respectivos organismos internacionales a efectos de ser incorporadas en los correspondientes listados de embarcaciones INDNR, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que hubiere lugar, de conformidad con las disposiciones establecidas en la normatividad nacional vigente.

## Conclusiones

1. La adopción del “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” (AMERP) constituye la elevación al más alto nivel jurídico internacional, como norma vinculante u obligatoria, de los mecanismos existentes para la aplicación más eficaz y segura de las medidas del Estado rector del puerto, con la finalidad de lograr la conservación a largo plazo de los recursos pesqueros y la sostenibilidad de la pesca marina.
2. El AMERP contempla como principales medidas para regular los buques pesqueros extranjeros dos condiciones básicas, con el propósito de verificar que no hayan incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo a la pesca INDNR, que son: el cumplimiento de ciertos requisitos para el ingreso y uso del puerto por buques pesqueros extranjeros, y el derecho del Estado rector del puerto a realizar visitas de inspección a los buques que hayan ingresado o estén haciendo uso de los puertos nacionales.
3. La regulación de las MERP en el Perú es asumida por la Dicapi, cuyas funciones están orientadas principalmente a evitar los accidentes acuáticos y a prevenir la contaminación del medio marino, mediante la adopción de normas que garanticen el control sobre la integridad de la nave y su seguridad en la navegación marítima, siendo aplicables a los buques pesqueros extranjeros.
4. El régimen jurídico nacional respecto a las medidas del Estado rector del puerto sobre pesca INDNR está regulada de manera dispersa dentro del

marco normativo general de los ámbitos pesquero, portuario y marítimo, lo que ha ocasionado la presencia de una pluralidad de competencias entre el Produce, la Dicapi y la APN, que asumen un rol diferente, cuando se trata de regular las actividades realizadas por los buques pesqueros extranjeros en los puertos o recintos portuarios del Perú.

5. No existe una norma específica que, de manera expresa, regule las medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. Son escasas las disposiciones que tratan este tema y las pocas normas nacionales que existen no han incorporado aún las disposiciones de las normas jurídicas internacionales que existen al respecto, y se limitan a reglamentar el ingreso y uso de los buques pesqueros extranjeros a los puertos peruanos, así como la visita de inspección, sin la rigurosidad que sí exigen los acuerdos o convenios internacionales en su intento por combatir la pesca INDNR.
6. Las medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir las actividades de pesca INDNR contenidas en la normativa jurídica peruana pueden considerarse insuficientes e ineficaces en relación con las disposiciones del AMERP. Si bien las normas pesqueras peruanas permiten ejercer cierto control sobre los buques pesqueros extranjeros a su entrada a puertos nacionales, no admiten la imposición de sanciones más severas y estrictas, diferentes a las que se aplican actualmente (decomiso, multa, suspensión o cancelación de autorizaciones o permisos de pesca), cuando se incurra en actividades de pesca INDNR, a la par de aquellas que han sido adoptadas por el Acuerdo, como la denegatoria de ingreso a puerto o no permitirles el inicio de las operaciones portuarias a los buques extranjeros.
7. La ratificación del AMERP permitirá la seguridad jurídica internacional respecto a las regulaciones de carácter interno que tengan relación con los intereses nacionales pesqueros dentro y fuera de las aguas jurisdiccionales peruanas, estando pendiente de aprobación la norma nacional a través de la cual se procederá a la implementación del Acuerdo citado, que deberá precisar de manera indubitable, las competencias y funciones que ejercerán las entidades nacionales responsables; así como, la aplicación de medidas y sanciones más eficaces, a fin de desalentar, prevenir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Perú.



# ¿Qué es ser un Observador Militar?

## Capitán de corbeta José Carlo Montoya Ruibal

Nació el 05 de mayo de 1982 en Lima, Perú. Estudió en el Colegio Liceo Naval Almirante Guise, al finalizar sus estudios ingresó a la Marina de Guerra del Perú el 27 de febrero de 1999, graduándose de la Escuela Naval como Alférez de Fragata a partir del 01 de enero de 2004. Es calificado en Guerra de Superficie y en Electrónica. Ha realizado la calificación de Guerra de Superficie orientado en Electrónica en Brasil, es graduado del Curso Básico de Inteligencia, Estado Mayor y del Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Es Bachiller y Licenciado en Ciencias Marítimas Navales. Como oficial subalterno y superior, ha servido en las siguientes unidades navales de combate B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Palacios*, B.A.P. *Bolognesi* y B.A.P. *Quiñones* en las áreas de Logística, Artillería, Guerra Electrónica, C.O.C y Operaciones. Otros servicios operacionales incluyen su asignación a la Fuerza Naval de la Amazonia como Segundo Comandante del B.A.P. *Ucayali*. En el campo técnico y administrativo, luego de participar en el crucero de instrucción del A.R.C Gloria (Buque escuela a vela de la armada de Colombia) fue nombrado para ser integrante de la Comisión de Inspección y Construcción del Buque Escuela a Vela B.A.P. *Unión*. Se viene desempeñando como Observador Militar en MINUSCA desde febrero 2018 hasta la actualidad. Es portador de la Condecoración otorgada por las Naciones Unidas de la Misión Multinacional Integrada de Estabilización de Republica Central Africana (MINUSCA).



## RESUMEN

El autor describe desde su propia experiencia el trabajo de un observador militar de las Naciones Unidas en zonas de conflicto y supervisión, con el propósito de llegar a la paz. Esta labor es muy compleja y riesgosa, y se realiza en ambientes lejanos, desconocidos y hostiles, con la ayuda de otros integrantes de Fuerzas Armadas de todo el mundo.

## PALABRAS CLAVE

Naciones Unidas, misión de paz, Cecopaz, Comandante de la Fuerza.

## ABSTRACT

The author describes from his own experience the work of a military observer of the United Nations in the conflict zones and supervision, in order to achieve peace. This job is very complex and hazardous, and it is done in distant, unknown and hostile places, with the help of other members of the Armed Forces of all around the World.

## KEYWORDS

United Nations, peacekeeping mission, Cecopaz, Force Commander.

Todo comienza cuando decidimos ser parte de un grupo de personas que apuestan por la paz en el mundo y presentamos la solicitud para participar en el curso de observadores militares. Para ello, presentamos una serie de documentos y pasamos diversas evaluaciones; entre ellas, un examen de inglés bastante riguroso. Cuando somos aceptados, empieza el curso en las instalaciones de la Base de la Fuerza de Infantería de Marina, donde se ubica el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz (Cecopaz).

Los instructores tienen una larga y consistente experiencia en operaciones de paz y, por ese motivo, son bastante exigentes. Antes de llegar a las aulas, muchos de nosotros desconocíamos los conceptos que enseñaban. Varias de

• Artículo recibido el 13 de setiembre de 2018, aprobado para su publicación el 18 de setiembre de 2018

esas doctrinas eran ajenas a nuestras tareas diarias, pero el profesionalismo de los instructores nos hicieron comprender rápidamente la importancia de ser un observador militar y todos los riesgos a los que estaríamos expuestos día a día en nuestras futuras misiones.



Interactuando en la comunidad de Paoua

Gracias a su dedicación, entendimos el significado de una misión de paz. Aunque el curso es muy duro, la mayor recompensa es culminar a la altura de lo esperado y tener la plena seguridad de que todo lo aprendido nos servirá para enfrentar los retos en nuestro futuro despliegue. No solo estudiamos e interiorizamos conceptos nuevos para ser capaces de desenvolvemos adecuadamente en la misión; lo más importante es comprender que pondremos nuestras vidas en peligro con un fin mayor, que es proteger a las poblaciones indefensas y vulnerables que viven en constante peligro, y que defenderemos sus derechos por sobre todas las cosas.

Tomar la importante decisión de pertenecer a una operación de paz es uno de los actos más nobles y valientes que puede tomar una persona. Se trata de una decisión muy difícil, no solo profesional sino también personal y familiar.



Vehículo atascado en  
carretera

Antepone servir en un país que no es el suyo, a personas que no son sus compatriotas y mucho menos las conoce o tiene algún vínculo. Pone su vida en un peligro permanente durante toda la misión, viaja a un lugar recóndito, literalmente al otro lado del mundo, se aleja de sus hijos, esposa, padres y hermanos durante mucho tiempo (por lo menos un año), entre otras cosas. Lo único que se lleva es el más humilde y profundo deseo de ser parte de un selecto grupo de seres humanos que quieren y desean con profunda sinceridad que el mundo en el que vivimos sea un poco mejor para las futuras generaciones.

Al principio no es fácil explicar a la familia el futuro de un observador militar. Pero luego de poco tiempo la familia es precisamente la que impulsa y genera ese combustible sólido y permanente que estas personas necesitan día a día. No sería nada fácil continuar sin el apoyo de sus seres queridos, quienes, por más tristeza que sientan por estar lejos de su ser amado, saben que si no existiesen personas como ellos, que arriesgan y apuestan todo por pertenecer a este grupo selecto que opera por la paz, el mundo que dejaremos a nuestros hijos no será el que realmente soñamos.

Lo primero que hace un observador militar cada mañana es agradecer por lo que Dios nos regala. Así entendemos que estamos bendecidos por lo que tenemos. En este lado del mundo (República Central Africana) es imposible describir cómo se sufre por sobrevivir todos los días. Es muy duro ver a las familias intentando seguir adelante con sus vidas, mientras viven atrapados en un continuo caos por los innumerables grupos rebeldes que, de manera



Elementos armados



Inspección puntos de agua, comunidades Paoua





Colegio Bria-  
Gabolou

despiadada y aterradora, tratan de tener una porción de poder y control de tierras, minas de diamantes y oro. Todo ello los lleva al desequilibrio del poco o casi nulo Estado de derecho que aún poseen algunos ciudadanos. Estos mismos grupos rebeldes, a su vez, intentan desacreditar al Gobierno democrático que intenta sobrellevar el desconcierto y el caos.

Las Naciones Unidas tienen una labor muy compleja y agobiante por tratar de hacer el bien y unificar al país, a sus ciudadanos, su economía y al mantenimiento de la paz en general. Ese trabajo se ve truncado y malintencionadamente seccionado por los rebeldes que bregan por desprestigiarlo. Estos grupos generan no solamente atentados contra los miembros de la misión de paz, sino que movilizan a la población para ponerlos en contra de nuestra presencia. Peor aún, nos incriminan de muertes y atentados que ellos provocan y ejecutan sin piedad alguna.

En pocas palabras, ser parte de las Naciones Unidas y participar como un observador militar es una de las labores más reconocidas del mundo. Por ese motivo, debemos resaltar esa noble decisión que solo algunos toman para ayudar desinteresadamente a un país que lo necesita, pues sin nuestra ayuda no sería capaz de salir adelante en su lucha por ser pronto un país en paz, armonía y con el derecho a desarrollarse como se lo merece.



Unidad de escolta de Misión de Paz de las Naciones Unidas.

Las operaciones conjuntas con participación de decenas de países alrededor del mundo son impresionantes, no solo por lo que significa operar con distintas fuerzas armadas de todos los continentes, sino más bien por el reto y el desafío que implican. Operar en un ambiente operacional agresivo, volátil, impredecible, en condiciones ambientales agrestes y difíciles, con personal de diferentes partes del mundo, hace que todo sea más complicado. Sin embargo, el profesionalismo de los observadores militares revierte las adversidades e impulsa a que se cumplan con las misiones encomendadas por el Force Commander (Comandante de la Fuerza de la Misión de Paz).

El rol que desempeña el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas al liderar estas operaciones desde su puesto de comando es de suma importancia. Su apoyo permite que estas misiones de paz continúen con la activa participación de los miembros de las Fuerzas Armadas del Perú y alcancen niveles de experiencia y competencia altamente reconocidos en el mundo. Cuando culmina la misión y los observadores militares regresan a sus respectivas instituciones, vuelcan y comparten esas vivencias en su entorno laboral y operacional, con el objetivo de elevar en conjunto los conocimientos de sus organizaciones en el futuro.



Campo de desplazados - BRIA.



Clausura del curso de CECOPAZ

## La cumbre La Mina



A la derecha tenemos la Plataforma Circular 1 con su muro de piedras rectangular. Al centro y más pequeña, la Plataforma Circular 2. Y detrás, a la izquierda, la Plataforma Circular 3.



Vista Aérea. A la derecha la Plataforma Circular 1 al medio la 2 y a la izquierda la 3.

# El templo de San Lorenzo

## Antropóloga María del Pilar Fortunic

Lima, 1963. Estudió en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Trabajó en el Área de Investigación del Museo Naval del Perú durante el período 1995-2004. Es investigadora de la Fundación Cayetano Heredia y Miembro de Número del International Art Council afiliado a la UNESCO. Dedicada a la investigación en el campo de la Antropología Cultural y Antropología Marítima. Desarrolla el proyecto La Geografía Sagrada recuperando el valor científico, natural y cultural de los Santuarios prehispánicos y la Línea del Tiempo Andina. Asimismo, trabaja la fusión del Arte y la Antropología, en la producción de materiales para la educación y difusión científico-cultural de nuestro patrimonio, dirige el proyecto El Códice de Huarochiri. Por su trabajo sobre el patrimonio de la isla San Lorenzo ha recibido distinciones del Ministerio de Cultura, Ministerio de Ambiente y la Municipalidad Distrital de La Punta, siendo autora publicada por el Fondo Editorial del Congreso de la República del Perú, con la obra "El Señor del Mar y el espacio sagrado prehispánico. La isla San Lorenzo".



## RESUMEN

El motivo del presente artículo es compartir con la Marina de Guerra del Perú los avances de nuestras investigaciones. La autora agradece al director del Museo Naval su invitación para esta publicación y el respaldo a los resultados que vamos a exponer.

## PALABRAS CLAVE

Isla San Lorenzo, La Punta, Museo Naval del Perú, *Manuscrito de Huarochiri*.

## ABSTRACT

The reason of the present article is to share with the Peruvian Navy, the improvements of our research. The author thanks the director of the National Museum for his invitation in this publication and back-up to the results that we are going to expose.

## KEYWORDS

San Lorenzo Island, La Punta, Peruvian Naval Museum, *Manuscript of Huarochiri*.

## Antecedentes

En 1995, nos acercamos al Museo Naval del Perú Sede Callao, con la hipótesis de que la isla San Lorenzo era el gran santuario prehispánico de la región Callao. La acogida a esta hipótesis dio inicio al camino de conocer el valor científico, natural e histórico cultural de la isla. Los resultados de la investigación, desde la antropología y la geografía sagrada, fueron presentados en la publicación *El Señor del Mar y el espacio sagrado prehispánico. La isla San Lorenzo*<sup>1</sup>. La conclusión principal es que la isla San Lorenzo fue un altar ancestral en época preinca e inca,

1 FORTUNIC, María del Pilar. *El Señor del Mar y el espacio sagrado prehispánico. La isla San Lorenzo*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República, Universidad Peruana Cayetano Heredia y Biblioteca Abraham Valdelomar Huacachina. 2014.

• Artículo recibido el 7 de noviembre de 2018, aprobado para su publicación el 9 de noviembre de 2018

identificable gracias a la evangelización del espacio ritual y la supervivencia de las cruces coloniales. El altar ancestral preínca incluía el complejo de islas y La Punta, y lo más relevante era el paisaje mítico conformado por San Lorenzo y El Frontón. La jerarquía de este espacio recaía —y recaer— en la sumatoria de valores que posee, que va de lo astronómico, geográfico, geológico, hídrico y biológico, y por ello fue lugar ritual y mítico.

Si bien el espacio geográfico sagrado comprendía el complejo de islas y La Punta, teníamos perfectamente claro que este espacio alberga múltiples sitios con uso específico. En el caso de San Lorenzo, nos lo confirmaría la existencia del cementerio en caleta La Cruz y los diversos conchales y plataformas de piedra registrados en el Catastro Arqueológico del valle del Rímac 1974 y la Prospección Arqueológica 1999.

La información arqueológica nos daba el registro de dos cementerios, el prehispánico en caleta La Cruz y el histórico colonial republicano de quebrada del Panteón. Nos daba una serie de 13 conchales y una plataforma rectangular de piedra ubicada en caleta Lobería, incluyendo las plataformas colindantes al cementerio de caleta La Cruz, atribuidas a la Compañía del Guano.

A estos sitios de registro oficial, sumamos, como resultado de nuestra exploración, otros puntos que, a nuestro parecer, debían ser estudiados a profundidad. Consideramos importante tomar en cuenta Punta Gruta y el sitio histórico de la Estación Naval, todas las grutas, el desierto Encantado, el entorno subacuático y la cumbre La Mina. Para nosotros, era evidente que los dos sitios rituales prehispánicos más importantes en la isla San Lorenzo eran el cementerio de caleta La Cruz y la plataforma en la cumbre La Mina<sup>2</sup>.

### **Hallazgo reciente**

En los últimos años nos centramos en estudiar la cumbre La Mina, el sitio más emblemático y de difícil acceso de la isla donde, de acuerdo con lo observado, podemos enunciar la existencia de un observatorio astronómico prehispánico y altas probabilidades de ser una arquitectura mayor inca. La cumbre La Mina es la más elevada de toda la isla, con una altura de 396 metros sobre el mar.

La ausencia de vestigios significativos incas en la isla San Lorenzo nos parecía imposible, teniendo un inca navegante de la talla de Túpac Yupanqui. El valor astronómico de la isla me hacía pensar que si existió una ofrenda o una

---

2 FORTUNIC, op. cit., p. 121



Plataforma Circular 1 y muro rectangular de piedras.



Plataforma Circular 1, muro rectangular de piedras y ladera de adoquines.

arquitectura de observación astronómica y ritual, el lugar más estratégico debía estar en la cumbre La Mina. En la cosmovisión inca este espacio sería el escogido para estudiar y rendir culto al sol y al mar. Además, en el paisaje mítico, esta cumbre era coincidentemente el corazón de la isla. La Mina cumplía con todos los requisitos para ser el espacio ritual astronómico. Desde los primeros recorridos distinguimos una plataforma.

Nos fuimos acercando cada vez más, reconstruyendo parte por parte.

En su primera mirada, este templo es un complejo arquitectónico astronómico conformado por tres plataformas circulares, muros, caminos y escaleras, con posibilidades de que en su interior albergue varios niveles. El dibujo a lápiz de la cumbre La Mina nos muestra las plataformas circulares y el conjunto arquitectónico astronómico. La vista aérea nos confirma la existencia de las tres plataformas.

Obtuvimos la primera impresión de esta intervención humana en el paisaje de la cumbre en la primera plataforma que reconocimos y a la cual nombramos Plataforma Circular 1. Con un muro de piedras perfectamente rectangular, de un alto de poco más de dos metros y por lo menos diez de largo, este muro se encuentra en conjunto simétrico con la plataforma circular, que está particularmente acabada en sus bordes, con piedras de un tamaño similar. La plataforma circular y el muro rectangular son a todas luces una geometría para la medición astronómica inca.

Las plataformas circulares, al mantener su diseño específico, nos remiten a otros observatorios astronómicos, de diversas épocas y culturas. En el caso de San Lorenzo, nos dedicamos a observar el recorrido del sol, desde el distrito de La Punta. Efectivamente, tenemos al sol en marzo, en el equinoccio de otoño, sobre esta plataforma. Lo mismo ocurre en el caso de la luna en Semana Santa. Lo más saltante en este paisajismo astronómico es la plataforma sobre la que se pone el sol, porque es perfectamente plana, definitivamente intervenida.

Continuando con la cumbre, observamos que se trata de un conjunto de plataformas, dos principales y una de menor diámetro. La Plataforma Circular 1 colinda con otra más pequeña, nombrada Plataforma Circular 2. Diría que esta última, aunque de menor diámetro, tuvo una función importantísima. Las mediciones técnicas ya nos darán su perfil. En la Plataforma 2 actualmente opera un panel de energía solar.

La Plataforma Circular 3, algo más alejada, sobre todo por la presencia de una pequeña quebrada que la separa de la 1 y la 2, es de una dimensión aproximada





Muro rectangular de piedras.



Piedras y ladera de adoquines.



Acompañada por el comité del Capítulo Peruano de National Museum of Woman in the Arts y de la escultora Pilar Martínez Woodman, autora del mascarón de proa Inca Túpac Yupanqui del BAP Unión.

a la Plataforma Circular 1. La diferencia que observamos es que mientras la 1 tiene el muro rectangular de piedras, la 3 está totalmente despejada y tiene un pequeño saliente rectangular en dirección sur. En esta plataforma se encuentra el sensor de detección sísmica instalado por el Instituto Geofísico del Perú.

Calculo que estas plataformas, la 1 y la 3, tienen unos 20 metros de diámetro.

Las tres plataformas circulares están rodeadas por una contención de piedras, de similar tamaño. El piso nivelado de las plataformas es todo un elemento para estudiar desde el inicio. Importantísimo aspecto es la variación de la altura entre sí. Nos cabe la pregunta de si estas plataformas circulares son de un solo nivel o de varios. Definitivamente ha intervenido la factura humana. Puedo afirmar que la cumbre La Mina es un conjunto arquitectónico astronómico prehispánico con alta probabilidad de corresponder al periodo inca.

La cumbre La Mina, a 396 metros sobre el mar, comparable en altura al cerro San Cristóbal, tiene una vista espectacular. En días despejados se divisa las bahías del Callao y de Miraflores, el cerro San Cristóbal, la cordillera de Lima

y el morro Solar. La vista trasciende lo geográfico y pone en evidencia lo astronómico, pues permite la observación de los astros desde su aparición por el horizonte este, con la cordillera como línea de base —el horizonte anti— y su ocaso por el oeste. La observación es plena. Abarca la cúpula celeste, estrellas, constelaciones y planetas. Desde la Plataforma Circular 3 se integran los dos horizontes.

La cumbre, con su conjunto arquitectónico, cumple todos los requisitos de un observatorio astronómico, un lugar elegido para la observación de los astros y los fenómenos celestes, presente en todas las grandes culturas de la antigüedad. Su dominio permitió la medición del movimiento del planeta y del tiempo, los ciclos de la naturaleza y el desarrollo de la agricultura. Un lugar que permite la observación del clima, la medición de las mareas... Una estación científica.

Un altar ancestral y sitio estratégico de siempre, donde conviven las plataformas circulares incas con sensores sísmicos, paneles de energía solar, eólicos, hídricos, antenas de comunicación y esperamos que pronto suba un electromagnetómetro.

Estas tres plataformas circulares están integradas entre sí con varios elementos. Hemos registrado una escalera con toda la ingeniería prehispánica. Un camino entre la plataforma 1 hacia la 3, muros cortos que rodean las laderas, megalitos. También bloques de piedra removidos y bloques reutilizados en muros apuntalando laderas, todo ello rodeando las instalaciones actuales del Módulo de Comunicación.

Si bien se puede reconocer perfectamente las tres plataformas circulares, también vemos bloques de piedra removidos que nos dicen que el conjunto arquitectónico ha sido disturbado en las diversas ocupaciones del espacio en estos últimos cinco siglos. Por encima de ello, todo apunta a que lo que se encuentra enterrado está intacto.

La ofrenda ritual la tenemos presente en nuestro territorio prehispánico desde Caral. Nuestro cálculo es que en la cumbre La Mina la ofrenda se encuentra en el interior de las plataformas circulares. También debemos considerar los montículos anexos.

El hallazgo de una ofrenda ritual, de un ajuar intacto, es una posibilidad real. Nos manejamos con un rango de probabilidades que va de la hipótesis básica, cuya expectativa apunta a que las Plataformas Circulares son un observatorio astronómico y tuvieron un uso solo exterior, a la hipótesis mayor, que



Con el equipo del Instituto de Radioastronomía de la Pontificia Universidad Católica del Perú, encargados del funcionamiento del electromagnetómetro, proyecto Perú Magneto.



Panel de energía solar. En días despejados, el paisaje desde la cumbre es espectacular. Se divisa todo Lima y Callao. El borde de la plataforma está contenido por los bloques de piedra.

contempla que en este complejo arquitectónico astronómico participó en su construcción el inca Túpac Yupanqui, uno de los máximos artífices del imperio, con dominio marítimo y ritual. Estas plataformas sí tuvieron un uso interior que alberga la ofrenda y quizá el mausoleo de algún personaje importante vinculado al observatorio astronómico, al mar, al ritual y al poder. También es muy importante el factor práctico, pues la sombra y el cobijo son necesidades básicas. Agua tenemos con la niebla, que además nos brinda un ecosistema de lomas con su flora y fauna.

Las ofrendas pueden ser de diversa índole. Manejamos la información de que en la isla Lobos de Tierra, en la década de 1960, durante una construcción de la Compañía del Guano, se encontró enterrada una balsa prehispánica de tamaño real con todos sus implementos<sup>3</sup>.

En San Lorenzo, al extremo sur y cerca de la orilla del mar y del islote Chacana, en caleta La Cruz, se encuentra el otro espacio ritual, un cementerio prehispánico.

### **Hipótesis mayor**

Sobre la hipótesis mayor, sustentamos la existencia de un templo inca en los diversos testimonios que nos han trasladado sobre el accionar de Túpac Yupanqui en su recorrido por el territorio imperial.

Cuenta el *Manuscrito de Huarochirí* (1598) que Túpac Yupanqui, a raíz de ser ayudado a vencer a otros grupos étnicos por Macahuisa, uno de los hijos de Pariacaca —deidad mayor, domesticador de la energía solar e identificado con el astro Sol—, en reciprocidad, aceptó ser “huacasa” oficiante del ritual del culto al Sol: “Y dicen que, desde tiempos muy antiguos, en Sausa, el Inca fue huacasa, y como tal, bailó y cantó dedicando la danza, como homenaje y reverencia a quien correspondía”<sup>4</sup>. Los huacasas tenían las instrucciones para implementar el ritual, en las fechas y lugares correspondientes. El ritual organizaba a la población en el calendario agrícola. Este calendario agrícola estaba basado en el ciclo de las estaciones; por ello, los observatorios astronómicos funcionaban a plenitud, una tradición larga en nuestro territorio. El observatorio astronómico de Chanquillo en la costa norte, provincia de Casma, contemporáneo a la cultura Chavín, es reconocido mundialmente por su arquitectura geográfica astronómica y su antigüedad.

3 Información testimonial proporcionada por el Señor Carlos F. Belevan Mesinas al Museo Naval “Julio J. Elías Murguía” en carta fechada 30 octubre 1997, donde hace un recuento del hallazgo y del PETIPIE de la embarcación hallada. Lobos de Tierra, departamento de Lambayeque, 1962.

4. ANÓNIMO. Manuscrito de Huarochirí. Narración quechua recogida por Francisco de Avila ¿1598? Lima: Museo Nacional de Historia y el Instituto de Estudios Peruanos. 1966, p. 135.

De Chanquillo a Machu Picchu son 3500 años dedicados a la domesticación del territorio y la observación astronómica.

Esta larga tradición en la medición de la naturaleza, la ofrenda y el ritual alcanza su máxima expresión a partir del reinado del inca Pachacutec y la implementación de la religión imperial. En esta expansión e implementación de las formas incas, tuvo un rol decisivo el Inca Túpac Yupanqui y sus conquistas. En la Historia del Tahuantinsuyu, la investigadora María Rostworowski nos lo documenta de la siguiente manera:

Después de lograr una victoria sobre estas etnias descansó Tupac en Quito y ordenó poblar la región con numerosos mitmaq, es decir, de gente traspuesta de otras regiones, para que edificaran una ciudad. Antes de partir dejó como gobernador a un anciano Orejón llamado Chalco Mayta, con licencia de ser llevado en andas y la obligación de enviarle cada luna un mensajero con noticias sobre Quito (Cieza de León, Señorío, caps. LVI y LVL).

Posteriormente, el inca pasó a un lugar llamado Surampalli donde ordenó se edificaran unas estructuras que se denominaron posteriormente Tumipampa, nombre de una de las panaca reales<sup>5</sup>.

El perfil que le dio al territorio la administración inca se encuentra muy bien documentado en el complejo religioso de Pachacamac. Se calcula que este complejo funcionó durante mil años y adquirió la escala monumental con la participación inca y la construcción de los nuevos recintos. En este periodo se construyó el templo del Sol (templo de Punchao Cancha), la plaza los Peregrinos, el Acllahuasi, el palacio de Taurichumbi, calles, murallas entre otras edificaciones<sup>6</sup>.

Estas construcciones incas se superponen y conviven con las anteriores. Se integran a las construcciones de la cultura Lima-Ychma, cultura usuaria del espacio ritual de caleta La Cruz en la isla San Lorenzo.

Este cementerio prehispánico de caleta La Cruz fue estudiado por el arqueólogo alemán Max Uhle en 1906 y 1907. Entre sus hallazgos tenemos un ajuar funerario excepcional, que comprendía piezas excepcionales como la Tela Pintada de 8 metros de largo, hondas de plata, osos y loros momificados, copas y cristales.

---

5 ROSTWOROWSKI, María. Historia del Tahuantinsuyu. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 1989, p. 141.

6 MAKOWSKI, Krzysztof. Urbanismo andino. Centro ceremonial y ciudad en el Perú prehispánico. Lima: Apus Graph Ediciones. 2016, p. 170.



Piedra reutilizada como muro de contención.



Escalera con peldaños de piedra que conduce a las Plataformas 1 y 2.

El listado proporcionado por el Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia registra varios cientos de piezas recuperadas en esta expedición arqueológica. Solo dos piezas se atribuyen a manufactura inca imperial<sup>7</sup>.

Consideramos que, si ya funcionaba la isla como espacio ritual al momento de la conversión de la cultura Ychma en el Señorío de Pachacamac bajo el gobierno inca, existen altas probabilidades de presencia inca en la isla, más allá de las dos piezas identificadas. Finalmente, todos los espacios rituales eran enclaves religiosos manejados por la autoridad y los oficiantes del ritual. Más antiguo aún, las islas como escenario y personajes míticos ya son mencionados en el Manuscrito de Huarochirí.

La superposición de ocupaciones en los santuarios de la antigüedad se ha dado a nivel mundial a lo largo de la historia de la humanidad. Creo esencialmente que ello ocurre por esta sumatoria de valores que los convierten en sitios especiales e irremplazables de mucho carácter simbólico y político: enclaves

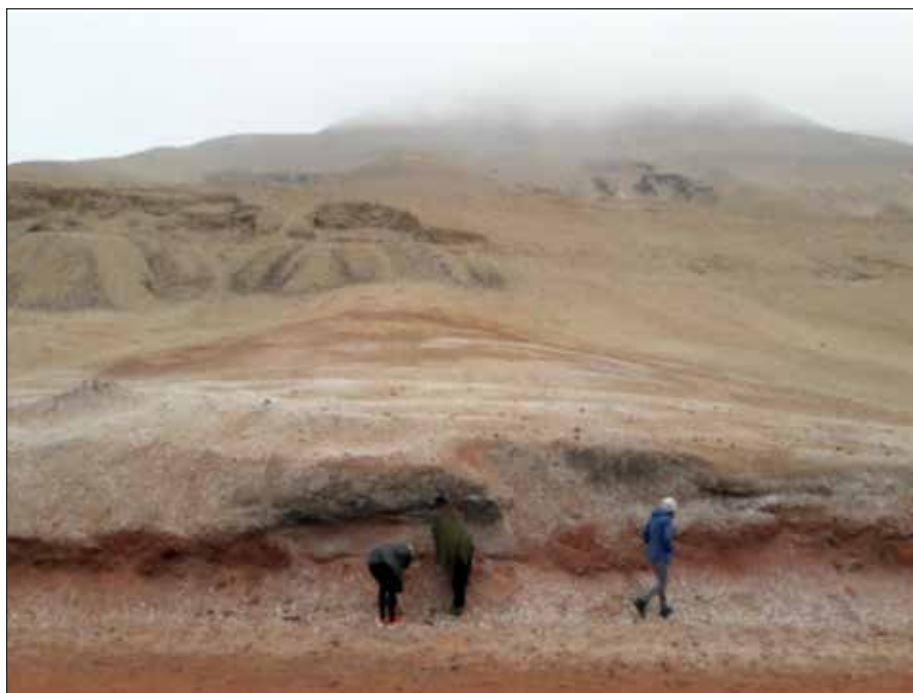
---

<sup>7</sup> CÁRDENAS, Mercedes. Informe final de la prospección arqueológica de la isla San Lorenzo. Lima: Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú y Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. 1999, p. 3.

religiosos manejados por la autoridad y los oficiantes del ritual y respetados por la sociedad en su conjunto.

Sobre estas conclusiones, proponemos que Túpac Yupanqui estuvo en la isla San Lorenzo y tuvo conocimiento del observatorio astronómico de la cumbre La Mina, con altas probabilidades de haber intervenido en su diseño arquitectónico y en la ofrenda ritual correspondiente. Su dominio marítimo y de la navegación acentúa esta hipótesis. De ahí la categoría de templo, del vocablo latino *templum*, lugar sagrado, un lugar de culto religioso consagrado a una divinidad.

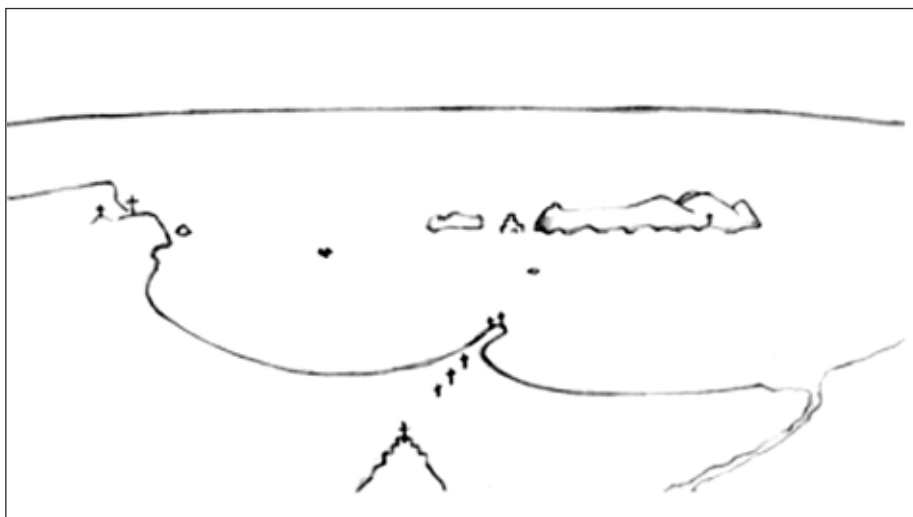
En síntesis, nuestra hipótesis es que la cumbre La Mina alberga un observatorio astronómico prehispánico con altas probabilidades de ser el templo del Sol Inca consagrado al Mar, a la Mamacocha, el cual se encuentra actualmente semienterrado.



#### **Observatorio astronómico**

Recorrido del sol sobre la cumbre La Mina perfectamente plana.





El santuario ancestral. San Lorenzo y El Frontón simbolizan el binomio madre-bebé y la chacana entre ambas islas realzan la condición del espacio como especial, un hábitat de reproducción de vida. Un yacimiento de biodiversidad que alberga 270 especies. El templo se ubica en el corazón de la isla, la cumbre más alta. Las cruces datan desde los inicios de la evangelización católica sobre el espacio sagrado prehispánico.

## El Museo Naval y el templo de San Lorenzo

Se debe declarar la cumbre La Mina como sitio de estudio, continuar con la exploración, el registro visual y el análisis de la documentación académica. Asimismo, iniciar la estrategia para medir el complejo astronómico ritual con tecnología actual. Utilizar el satélite y la tecnología de medición de última generación nos puede decir a la perfección lo que podemos encontrar al interior de las plataformas y alrededores. Lo último en tecnología avanzada va desde el uso de drones, robots, georradars, ultrasonido y escáneres láser en 3D, todo ello para descubrir lo enterrado sin perforación sin perder el vestigio arqueológico, y así elaborar el mapa subterráneo. Es importante gestionar alianzas internacionales con experiencia en procedimientos arqueológicos, conservación y restauración de patrimonio con las últimas tecnologías.

La colección patrimonial de la isla es inmensa, rebasa los límites históricos y los siglos. Si bien el presente artículo está centrado en época prehispánica, los vestigios y acontecimientos históricos de época colonial y republicana son de gran valor patrimonial. Proyectiles, cañones, anclas, entierros y diversos vestigios de diferentes combates están esperando silenciosamente ser redescubiertos, contarnos nuestra historia.

En este accionar, la antropología, la arqueología y la historia compartimos fuentes académicas, temas y un total respeto por el patrimonio de la humanidad. Una particularidad de la antropología es su compromiso por el pasado, el presente y el futuro. Todo avance en el campo del estudio del electromagnetismo y la existencia de magnetita nos fascina, al igual que el seguimiento de los sensores sísmicos y la importancia de la isla como eje ecosistémico y su potencial para medir el cambio climático. La conformación de una Estación Científica San Lorenzo es imprescindible, al igual que la validez de la visión holística, el intercambio permanente y el manejo integrado de la data científica.

Estamos convencidos de que el Museo Naval del Perú y la Marina de Guerra del Perú están preparados para integrar la Colección Patrimonial de la isla y liderar y custodiar todo nuevo hallazgo. El templo de San Lorenzo está esperando. La puesta en valor del patrimonio científico, natural e histórico cultural de la isla San Lorenzo continúa. Agradezco a la Comandancia General de Marina por su respaldo en estos reconocimientos, a la Dirección de Intereses Marítimos, al Museo Naval y a la Estación Naval de San Lorenzo que nos apoyó y acompañó en nuestras visitas a la Cumbre La Mina.

Islote Chacana realizando la jerarquía del lugar. Está señalizado en los derroteros como El Candelero, también llamado coloquialmente La Torre, ubicado entre San Lorenzo y El Frontón junto al islote Redonda.



Ajuar. Orejera de madera con incrustaciones de concha y figura de cruz. La Chacana como motivo central. Expedición Max Uhle, caleta La Cruz. Depósito MNAAH e Inventario General vol. X, 1906, p. 186, nro. 3102

## Dibujo y fotografía

JC Janine Costa

MF María del Pilar Fortunic

RM Rodolfo Molina

MAC Misión Arqueológica Croata

Dr. Sc. Filomena Sirovica, Archaeological Museum in Zagreb

Arql. Andreja Kudelić, Institute of Archaeology Zagreb

Arql. Tena Karavidović, Center for Experimental Archaeology

## Asistentes de campo

Mateo Molina Fortunic

Mickelle Martini Carreras

*Un agradecimiento especial a las arqueólogas Filomena, Andreja y Tena y a la Cónsul de Croacia en Perú Ana María Kuljevan. A todo el equipo de campo que me acompaña.*



## Bibliografía

ANÓNIMO. *Manuscrito de Huarochirí. Narración quechua recogida por Francisco de Avila ¿1598?* Lima: Museo Nacional de Historia e Instituto de Estudios Peruanos. 1966.

CAPELLI, Gary. *20 Archaeological destinations in Croatia*. Zagreb: The Archaeological Museum in Zagreb y The Ministry of Tourism of the Republic of Croatia. 2016.

CÁRDENAS, Mercedes. *Informe final de la prospección arqueológica de la isla San Lorenzo*. Lima: Instituto Riva-Agüero y Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. 1999.

FORTUNIC, María del Pilar. *Señor del Mar y el espacio sagrado prehispánico. La isla San Lorenzo*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República, Universidad Peruana Cayetano Heredia y Biblioteca Abraham Valdelomar Huacachina. 2014.

MAKOWSKI, Krzysztof. *Urbanismo andino. Centro ceremonial y ciudad en el Perú prehispánico*. Lima: Apus Graph Ediciones. 2016.

MILLA, Carlos. *Catastro arqueológico del valle del Rímac*. Lima: Instituto Nacional de Cultura. 1974.

SHADY, Ruth. *La ciudad del fuego sagrado*. Lima: Graph y Consult e Interbank. 2004.

ROSTWOROWSKI DE DIEZ CANSECO, María. *Historia del Tahuantinsuyu*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 1989.

ZUIDEMA, Tom. *Códigos del tiempo. Espacios rituales en el mundo andino*. Lima: Apus Graph Ediciones. 2015.



# El puerto del Callao a través de la historia

## Técnico segundo Pon Carlos J. Navarro La Riva

Se graduó como oficial de mar tercero el 1 de enero de 1993. Se desempeñó como instructor de alumnos en el IESTPN-Citen de 1993 a 1998. Desde 2002 es docente de los programas de actualización y especialización profesional técnica de Policía Naval. Es especialista K-9, en canes detectores de drogas. También ha seguido el programa de actualización profesional y conformó los destacamentos TID de la unidad canina de 1999 a 2010. Ese año pasó a pertenecer a la Escuela de Policía Naval de forma permanente. Bachiller en Educación de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle en la especialidad de Historia y Ciencias Sociales. Es miembro de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú desde 1998.



## RESUMEN

El puerto del Callao es sin duda un protagonista de nuestra historia y un punto estratégico para el comercio marítimo en Sudamérica, desde que el Virreinato del Perú se estableció y fue el centro de toda la economía española. El presente trabajo intenta plasmar parte de su historia, haciendo mención en primera instancia a su geología y geografía, para luego pasar a su evolución histórica, desde los primeros pobladores y asentamientos en sus alrededores a partir de estudios arqueológicos realizados.

## PALABRAS CLAVE

Puerto, bahía, comercio, terremoto, maremoto

## ABSTRACT

The port of Callao is undoubtedly a protagonist of our history and a strategic point for maritime trade in South America, since Peru's viceroyalty was established and became the center of all the Spanish economy. This paper tries to capture part of its history, quoting in first place its geology and geography, to further move to their historical evolution, since the first settlers and settlements in the surrounding areas, starting from Archaeological studies.

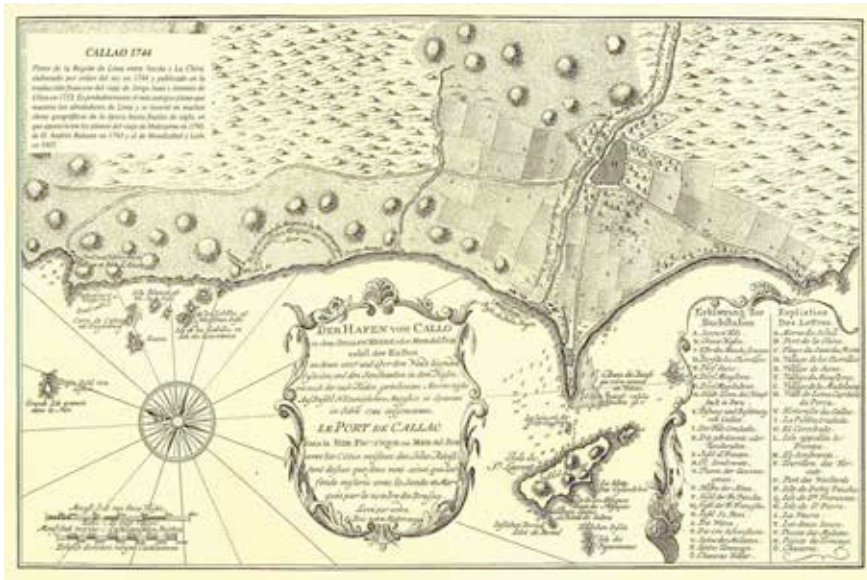
## KEYWORDS

Port, bay, trade, earthquake, tsunami.

## INTRODUCCIÓN

Como todo puerto americano en épocas pasadas, el Callao también estuvo asediado por la codicia de piratas y corsarios, por la rivalidad de las grandes potencias económicas de la época (Inglaterra y Holanda), que deseaban a toda costa romper el monopolio comercial establecido por la Corona española, según el cual las colonias solo comercializaban con España. Por ese motivo, se dispuso, al igual en que la ciudad de Lima, la construcción de una muralla, destruida por un terremoto y maremoto en 1746, y posteriormente de un fuerte conocido hasta la actualidad como el Real Felipe, que fue el último reducto de las tropas realistas a la llegada de la expedición libertadora.

• Artículo recibido el 12 de noviembre de 2018, aprobado para su publicación el 15 de noviembre de 2018



Mapa del puerto del Callao, 1744.

Con la independencia del Perú, nuestro principal puerto continuó con el mismo estatus. Se le sumó el *boom* guanero y acogió a innumerables comerciantes e inmigrantes, principalmente ingleses e italianos, que aportaron legados arquitectónicos, comerciales y culturales a su desarrollo.

Pero los conflictos bélicos no son ajenos a su historia. En primer lugar, la resistencia contra la seudoexpedición científica de España en 1866, cuyo verdadero objetivo era la recuperación de sus antiguas colonias. En segundo lugar, la Guerra del Guano y del Salitre en 1879, entre Chile, Bolivia y el Perú. El puerto del Callao se mantuvo bloqueado por la flota chilena durante la ocupación de nuestro territorio.

### Ubicación geográfica y formación geológica de la bahía del Callao

La provincia constitucional del Callao se ubica al extremo occidental de lo que vendría a ser el cono de deyección o abanico de Lima, y en la parte meridional de nuestro litoral o franja costera. Tiene un área de 146,98 km<sup>2</sup> de superficie continental e insular (corresponde a esta última 17,63 km<sup>2</sup>). Políticamente está dividido en seis distritos: Callao (Cercado), Bellavista, Carmen de la Legua-Reynoso, La Perla, La Punta, Mi Perú y Ventanilla. El área insular está conformada

por las islas San Lorenzo, El Frontón, Cabinzas, islotes Palomino, Roca Horadada y Hormigas de Afuera. Su capital provincial es Callao Cercado.

Hace diez mil años el Callao o la franja costera que lo conforma no era lo que es actualmente. Un violento cataclismo producido al encontrarse la placa de Nasca y la placa de los Andes fracturó y hundió la gran saliente y la cornisa continental. Estos vestigios se pueden ver actualmente en los acantilados de la costa peruana y las islas más importantes de norte a sur de todo el litoral, entre ellos la isla San Lorenzo y sus islotes circundantes.

Es probable que en la época de las glaciaciones el nivel del mar se situara por debajo del actual, aproximadamente 120 metros, y esto supone que esta gran saliente se encontrara con el mar a 10 kilómetros más distante de la isla San Lorenzo.



## Los primeros pobladores

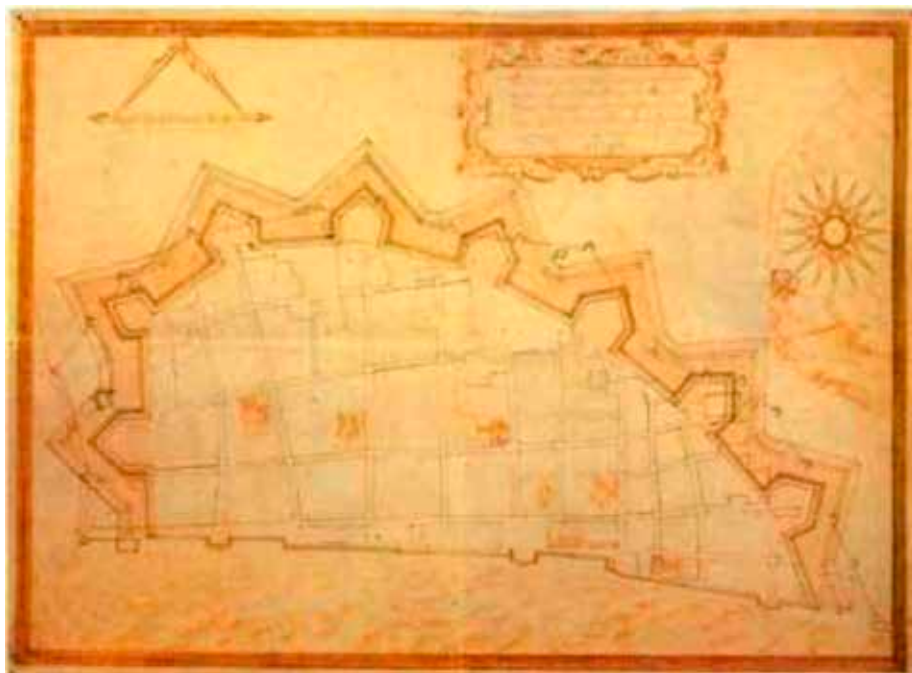
Tras las excavaciones realizadas en los últimos años en diversas zonas del Callao, se han hallado artefactos de piedras que datan de hace once mil años antes de Cristo. Al transcurrir de los siglos, cuando los incas llegaron a esta región, los habitantes de la zona ya habían desarrollado una cultura cuyas edificaciones aún se pueden apreciar en las huacas de Bellavista y Maranga, ubicadas en los distritos de Bellavista y San Miguel. Allí se formaron agrupaciones quechuas, aimaras, huanchos, huallas y collas. Cuando los incas expandieron su dominio a esta parte de la costa, los curacazgos de Lima quedaron circunscritos a Carabaylo, Surco y Maranga. Posteriormente, cientos de años después, estuvo poblado por los Pitipiti, de origen colla o yunga, que ocupaban la zona comprendida entre Chucuito y La Punta.

En algunas zonas del Callao alejadas de la metrópoli, todavía es posible admirar las construcciones que dejaron sus antiguos pobladores. Uno de estos lugares es la zona arqueológica conocida como El Paraíso, en el distrito de Ventanilla y la parte norte de San Martín de Porres, muy cercana al aeropuerto Jorge Chávez. En los cerros Chivateros y Oquendo, al norte del Callao, también se han encontrado vestigios de canteras antiguas, así como vestigios de otras culturas como el templo piramidal de Kon-kon, la huaca Garagay, el Señorío de Colli, el Montículo Ceremonial de la Pampa de los Perros, el templo de Media Luna en la margen derecha del río Chillón, Punta Márquez en la margen izquierda del río Chillón, el asentamiento humano de Chuquitanta y otros más.



Complejo arqueológico El Paraíso.





Proyecto de fortificación de la plaza del Callao (Juan de Espinoza, 1641).

### **Virreinato: construcción de una muralla y fuerte del Real Felipe**

La primera autoridad marítima que tuvo el Callao fue la del capitán Juan Arechaga, nombrado por el cabildo del 1 de abril de 1544 como el Señor de Navío de San Andrés para el cargo de capitán y guarda del puerto. Por esa época, fue nombrado también el alguacil Francisco Muñoz, denominado con ese cargo por Pizarro en 1537. En 1556, don Andrés Hurtado de Mendoza nombró a Francisco López como alcalde del mar, para el cuidado y la cobranza y administración de los negocios del Callao.

A fines del siglo XVIII se formó la Junta de Marina, pero mucho antes el Cabildo había dispuesto la construcción de un tambo o aduana en el Callao, para el depósito de las mercancías y su posterior traslado a Lima<sup>1</sup>. Aquí se inicia el apogeo comercial de nuestro puerto.

Durante el Virreinato sus actividades eran netamente comerciales y militares, pero las amenazas y los ataques sobre las costas y los puertos peruanos fueron frecuentes, entre ellos el Callao, que era la entrada a Lima, la capital. A principios del siglo XVII, el virrey Francisco de Borja y Aragón, príncipe de

<sup>1</sup> El puerto del Callao, Capitán de fragata John Rodríguez Asti; *Revista de Marina* Edición 3 2008. p. 44

Esquilache, inició las obras de fortificación del puerto, que fueron continuadas por Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar, que mandó fundir cañones y culebrinas y construyó siete baterías y sus parapetos, obras que se extendían desde la desembocadura del Rímac al norte hasta La Punta, lo que cubría una distancia de legua y media. La muralla estaba formada por un muro de albañilería de unos 4 metros de alto, con piedra al exterior y con adobe hacia el interior, que encerraba un área aproximada de 59 hectáreas.

El terremoto del 28 de octubre de 1746 vino acompañado de un terrible maremoto<sup>2</sup>, que destruyó la ciudad y la muralla del Callao, y diezmo a sus habitantes. De 5000 personas que vivían en el Callao, solo sobrevivieron 200 personas. Como reacción a este desastre y para prevenir que el suceso se repitiera, el virrey José Antonio Manso de Velasco fundó la ciudad de Bellavista, en una planicie alejada del mar y a una distancia de tres kilómetros de la ciudad del Callao. Sin embargo, eso no causó que los chalacos dejaran de vivir en la localización original a orillas del mar. El virrey asimismo mandó construir la fortaleza del Real Felipe, obra que demoró 27 años (1747-1774).

Después del desastre en tierra se formó una enorme ola conocida como *tsunami*. Antiguas crónicas consultadas aseguran que el golpe de la ola sobrepasó la isla San Lorenzo. El colegio y monasterio de los jesuitas se hundió frente al balneario de La Punta. Hoy solo queda en medio del mar el "bajo camotal", en recuerdo de que allí se sembraba camote. Fray Juan Álvarez, desde los acantilados



Emplazamiento del Real Felipe sobre los escombros de la muralla del puerto.

2. El Puerto del Callao, Capitán de fragata John Rodríguez Asti; *Revista de Marina*. Edición 3 2008. p. 47

de Chorrillos, repartía la extremaunción y bendición a los náufragos que irremediamente morían envueltos en grandes olas y espumas que llegaban a la mitad de altura del actual acantilado. El navío *San Fermín* fue arrastrado tierra adentro hasta la hoy céntrica avenida Buenos Aires del Callao. Este lugar estuvo señalado por el desaparecido “mascarón de proa”, representado por el busto de una mujer. Solo dos galeones fueron identificados: el *San Fermín* de 30 cañones y el mercante *Santo Cristo de León*. En el puerto de Huacho se hundió el mercante español *San Cristóbal*.

A partir de este infausto suceso hubo una reorganización urbanística en el Callao que no dejó de lado la parte militar. Se trazó el nuevo Camino Real al Callao, que partía de la portada en la muralla de Lima y en forma recta llegaba hasta el Real Felipe (camino de La Legua al Callao).

### Etapa republicana

Llegada la expedición libertadora, las tropas realistas se atrincheraron en el Real Felipe<sup>3</sup> mientras que otra parte escapó a la sierra. Prueba de ello es que el



3. El puerto del Callao, Capitán de fragata John Rodríguez Asti; *Revista de Marina* Edición 3 2008. p. 48

general San Martín ordenó que el navío San Martín desembarcara los pertrechos del ejército real en Chorrillos, porque en el Callao podría ser blanco fácil de los cañones realistas. Fatídicamente este navío naufragó y sus restos yacen en el fondo marino hasta la actualidad. Posteriormente se produjo la toma de este recinto por parte del ejército libertador.

En 1850-1851 comenzó a operar el ferrocarril Lima-Callao, el primero de Sudamérica. Se incrementaron las familias de origen italiano e inglés en La Punta y alrededores, muchos de ellos acaudalados comerciantes o marinos extranjeros que vieron la posibilidad de hacer mundo por estos lares.

Ya en 1866 nuevamente el Callao jugaría un rol importante en la defensa contra la flota realista, que, como se dijo antes, era una falsa expedición científica con el verdadero objetivo de recuperar las antiguas colonias españolas. Sus resultados fueron negativos, ya que la resistencia fue ardua. La flota enemiga se replegó en la isla San Lorenzo, enterró a sus muertos y posteriormente se retiró.

En 1879, como producto del *boom* guanero y del salitre, se produjo una guerra que sumió al Perú en la ruina económica y militar. Como consecuencia de ello, el Callao estuvo bloqueado por la flota chilena. En este contexto se produjeron



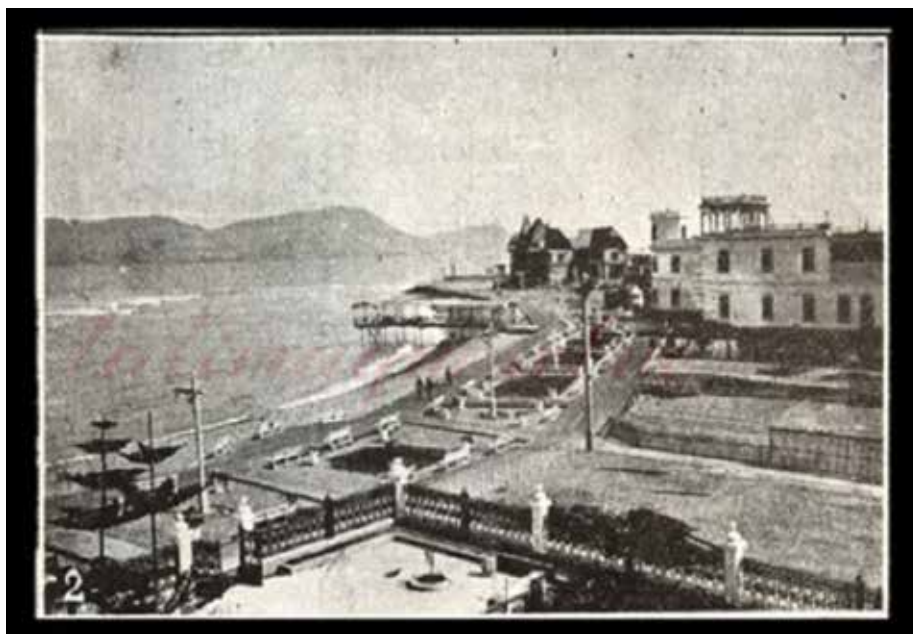
Grabado de la bahía del Callao realizado por artistas de la tripulación del barco francés *La Bonite* (1836-1837). Archivo personal.

dos acontecimientos en la bahía del puerto. El primero fue el hundimiento del buque chileno *Loa* el 3 de julio de 1880, mediante un artefacto explosivo camuflado en una chalupa acopiada de víveres por marinos peruanos. Al estar cerca del buque chileno, la chalupa hizo explosión. El segundo acontecimiento fue el hundimiento de la corbeta *Unión* el 16 de enero de 1881, por iniciativa de su tripulación, tras varios intentos de la Armada chilena de enviarla a pique con torpedos de la época. Estas tentativas no tuvieron resultados satisfactorios, ya que los marinos peruanos y ciudadanos patriotas habían hecho una empalizada alrededor del buque, frente a la desembocadura del río Rímac. Actualmente su mástil se conserva en la Escuela Naval de La Punta, como recuerdo a la tripulación del buque.

### **Aporte cultural de los inmigrantes extranjeros**

El aporte cultural de estos inmigrantes se puede palpar en la arquitectura de estilo europeo inglés y también mediterráneo, como en el caso del Cercado del Callao y del distrito de La Punta.

Los inmigrantes ingleses e italianos se encontraban en el Perú desde antes de la Guerra del Pacífico, muchos de ellos empresarios e inversionistas. Los ingleses trajeron consigo juegos como el críquet y el fútbol, que prevalece



Malecón Pardo en La Punta, a inicios siglo XIX.

hasta nuestros días. De la colonia italiana tenemos como ejemplo de legado la arquitectura del distrito de La Punta, de estilo mediterráneo.

### **Evidencia arqueológica en la isla San Lorenzo y restos sumergidos en la bahía del Callao**

Entre 1906 y 1907, el arqueólogo alemán Max Uhle investigó por primera vez la isla y recolectó mucha evidencia entre ceramios y artefactos de metal, que hoy se exhiben en del Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú.

Según el Instituto de Arqueología Marina, existen en la bahía del Callao y en todo el litoral peruano embarcaciones hundidas de gran valor histórico y cultural que deberían preservarse. Por ejemplo, la nave *El Rayo*, que navegaba de Pisco a Chancay, por llevar excesiva carga y estar mal piloteado por el práctico Josué Ortiz, se fue a pique, muy cerca de la isla San Lorenzo. Sobre este hundimiento se han tejido varias leyendas. Lo cierto es que lo perdido tiene un incalculable valor. Existen otros navíos en la caleta Chucuito y La Punta.

### **Conclusiones**

Nuestro principal puerto es protagonista de sucesos y acontecimientos de nuestra nación. Atesora en su litoral vestigios de importante valor histórico en su geografía y su lecho marino, como lo evidencian algunos datos y estudios de arqueología submarina.

Nuestro principal puerto está a la vanguardia del comercio marítimo en la actualidad, con infraestructura capaz de realizar eficientemente operaciones de carga y descarga comercial. Por ello es uno de los puertos preferidos de las compañías navieras internacionales, así como por su ubicación estratégica en la costa del Pacífico Sur.



## Bibliografía

- ÁLVAREZ VON MAACK, Jorge. Arqueología marítima en la bahía del Callao.
- DEL BUSTO DUTHURBURU, José A. *Historia marítima del Perú. Siglo XVI, historia interna y externa*. Tomo III, volumen I. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1975.
- ENCICLOPEDIA GRATUITA. Reseña histórica del Callao. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: [http://www.encyclopedia-gratuita.com/e/el/el\\_callao.html#](http://www.encyclopedia-gratuita.com/e/el/el_callao.html#)
- ENJOY PERÚ. Callao, puerto pueblo. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: <http://www.enjoyperu.com/andares/andares41-callao-puerto-pueblo5.html>
- ESPINOZA, Gladys. *El periodismo regional. El caso del semanario El Faro del Callao*. Capítulo 2, Visión sociopolítica del Callao. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: [http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/tesis/human/espinoza\\_og/cap2.pdf](http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/tesis/human/espinoza_og/cap2.pdf)
- GIESECKE, Alberto y SILGADO, Enrique. *Terremotos en el Perú*. Lima: Ediciones Rikchay Perú. 1981.
- NÚÑEZ, Estuardo. *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú*. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2013.
- PINEDO MENDOZA, Humberto. *Rostros y rastros del Callao*. Callao: Imprenta Jarmad. 1988.
- PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO. *Actualización y microzonificación ecológica de la Provincia Constitucional del Callao*. 2011. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: [http://www.municipalidadcallao.gob.pe/contenidosMPC/downloads/flash/animacion\\_region/Mapas/Mzee/Estudio/CAPITULO%20I.pdf](http://www.municipalidadcallao.gob.pe/contenidosMPC/downloads/flash/animacion_region/Mapas/Mzee/Estudio/CAPITULO%20I.pdf)
- REGIÓN CALLAO. *Diagnóstico socioeconómico laboral de la región Callao*. Callao: Observatorio Socioeconómico Laboral. 2010.
- REGIÓN CALLAO. *Plan de desarrollo concertado de la Región Callao 2011-2021*. 2010. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: [http://www.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/Pagina\\_Web\\_PDRC/ResumenEjecutivo.pdf](http://www.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/Pagina_Web_PDRC/ResumenEjecutivo.pdf)
- SÁENZ, Isaac D. La ciudadela, el puerto y las murallas. Fortificación y proceso urbano en el puerto del Callao (1641-1824). [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: <http://archivouel.tripod.com/fortcall.pdf>
- SÁNCHEZ OLIVENCIA, Fernando. *Historia del Callao. Pasado, presente y futuro*. Lima: Okura Editores. 1989.





# Las competencias profesionales y su aplicación en la Marina de Guerra del Perú

## Capitán de navío Julio César Chilet Correa

Graduado en la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en diciembre de 1994. Calificado en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación. Es graduado del curso de Comando y Estado Mayor y el Programa de Alto Mando Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval. Graduado de Magister en Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval y Post Grado en Administración Marítima y Portuaria en la Escuela Nacional de Marina Mercante. A bordo, se ha desempeñado como Oficial de la División de Calderas del Departamento de Ingeniería, Jefe de la División de Navegación, Comunicaciones y Jefe del Departamento de Operaciones del B.A.P. *Almirante Grau*, Jefe del Departamento de Operaciones del B.A.P. *De los Heros*, Oficial de Operaciones y Segundo Comandante del B.I.C. *Humboldt*, Comandante del B.I.C. *José Olaya Balandra*. Ha prestado servicios como Jefe del Departamento de Transportes del Servicio de Protección y Seguridad Naval, Jefe de Sistemas, Personal, Evaluación Técnica, Sub Jefe del Departamento de Cartografía y Jefe de la Oficina de Planes, Programas y Presupuesto de la Dirección de Hidrografía y Navegación, Jefe de la División de Logística del Estado Mayor Conjunto del Comando Operacional del Sur, Jefe del Departamento de Inteligencia Tecnológica de la Segunda División del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y Jefe de la División de Infraestructura de la Dirección de Contrataciones del Material. En la actualidad se desempeña como Director Ejecutivo de los arsenales Navales de la Marina.



## RESUMEN

Aunque se tiene la idea de que el concepto de *competencia* solo se refiere a la demostración de nuestras capacidades en pruebas, certámenes o torneos, para el autor se trata en realidad de un concepto de múltiples ámbitos: el saber (nuestros conocimientos), el saber hacer (nuestras destrezas), el saber ser (nuestras actitudes) y el saber estar (nuestras capacidades de comunicación y de trabajo cooperativo).

## PALABRAS CLAVE

Competencia, Convenio SOLAS, Convenio STWC, competencias técnicas, competencias de gestión.

## ABSTRACT

Although there is the idea that the concept of competency only refers to the demonstration of our capacities in tests, contests or tournaments, for the author it actually is about one concept of multiple domains: the knowledge (our understandings), the knowledge to make (our skills), the knowledge to be (our attitudes) and the knowledge be part of (our communication capacities and cooperative work).

## KEYWORDS

Competency, SOLAS Convention, STWC Convention, technical competencies, management competencies.

## Introducción

En los últimos años se ha desarrollado una cultura de gestión de los recursos humanos, que interconectan de forma coherente las diversas áreas en un sistema único y garantizan la eficacia operacional de las organizaciones. Esta visión se encuentra dentro de los planes estratégicos institucionales de la Marina de Guerra del Perú, debido a que el Alto Mando considera de vital importancia su implementación como herramienta de gestión del recurso humano: el personal.

Como lo sostuvo Reis en 1994: "El concepto de competencia hace referencia a la capacidad real del individuo para dominar el conjunto de tareas que

• Artículo recibido el 7 de noviembre de 2018, aprobado para su publicación el 12 de noviembre de 2018

configuran la función en concreto. Los cambios tecnológicos y organizativos, así como la modernización de las condiciones de vida en el trabajo, nos obligan a centrarnos más en las posibilidades del individuo, en su capacidad para movilizar y desarrollar esas posibilidades en situaciones de trabajo concretas y evolutivas, lo que nos aleja de las descripciones clásicas de puestos de trabajo". El presente artículo abarcará la aplicación e importancia de las competencias profesionales en la institución, a fin de asegurar que los objetivos de la Marina de Guerra del Perú sean ejecutados por personal capacitado y, sobre todo, con las competencias adecuadas.

## **Competencia**

Cuando escuchamos la palabra *competencia*, se nos vienen a la mente los recuerdos de las competencias que hemos tenido en la vida. Desde niños competimos con otros salones y con otros colegios. También competimos en la educación superior. En nuestro caso, el ingreso a la Escuela Naval del Perú se transforma en una competencia entre postulantes para acceder a los cupos de ingreso para los cadetes navales.

Otro concepto que nos hace pensar cuando hablamos de competencia es el hecho de que las entidades o personas tienen competencia en un tema para realizar una labor. Por ejemplo, si consideramos que un oficial, técnico u oficial de mar tiene un excelente conocimiento teórico-práctico profesional respecto a un tema en especial, consideramos que esa persona conoce la materia y, por ende, tiene "competencia" en ella.

Sin embargo, estos conceptos interiorizados limitan algunas veces la comprensión del concepto de *competencias*, el cual es multidimensional e incluye distintos niveles como saber (datos, conceptos, conocimientos), saber hacer (habilidades, destrezas, métodos de actuación), saber ser (actitudes y valores que guían el comportamiento) y saber estar (capacidades relacionadas con la comunicación interpersonal y el trabajo cooperativo).

## **¿Qué es una competencia profesional?**

Es la capacidad productiva de un individuo que se define y mide en términos de desempeño en un determinado contexto laboral, y no solamente de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes, que son necesarias pero no suficientes por sí mismas para un desempeño efectivo. Las competencias se dividen en competencias técnicas (también conocidas como *funcionales*, vinculadas al ámbito cognitivo) y las de gestión (referidas al comportamiento de las personas en el trabajo o en una situación laboral). Cuando el personal naval está capacitado en estas competencias, puede cumplir de forma eficiente

sus labores a bordo y desempeñar una mejor prestación de su servicio. En la tabla 1 podemos ver con más detalle las competencias técnicas y de gestión dentro de las competencias profesionales.

Competencias profesionales	
Competencias técnicas (referidas a la actividad laboral)	Competencias de gestión (referidas al comportamiento de las personas en el trabajo o en una situación laboral)
Informática	Iniciativa
Contabilidad financiera	Orientación al cliente
Leyes laborales	Relaciones públicas
Idiomas	Trabajo en equipo
Mecánica	Liderazgo
	Capacidad de sistema

Tabla 1. Competencias profesionales (2015). Fuente: ALLES, Martha. *Dirección estratégica de recursos humanos*. Buenos Aires: Ediciones Granica. 2008.

En resumen, la competencia es la capacidad de un buen desempeño en contextos complejos y auténticos, basada en la integración y activación de conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y valores.

Ahora bien, estas competencias para el personal naval, conocidos a nivel internacional como gente de mar, guardan estrecha relación con las siguientes normas internacionales y nacionales:

### 1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974

Fue establecido el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, convocado por la Organización Marítima Internacional (OMI), y entró en vigor el 25 de mayo de 1980, hasta la fecha de publicación de la versión de 2009, el convenio ha sido objeto de 36 enmiendas.

El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer las normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad y, por consiguiente, con la seguridad de la vida humana en el mar. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio,

que prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho de esa forma. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos inspeccionar los buques de otros Estados, si hay motivos fundados para creer que un buque no cumple sustancialmente las prescripciones del Convenio. Este procedimiento es conocido como “supervisión por el Estado rector del puerto”. La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, además de un anexo dividido en 14 capítulos.

## **2. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STWC)**

Su finalidad es mantener la seguridad de la navegación y el cuidado de nuestros océanos, con gente de mar de todo el mundo que satisfaga altas normas de competencia y profesionalidad en las funciones que desempeña a bordo. El Convenio fue firmado en 1978 y enmendado en 1995 y nuevamente en 2010. Establece las normas de formación, titulación y guardia, y además regula la expedición de los títulos y controla las organizaciones de las guardias. Sus disposiciones no solo se aplican a la gente de mar, sino también a los armadores de los buques, los centros de formación y las administraciones marítimas nacionales.

El Convenio fue aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1978 y entró en vigor en 1984. A finales de la década de 1980, quedó claro que el STCW-78 no estaba logrando su objetivo de mejorar las normas profesionales en todo el mundo. Por ello, los miembros de la OMI decidieron enmendarlo a principios de 1990. El Convenio en su forma enmendada pasó a llamarse STCW-95.

Posteriormente, las Enmiendas de Manila de 2010 permitieron incluir todos los cambios acordados desde 1995, abordar nuevas tecnologías, irregularidades, interpretaciones y disposiciones anticuadas.

El Convenio establece los cursos a nivel básico, intermedio y avanzado que debe tener la gente de mar para el desarrollo de sus competencias profesionales, previas a su embarque en unidades que transportan hidrocarburos.

De igual forma, a nivel Estado, se encuentran las siguientes:

## **1. Reglamento de la Ley de Creación del Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa (Sineace), Ley 28740**

El capítulo V trata acerca de la certificación de competencias profesionales, realizada a las personas naturales que demuestren un conjunto de competencias

laborales y profesionales adquiridas dentro o fuera de una institución educativa. Están comprendidos también en la certificación de competencias profesionales quienes tengan títulos otorgados por institutos superiores pedagógicos, escuelas superiores, institutos superiores tecnológicos, centros de educación técnico-productiva y universidades. Debido a esta certificación, es importante conocer cómo se encuentran los centros de formación profesional y técnica de nuestra institución con respecto al tema de competencias profesionales.

## 2. Marina de Guerra del Perú

En nuestra institución existen directivas de la Comandancia General de la Marina, que disponen, a partir de 2015, las medidas para la implementación de la gestión por competencias para el personal superior, subalterno y civil en nuestra institución. Se considera importante contar con personal debidamente motivado, capacitado y entrenado. Con esta implementación se fomenta la meritocracia y el fortalecimiento del clima laboral, que redundarán en una gestión más eficiente de los procesos relacionados con sus recursos humanos. La Marina de Guerra del Perú ha desarrollado modelos de competencia asociados al desempeño óptimo de nuestro personal, que incluyen a los que se encuentran en la calidad de discentes, como los cadetes navales y los alumnos del Instituto Superior Tecnológico Naval (CITEN).



Competencias profesionales del personal naval en el continente antártico.

En resumen, el concepto de competencias dentro de nuestra gloriosa institución nos dice que las características personales diferencian el desempeño excelente del promedio en un trabajo asignado. Las personas que tienen las competencias necesarias para la categoría específica rinden mejor que otros que no cuentan con ellas, debido a que cualquier característica mental, física o emocional que propicia un rendimiento excelente es considerada como una competencia.

Clasificación de las competencias profesionales

A nivel mundial existen varias formas de entender las competencias laborales. El modelo de Inglaterra establece tres tipos de competencias:

### **a. Competencias básicas**

Son las capacidades elementales que posee un individuo que le permiten adaptarse a los diferentes contextos, tanto laborales como de otra índole, poder comunicarse y actuar de manera lógica para analizar y sintetizar diferentes hechos, enmarcado dentro de principios, valores y códigos éticos y morales.



Competencias básicas que adquiere el personal naval a bordo del BAP Unión.

## **b. Competencias transversales o de gestión**

Las competencias genéricas o transversales se refieren a las capacidades requeridas en diversas áreas, subáreas o sectores, que permiten llevar a cabo funciones laborales con niveles de complejidad, autonomía y variedad. Las competencias genéricas están relacionadas con la capacidad de trabajar en equipo, planear, programar, administrar y utilizar distintos recursos tecnológicos, materiales, humanos, físicos, atender clientes y otras partes. Son competencias genéricas, comunes a las diversas especialidades según los roles (categorías) del personal superior, que se vinculan con la puesta en práctica integrada de aptitudes, rasgos de personalidad, conocimientos y valores adquiridos, que aportan a la gestión del cumplimiento de objetivos institucionales.



Competencias transversales que adquiere el personal naval a bordo en los operativos multinacionales Rimpac.

## **c. Competencias técnicas**

Son las capacidades laborales de índole específica de un área ocupacional o de competencia determinada, relacionadas con el uso de tecnologías y metodologías y lenguaje técnico para una determinada función productiva.



Competencias técnicas que adquiere el personal naval en restitución fotogramétrica en la Dirección de Hidrografía y Navegación.

### **Aprendizaje de competencias profesionales**

Los tres tipos de competencia se conjugan para constituir la competencia integral del individuo. Las primeras (básicas y transversales) se pueden adquirir por programas educativos y de capacitación, y las siguientes (técnicas) se adquieren, además de por las formas mencionadas, en la dependencia o en forma autodidacta.

El aprendizaje de cualquier conocimiento, habilidad, valor o actitud se hace complejo y dinámico. Constituyen aspectos esenciales de un aprendizaje activo y reflexivo la capacidad de análisis y orientación de los alumnos, así como los procedimientos de acciones de control y valoración que poseen como recursos que contribuyen a elevar la calidad de su desempeño.

El aprendizaje de las competencias debe propiciarse en una integración y movilidad entre el sector educacional (en nuestro caso la Dirección General de Educación de la Marina) y el laboral, en las unidades y dependencias de la Marina, conformándose en la misma medida que transcurre la actividad y la comunicación, donde se construye la experiencia personal a través de la combinación entre la educación formal, el aprendizaje en el trabajo y, en menor grado, los aspectos de educación no formal.





Aprendizaje de competencias que adquieren los cadetes navales en la Escuela Naval del Perú.

El aprendizaje significativo, relacionado con las competencias profesionales, exige la constatación de todo lo que aprende la persona, y tiene como condición que los componentes de las competencias no se integran del mismo modo en las estructuras de conocimientos del estudiante.

En una formación basada en competencias profesionales en el nivel superior o técnico, es imprescindible diagnosticar y trabajar a partir de las potencialidades del discente, desde la perspectiva que se promueve en la interacción discente-docente y denotando el papel individual en el aprendizaje.

### **¿Por qué es importante identificar las competencias en la Marina de Guerra del Perú?**

- Predicen el desempeño excelente y se evidencian frecuentemente, en distintas situaciones y con resultados positivos.
- Las competencias son observables, medibles y cuantificables, por lo que son factibles de ser evaluadas.
- Las personas con las competencias necesarias para el rol específico rinden mejor que otras que no las tienen.

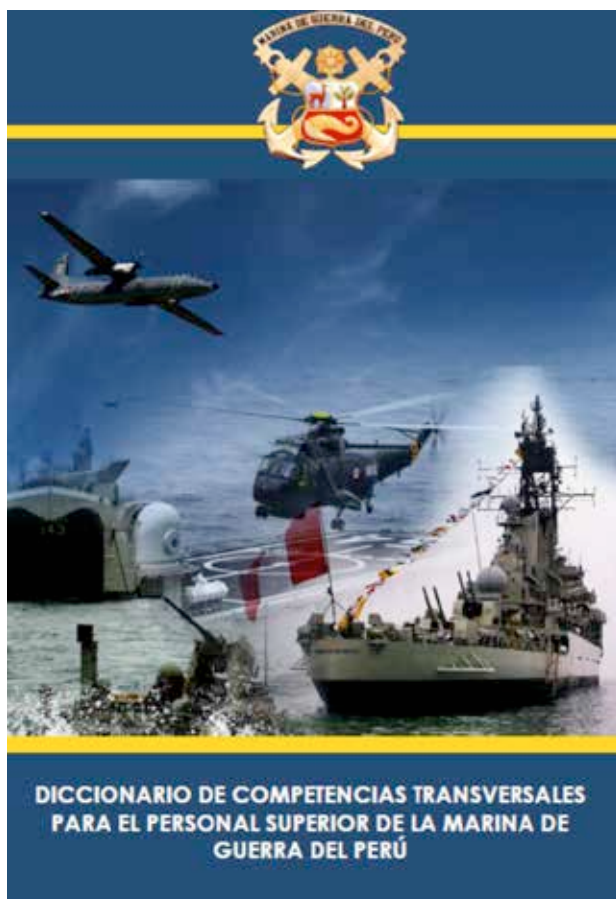
- Las competencias proporcionan un lenguaje común, permiten comparar fácilmente el desempeño de una persona con los requerimientos del rol (fortalezas y brechas), y registran los cambios y mejoras logradas.

### **Diccionario de competencias transversales para el personal superior de la Marina de Guerra del Perú**

En el prólogo del diccionario diseñado por la Dirección General del Personal de la Marina se indica: "La implementación de la gestión de recursos humanos basado en competencias, garantizará que el personal superior de la Marina de Guerra del Perú sea seleccionado y formado en la Escuela Naval del Perú y, posteriormente, sea asignado en la organización, de acuerdo con sus competencias personales y profesionales, fomentando la meritocracia y valores morales en todos los niveles".

Este primer esfuerzo de la institución constituye la base para la aplicación de las competencias profesionales desde los Centros de Formación a cargo de la Dirección General de Educación de la Marina. La Marina de Guerra del Perú ha diseñado modelos de competencias asociados a un desempeño superior en los diferentes roles (categorías): cadetes navales, oficiales subalternos, superiores y almirantes.

De igual forma, se han establecido las competencias transversales como la adaptabilidad, el autocontrol, el compromiso con la Marina de Guerra, la comunicación efectiva, la conciencia institucional (CI), la confianza en sí mismo, la creación de relaciones estratégicas, el desarrollo de capacidad organizacional, el desarrollo de personas, la influencia asertiva, el liderazgo inspirador, el manejo efectivo de la disciplina, el monitoreo del entorno de la Marina de Guerra del Perú, la orientación a resultados, la planificación y resolución de problemas, el trabajo en equipo y la visión estratégica.



Diccionario de competencias transversales para el personal superior de la Marina de Guerra del Perú.

Las competencias profesionales en la institución se hallan en proceso de implementación como una herramienta de gestión de nuestro recurso más importante: el personal naval.

## Conclusiones

- ❑ Los cambios tecnológicos y organizativos nos obligan a centrarnos más en las posibilidades del individuo, y en su capacidad para movilizar y desarrollar esas posibilidades en situaciones de trabajo concretas y evolutivas. Ello nos aleja de las descripciones clásicas de puestos de trabajo.

- ❑ Es necesario comprender que el concepto de competencia profesional no significa que un tripulante conoce en demasía un tema. La competencia profesional tampoco es un concurso para obtener un premio.
- ❑ Las competencias básicas deben haber sido alcanzadas al final de la etapa obligatoria de enseñanza, de forma que la persona esté preparada para su vida adulta y siga perfeccionándose con sus nuevas experiencias.
- ❑ Las competencias genéricas no solo tienen un componente técnico, sino también uno esencialmente humano. Son las habilidades y los recursos que todos tenemos por ser humanos.
- ❑ Las competencias específicas son la base particular del ejercicio profesional y se vinculan a condiciones específicas de ejecución.
- ❑ Las competencias básicas son transmitidas o formadas durante el transcurso de la educación básica y media. Las competencias genéricas son adquiridas mediante los procesos sistemáticos de enseñanza-aprendizaje, que forman habilidades generales y amplias, y permiten dedicarse a distintas ocupaciones y no a una en particular. Finalmente, las competencias específicas son desarrolladas en programas técnicos, de formación para el trabajo y la educación superior.
- ❑ La competencia profesional es la capacidad productiva de un individuo. Se define y mide en términos de desempeño en un determinado contexto laboral, y no solamente de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes, que son necesarios pero no suficientes por sí mismos para un desempeño efectivo.
- ❑ En la Armada Peruana aplicamos el concepto de competencias profesionales desde nuestras escuelas de formación. Contamos con talleres a cargo de la Dirección General del Personal de la Marina y la Dirección General de Educación de la Marina, para optimizar la aplicación de esas competencias en beneficio de nuestro personal y, por ende, de nuestra gloriosa institución.



## Bibliografía

- ALLES, Martha. *Dirección estratégica de recursos humanos*. Buenos Aires: Ediciones Granica. 2008.
- ALLES, Martha. *Elija al mejor. Cómo entrevistar por competencias*. Buenos Aires: Editorial Granica. 2003.
- BARRÓN, Margarita; FLORES, Yessenia; SUÁSTEGUI, Alma; y DE VRIES, Wietse. Las competencias y la educación universitaria, una exploración. En: *Ide@s CONCYTEG*, 8 de setiembre de 2008. Año 3, nro. 39, pp. 155-173.
- CHIAVENATO, Idalberto. *Administración de recursos humanos*. Bogotá: McGraw-Hill. 1998.
- CONSEJO DE EVALUACIÓN, ACREDITACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LA CALIDAD DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR UNIVERSITARIA. *Compendio técnico-normativo. Criterios y estándares para la certificación profesional en el Perú*. Lima: Coneau. 2009.
- DE CENZO, David y ROBBINS, Stephen. *Administración de recursos humanos*. Ciudad de México: Limusa Wiley. 1995.
- DIRECCIÓN GENERAL DEL PERSONAL DE LA MARINA. *Diccionario de competencias transversales para el personal superior de la Marina de Guerra del Perú*. Callao: Marina de Guerra del Perú. 2015.
- INSTITUTO PERUANO DE EVALUACIÓN, ACREDITACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LA CALIDAD DE LA EDUCACIÓN BÁSICA. *Manual para evaluadores de competencias profesionales*. Lima: Ipeba y Sineace. 2013.
- INSTITUTO TÉCNICO DE CAPACITACIÓN Y PRODUCTIVIDAD. *Gestión de recursos humanos por competencia laboral*. Guatemala: edición del autor. 2002.
- UNIVERSIDAD DE CÁDIZ. *Guía de competencias transversales*. 2015. [Consulta: 26 de noviembre de 2018]. Recuperado de [http://www.uca.es/recursos/doc/Unidades/consejo\\_social/1759561053\\_127201074213.pdf](http://www.uca.es/recursos/doc/Unidades/consejo_social/1759561053_127201074213.pdf)





# Iquique y su significado: Más allá del pasado

## Contralmirante José G. García Valdivieso

Egresado de la Escuela Naval en 1964 como bachiller en Ciencias Marítimo-Navales. Calificado en Guerra de Superficie Comunicaciones e Inteligencia. Graduado del curso Básico de Estado Mayor, del curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, y del curso de Política y Estrategia del Naval War College de Newport, Rhode Island, Estados Unidos. Diplomado del PAD de la Universidad de Piura, y en Contabilidad Gerencial y en Gerencia Financiera en ESAN. Servicio embarcado en diferentes unidades de la Escuadra. Fue segundo comandante y posteriormente comandante del BAP *Herrera*, segundo comandante del destructor misilero BAP *Ferré* y comandante de la fragata misilera BAP *Carvajal*. Jefe de Estado Mayor de la Primera Zona Naval, director de Infraestructura Terrestre y de Salud de la Marina de Guerra del Perú, director ejecutivo del CMN, y jefe de Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones Navales. Catedrático y conferencista en la Escuela Nacional de Marina Mercante, la Escuela Naval del Perú, la Escuela Superior de Guerra Naval, el Centro de Altos Estudios Nacionales y diversas universidades. Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y presidente de esa institución durante seis años.



## RESUMEN

Evolución histórica-estratégica del Perú, focalizada en el Combate naval de Iquique, analizando brevemente el antes, durante y después del mismo, relacionado con la guerra del Guano y el salitre.

## PALABRAS CLAVE

Iquique, guerra, dominio, globalización, *Think Tank*, Salitre.

## ABSTRACT

Historic and strategic evolution of Peru, focusing at the naval combat of Iquique, with a shortly analysis of the before, during and after of it, related with the Guano and Salitre war.

## KEYWORDS

Iquique, War, Domain, Globalization, Think Tank, Saltpetre.

*A los vivos se les debe respeto,  
a los muertos se les debe la verdad.*  
Voltaire.

---

Iquique es mucho más que un lugar geográfico: es un símbolo, un hito histórico, una lección inigualable, indeleble, imperecedera, que marca al Perú y a los peruanos de todos los tiempos, a sangre y fuego. Iquique nos recuerda por siempre lo que no se debe hacer y lo que no se debe dejar de hacer, y proyecta las potencialidades espirituales y materiales de nuestra sociedad y territorio hacia el futuro, sin olvidar nuestro pasado, que es la base sobre la que se sustenta tal futuro, para lograr, al final del túnel, cual Diógenes moderno, alcanzar el bien común.

• Artículo recibido el 13 de noviembre de 2018, aprobado para su publicación el 19 de noviembre de 2018

Bien común tan escaso y efímero, pero sobre todo utópico, consecuencia del accionar de aquellos que solo ven sus propios intereses, y dejan de lado aquello que les puede reeditar lo que les resulta escaso e inalcanzable, como resultado de su egoísmo y avaricia.

Iquique, como hecho fáctico, constituye el punto de inflexión por excelencia de la historia del Perú, y como tal tiene un antes, un durante y un después. Se centra en la famosa Guerra del Pacífico, mal llamada así por diversos entes, que tratan de evitar por todos los medios develar los verdaderos motivos de su origen y los beneficios obtenidos por su instigador.

El real nombre de este conflicto, lo mismo que sus causas y los objetivos estratégicos que lo indujeron, están contenidos en dos obras, escritas por extranjeros, lo cual es garantía de imparcialidad y objetividad al juzgar los hechos. La primera de ellas, en un solo tomo, pertenece al político e historiador venezolano Jacinto López, quien tiene la virtud de usar un título que describe acertadamente la razón y el móvil del conflicto: *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*. La primera edición vio la luz en 1930 en la ciudad de Nueva York. La segunda obra pertenece al abogado italiano y escritor Tommaso Caivano, que además fue un viajero impenitente y conoció in situ



Estancos del salitre.



la mayoría de escenarios de la guerra. Su obra en dos volúmenes se titula *Historia de la guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia* y su primera edición, en idioma italiano, apareció en Florencia en 1883.

Ambos autores realizaron una prolija investigación documentaria y sobre los hechos durante el conflicto, lo que representa la mayor contribución al esclarecimiento de los sucesos. Sin embargo, lamentablemente, tanto Jacinto López, que no publicó su segundo volumen, como Tommaso Caivano, quien tampoco publicó el tercero de los suyos, han dejado un vacío difícil de llenar, ya que se desconoce a dónde fueron a parar los documentos de sus respectivas investigaciones y los borradores de sus futuras obras, en caso hubiesen existido. Ello, por cierto, no desmerece el nivel ni la contribución al esclarecimiento de la verdad por medio de las publicaciones realizadas.

Los objetivos perseguidos en su momento trascienden el continente sudamericano con connotaciones globales relacionadas con el poder de las potencias de la época y el dominio mundial.

Este conflicto, especialmente para el Perú, contiene una enseñanza histórica, con secuelas inimaginables en el tiempo y el espacio. Se trata de una acción brillante y a la vez desgraciada, derivada del sacrificio de lo mejor de la sociedad peruana, en todos sus estratos, con un inmediato difuso y trágico. Emanada de ello una advertencia, eterna, sine qua non, proyectada hacia el futuro, cual faro que muestra e ilumina el camino a seguir: que la historia no se repita. Eso es responsabilidad de todos y cada uno de los peruanos, pero especialmente de los políticos, que supuestamente guían y administran óptimamente los recursos de la nación para el bien común, una de cuyas cuestiones más importantes es su seguridad integral.

El antes, el durante y el después están íntimamente ligados a los cuatro dominios clásicos del planeamiento estratégico, que son el político, el económico, el militar y el psicosocial.

El primero de ellos, el político, nos lleva en la nave del tiempo desde la declaración de la independencia a la época actual, y desnuda la total carencia de estadistas que guíen y dirijan con mano firme al gran velero hacia la formación de un Estado-nación: libre, poderoso y respetado en el consenso mundial. Estamos a menos de un lustro de cumplir el bicentenario de la declaración de nuestra independencia y, a la fecha, en casi 200 años de vida independiente, solo hemos logrado tener tres gobernantes con visión de estadista, tal como ello es definido por el gran Winston Churchill cuando

pontifica que: "El político se convierte en estadista cuando comienza a pensar no en las próximas elecciones, sino en las próximas generaciones".

Lamentablemente, en este tiempo perdido, hemos estado llenos de caudillos, montoneros y aventureros ávidos de poder y riqueza fácil. Iquique desnuda y pone en conocimiento la mediocridad y la pobreza de visión y metas de los políticos de todas las épocas, así como el desmesurado tamaño de sus ambiciones personales. La mejor demostración del caos político se representa en el hecho de que en un periodo de 44 años, de 1823 a 1867, se promulgaron ocho Constituciones, algo similar a lo que ocurre actualmente. Se olvida por completo que la Constitución de un país es su pacto social por excelencia.

Dentro de este dominio, no podemos soslayar la importancia vital de la Cancillería, que debe proveer oportunamente la asesoría correspondiente a los líderes, así como las recomendaciones necesarias y pertinentes en todo aquello que pudiera afectar la integridad territorial, las relaciones con otros países en salvaguarda de los intereses del país y la seguridad integral del Estado frente a ambiciones de terceros.

El dominio económico nos hace conocer el gran estado de precariedad del erario nacional, a pesar de la inmensa riqueza que se posee. Se ha dilapidado en forma embozada y sin recato, y se continúa haciendo así hasta nuestros días. Nuestra riqueza, por diferentes motivos, desde el meramente económico al estratégico y de poder, era y es ambicionada por otros, ya sean vecinos o no de nuestras fronteras, propios o foráneos, y venden al Perú en aras de la globalización y la modernidad, gracias a la venalidad, entre otros, de nuestro estamento político. Tanto ayer como ahora, en este dominio, lo más importante es el presupuesto de la nación, el documento financiero más importante del Estado, pues constituye la expresión cifrada, conjunta y sistemática de las obligaciones y derechos que se prevén para un ejercicio anual. En el presupuesto de la nación deben estar equilibrados los gastos e ingresos, a fin de alcanzar los objetivos deseados, que son consecuencia de un planeamiento estratégico a un horizonte dado, y constituye *per se* un proyecto nacional. Es hora ya que, por el bien de la nación, el año fiscal correspondiente se inicie el 1 de agosto de cada año, a fin de que los Gobiernos y los presupuestos se correspondan cabalmente en el tiempo.

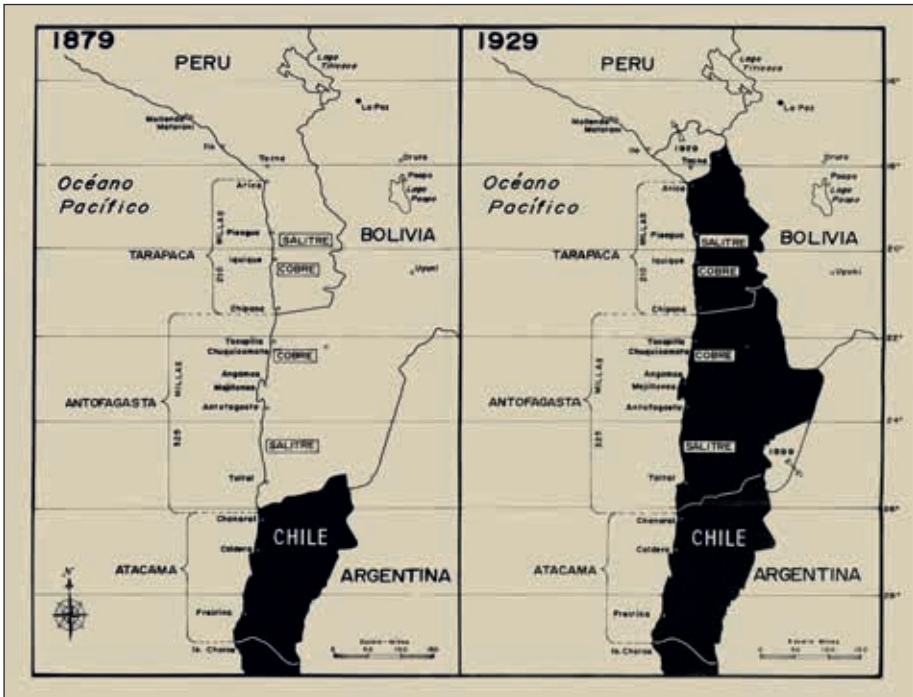
En el dominio militar, Iquique es un ente contundente sin lugar a la más mínima duda. A través de las páginas de la historia tomamos conocimiento de la realidad de desamparo en que se encontraba el Perú después de haber

sido la primera potencia naval y marítima de Sudamérica, a causa del desarme unilateral dispuesto inicialmente por Balta y seguido posteriormente por Pardo con sus dos hipotéticos acorazados de papel, Argentina y Bolivia, cuyo colofón fue el perder la guerra que venía gestándose de larga data por Chile y Gran Bretaña. La situación actual es decididamente peor que en esa época. Nuevamente se ha producido un desarme unilateral, basado en la supuesta teoría de la inexistencia de la guerra, al haberse cerrado definitivamente, pero a la vez utópicamente,

*Se introduce en las mentes de las grandes mayorías que el gasto en armamento para la defensa es una pérdida total, y puede invertirse ello en obras que reditúen beneficio para la sociedad.*

las fronteras con nuestros ávidos y voraces vecinos, y por la necesidad de invertir en desarrollo, justicia social y disminución de la pobreza. Sin embargo, en la actualidad existen alrededor de 200 conflictos de diversa índole a nivel mundial, sin dejar de lado la posición y situación de los países de la Unión Europea, que tienen la necesidad de estar convenientemente preparados para responder defensivamente contra cualquier posibilidad, por remota que sea, de ofensa a sus intereses, extensiva a las naciones de la misma Unión. Lo que no debemos perder de vista son los 80 500 kilómetros cuadrados de territorio continental, amén de las 210 millas de litoral más las 200 millas de zona económica exclusiva, con todas las riquezas que ello encierra. Y, por favor, no citen como triunfo jurídico, tal como es promocionada, la derrota de La Haya por la controversia marítima que fue manejada permanentemente por Chile, nos guste o no. Para muestra, los 327 metros de litoral tacneño perdido, con la correspondiente proyección de mar hasta la milla 80, que siempre pertenecieron al Perú desde la firma del tratado de 1929 y donde antes pescaban nuestros connacionales. Existe, en adición, el descubrimiento de una nueva riqueza a nivel global para explotación y beneficio de los peruanos, ambicionado desde tiempo atrás por las multinacionales y las potencias detrás de ellas. Me refiero al litio y al uranio.

Finalmente, tenemos el dominio psicosocial, donde Iquique es consecuencia del engaño y desinformación a la que fue sometida por larga data la sociedad peruana, a la que se le hizo creer la existencia de un poder inexistente, lo cual se reproduce en la actualidad con el claro deseo de invertir en áreas como educación y salud. Se introduce en las mentes de las grandes mayorías que el gasto en armamento para la defensa es una pérdida total, y puede



Frontera entre Perú, Bolivia y Chile, antes y después de la Guerra del Pacífico.

invertirse ello en obras que reditúen beneficio para la sociedad en áreas como las mencionadas. Son lo suficientemente mezquinos como para no decir a estas mayorías que lo que dejó de ganar el Perú solo con parte del territorio perdido, y las riquezas contenidas y explotadas durante los primeros 60 años de uno solo de los recursos contenidos (el salitre) en Tarapacá y Antofagasta, alcanzaron alrededor de 830 millones de libras esterlinas (unos 58 000 millones de dólares de hoy, determinados en forma conservadora y con la documentación existente), de los cuales nos correspondería la mitad. Amén de la expoliación, robo y saqueo de obras de arte, de ciencia e historia, de la Biblioteca Nacional, la venta de guano (un millón de toneladas métricas), el cobro de derechos de aduana, la imposición de cupos y contribuciones de guerra (expedición Lynch al norte), la pérdida a perpetuidad de los territorios antes citados, así como el pago de un millón de libras esterlinas como indemnización de guerra. Toda esta riqueza, bien empleada en el tiempo transcurrido, habrían significado un mucho, bastante o suficiente, al menos, no solo en el desarrollo del país, sino en el combate de la pobreza, la educación y la salud que tanta falta nos hace.

¿Pueden decirnos los “gurús” del país qué se habría podido hacer con ese dinero si los políticos de turno hubiesen invertido en defensa de forma adecuada y oportuna en su momento? ¿Sería posible que nos digan cuánto podríamos perder en el futuro si no establecemos la defensa adecuada, oportuna y racionalmente necesaria en la actualidad para evitar la repetición del suceso ante la rapiña natural de nuestros vecinos? ¿Creen por ventura que el contenido de los tratados y las muestras y los deseos manifiestos de buena voluntad evitarán el conflicto cuando el choque de intereses se produzca o la ambición los domine? ¿Evitarán un nuevo desmembramiento de uno de los más ubérrimos, si no el más, de los países del continente o del mundo?

Lo más importante en este dominio es que los medios de difusión han cambiado y se han modernizado con la tecnología. Sin embargo, estoy seguro de que los fines que persiguen no han cambiado en absoluto.

Iquique, qué duda cabe, marca al Perú como un hierro ardiente, que trata de señalarnos el camino a seguir para no cometer los mismos errores del pasado, que han costado, cuestan y seguirán costando demasiado, y empeñan y sacrifican el futuro de las nuevas generaciones. Sin embargo, a pesar de ello, poco o nada se ha indagado al respecto, poco se ha hecho para desentrañar el motivo de Iquique, las razones que nos llevaron a tan deplorable situación, y, lo más importante, por qué no se ha aprendido la lección y se siguen cometiendo similares o iguales errores, cual calco en el tiempo y la distancia, consecuencia de la ignorancia, la incompetencia y los deseos espurios, que gobiernan a gran parte de esa cantidad de mercaderes metidos a políticos, encaminándonos nuevamente al sacrificio del futuro, al holocausto del presente, y a la destrucción y desaparición de un brillante pasado. Todo ello ocurre en aras de los intereses de un grupúsculo de peruanos que no saben lo que ello significa ni el compromiso que conlleva. Esperamos que nuevamente, como hace más de un siglo, una pléyade de magníficos peruanos, verdaderos peruanos, de noble estirpe, de buena entraña, laven con su sangre y sacrificio los desaciertos y repetidos errores, consecuencia de los intereses subalternos que dominan e impulsan a estos políticos, sin importarles el colofón de los hechos que sería la desaparición del Perú.

Podría tratarse de un nombre cualquiera, para un lugar cualquiera, situado también en algún punto geográfico cualquiera de nuestro inmenso planeta. Sin embargo, Iquique es mucho más que eso. Es un lugar geográficamente definido, formado a través de milenios, un lugar insólito, un lugar que por sus características geomorfológicas, en su momento, no era más que un páramo,

carente de atractivos para el desarrollo y de posibilidades, sin pasado, presente y mucho menos futuro. Pero cual ogro de cuento en espera del hada madrina que convierte al sapo en príncipe, vino en su auxilio la diosa fortuna, lo tocó y descubrió para los humanos el magnífico tesoro que albergaba, el salitre, ya conocido por ancestrales hombres que lo habían explotado y utilizado según sus necesidades de antaño. Pero en 1870, transcurrido el tiempo, en otra época, sus capacidades se habían multiplicado exponencialmente. El salitre era codiciado por las más importantes potencias mundiales del momento, especialmente Gran Bretaña y Alemania, debido a la importancia estratégica derivada de su utilización, no solo por su posible uso como abono nitrogenado, más poderoso que el guano de las islas, que les permitiría desarrollar sus ya agostadas tierras, aumentar su producción y paliar la hambruna en ciernes que se preveía, sino más importante aún, por su empleo en la fabricación de la pólvora sin humo y su trascendencia estratégica como tal, amén de ser empleado en la fabricación de la dinamita, poderoso explosivo inventado por Alfred Nobel en 1866.



Combate Naval de Iquique. óleo de Fernando Saldías Díaz.

La carrera para poseerlo en exclusividad se desató entre las más importantes potencias del momento. Para el logro de sus planes, había que eliminar a Dreyfus y su contrato con el Perú e impulsar a la oligarquía chilena y por medio de ella a las altas jerarquías de su fuerza armada, con la cual existe una estrecha relación de supervivencia, que persiste a través del tiempo a la fecha. El objetivo *sine qua non* consistía en apropiarse a futuro de tan extensos territorios y de las ingentes riquezas que ellos contenían, así como convertirse en los poseedores monopólicos de los nitratos. Este objetivo estaba claramente definido para la “pérfida Albión” y lo llevó a cabo hasta las últimas



Almirante Miguel Grau Seminario.

consecuencias en todos los escenarios que se le presentaron y se le presentan en la actualidad, sin dejar de lado el dominio mundial, proyecto del cual participa desde 1917 a la fecha con Estados Unidos, a través de los dos *think-tanks* creados, el Council on Foreign Relations (CFR), con cuartel general en el edificio Harold Pratt House, sito en la esquina de Park Avenue con la calle 68, Nueva York, y cuyo órgano institucional es el *Foreign Affairs*; y, del otro lado del Atlántico, el Royal Institute of International Affairs (RIIA), que tiene su sede en Chatam House, en la City, Londres, y publica el magacín *International Affairs*.

Lógicamente, Chile, que en ese entonces tenía una economía quebrada, se embarcó con el aval y apoyo económico y de todo tipo de su impulsor y patrocinador en la guerra, que iba más allá de la posesión de las salitreras, con su particular ansia de depredar al país. Cuando Chile lo necesitó, el Perú acudió incondicionalmente en su defensa y ayuda. El objetivo político era muy claro y fue abiertamente manifestado por conspicuos dirigentes chilenos: *debemos postrar al Perú por los próximos cien años*. Dentro de ello se contaba con lograr la expansión territorial y con ello desprenderse del

trauma ancestral relacionado con su enclaustramiento secular y haber sido un enclave dentro del Virreinato del Perú. Solo les pertenecía el territorio conocido como el “cajón de Maule”. El expansionismo chileno se inicia con la independencia sudamericana. Se apoderaron de todos los territorios que podían y que no eran reclamados por sus reales dueños. Se estableció que las fronteras de las nuevas repúblicas serían el resultado de la aplicación de dos principios *sine qua non*: el del *uti possidetis* y el de la libre determinación de los pueblos. Aunado a estos hechos, estaba latente la ancestral envidia que se remonta a la época del Imperio incaico, pasó por el Virreinato, se exacerbó al inicio de la independencia y se mantiene tal cual hasta nuestros días, y la pretensión de constituirse en el policía del Tío Sam para estos lares del entorno sudamericano.

Hace poco hemos rendido homenaje al Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, cuya presencia permanente perdura en nuestro mar, el Mar de Grau, del cual partió a la eternidad, defendiendo con bravura y honor a nuestro querido Perú. Previo al viaje consciente de su sacrificio, también dejó honda huella de honor y honestidad como diputado por Paita. El mejor homenaje que los peruanos deben hacerle es aquel que nos enseñan en el lema que se lee al ingresar a la Escuela Naval del Perú, el cual manda: ***“Cadetes navales, seguid su ejemplo”***.







## Bibliografía

- BARRA, Felipe de la. *Historia militar peruana*. Lima: Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú. 1966.
- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Tomos I y II. Lima: Cultura Antártica. 1949.
- BRAVO, Bernardino. Portales. *El hombre y su obra. La consolidación del gobierno civil*. Santiago de Chile: Jurídica de Chile. 1989.
- CAIVANO, Tommaso. *Historia de la guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*. Vol. I y vol. 2. Callao: Imprenta de la Marina. 1976 y 1977.
- CHIRINOS SOTO, Enrique. *Historia de la Republica*. Tomo 1. Bogotá: Panamericana. 1991.
- ESTULIN, Daniel. La verdadera historia del Club Bilderberg. Barcelona: Planeta. 2005.
- BRZEZINSKI, Zbigniew. *El gran tablero mundial. La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Barcelona: Paidós Ibérica. 1998.
- FRÍAS V., Francisco. *Manual de historia de Chile*. Santiago de Chile: Editorial Nascimento. 1971.
- GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón. Las minas y los torpedos peruanos como medios complementarios de la defensa del Callao el 2 de mayo de 1866. En *Revista de Marina*, 1960. Nro. 3.
- GROSE, Peter. *Continuing the Inquiry. The Foreign Relations from 1921 to 1996*. Nueva York: Council on Foreign Relations. 2006.
- LÓPEZ, Jacinto. *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*. Vol. I. Lima: Imprenta de la Marina. 1976.
- LUNA VARGAS, Emilio. *Perú y Chile en cinco siglos*. Lima: Sur. 1982.
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Tomo 1. Lima: Imprenta de C.F. Southwell. 1907.
- PENNY CABRERA, Óscar. El salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1979 y consecuencias posteriores. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos*, 2000. Nro. 19, pp. 31-32.
- QUIROZ, Alfonso W. *La deuda defraudada. Consolidación de 1850 y dominio económico en el Perú*. Lima: Instituto Nacional de Cultura. 1987.
- QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2013.
- REVISTA DE MARINA DE CHILE. El poder naval chileno. En: *Revista de Marina de Chile*. 1985.
- SALAS OLIVARI, Miriam. *Historia marítima del Perú. La República 1879 a 1883. Historia económica de la guerra de Chile con el Perú y Bolivia. Recursos naturales y conflicto internacional. Cuestión de pocos problema de muchos, 1810-1883*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2011.
- SALAS OLIVARI, Miriam. *El presupuesto, el Estado y la nación en el Perú decimonónico y la corrupción institucionalizada, 1823-1879*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2016.
- VALDIZÁN GAMIO, José. *Historia naval del Perú*. Tomos IV y V. Callao: Ministerio de Marina. 1993.
- VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Callao: Museo Naval del Perú. 1981.
- WAGNER DE REYNA, Alberto. *Historia marítima del Perú. La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica*. Tomo VII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.

**Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López**

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.





## BAP *Bolognesi* representó al Perú en el Operativo Multinacional UNITAS 2018

Luego de su excelente participación en el Operativo Multinacional UNITAS 2018 en su versión 59 y comprobar una vez más el alto grado de alistamiento de las unidades peruanas, el 21 de setiembre arribó a la Base Naval del Callao la fragata misilera BAP *Bolognesi*.



La tripulación fue recibida en una significativa ceremonia de bienvenida, presidida por el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Luis Polar Figari, autoridad naval que recibió el saludo del comandante del buque, capitán de navío Gerardo Indacochea Arana.

Seguidamente, y luego de la acción litúrgica, la tripulación se reencontró con sus emocionados familiares y amigos, quienes desde tempranas horas los esperaban ansiosos con carteles y regalos.

Cabe referir que en este ejercicio, desarrollado en Cartagena de Indias (Colombia), se demostró una vez más la capacidad profesional de los marinos peruanos en teatros de operaciones complejos y escenarios de amenazas múltiples, que nutrieron a su vez de experiencias y conocimientos al personal participante, gracias a la interacción con otras Armadas.

Estas operaciones se han ido ampliando hacia diferentes aspectos en la guerra naval compuesta y se han adecuando a los cambios producidos en los escenarios mundiales, lo que ha generado una variedad de situaciones operacionales que proveen la máxima oportunidad para mejorar la interoperabilidad entre las naciones participantes.

Para el presente año, UNITAS 2018 contó con la participación de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México, Panamá, Perú, Reino Unido y República Dominicana.



## IX Reunión de Estados Mayores y VIII Reunión Bilateral de Intercambio de información

A fin de incrementar los lazos de amistad, camaradería y confianza mutua, se realizó en la ciudad de Lima la IX Reunión de Estados Mayores y VIII Reunión Bilateral de Intercambio de Información entre el Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá y la Marina de Guerra del Perú.



Durante su agenda, las delegaciones revisaron y fijaron nuevos acuerdos entre ambas instituciones. También visitaron las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), la Comandancia de Operaciones Guardacostas y la patrullera marítima *Río Cañete*.

Cabe mencionar que la delegación de Panamá estuvo conformada por el comandante del Grupo Naval, Comisionado José de Jesús Rodríguez; el director nacional de Operaciones Aeronavales, Comisionado Ramón López, y el director nacional de Inteligencia, mayor Luis Henríquez.

Por su parte, la comitiva peruana estuvo integrada por el jefe del Departamento de Política Institucional del Estado Mayor General de la Marina, capitán de navío José San Martín Gómez; el jefe del Departamento de Inteligencia de la Dirección de Inteligencia de la Marina, capitán de navío Engelbert Saberbein Ríos, y el Jefe de la División de Asuntos Internacionales del Departamento de Política Institucional del Estado Mayor General de la Marina, capitán de navío Chiti Choy Kífox Arce.





## Se refuerza cooperación binacional fronteriza entre el Perú y Brasil

Con el fin de establecer la Comisión Binacional Fronteriza y promover los mecanismos de cooperación frente las amenazas y delitos comunes, los ministros de Defensa de Perú, general José Huerta Torres, y de Brasil, Joaquim Silva e Luna, sostuvieron una reunión bilateral en la ciudad de Iquitos, donde además trataron diversos temas relacionados con la gestión de riesgos de desastres derivados del cambio climático.



Durante la reunión, realizada en la Base Naval de Nanay, trataron sobre el combate al narcotráfico y delitos conexos, sistema de vigilancia y protección territorial, cooperación en casos de desastres naturales y fortalecimiento de la acción social fronteriza, cooperación académica en áreas de formación, capacitación, investigación para la defensa, entre otros.

Acompañaron al ministro de Defensa de Perú, el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora; el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri; el comandante general del Ejército, general de Ejército César Astudillo Salcedo; y el comandante general de la Fuerza Aérea, general del Aire Javier Ramírez Guillén.

En tanto, la delegación que acompañó al Ministro de Defensa de Brasil, estuvo conformada por el comandante general de la Marina, almirante de escuadra Eduardo Barcelar Leal Ferreira; el jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante de escuadra Ademir Sobrinho; entre otros altos mandos militares y funcionarios de gobierno del vecino país.



## Presentación de la historia gráfica *Vicealmirante Martín Guise: fundador de la Armada Peruana*

La Asociación Cultural Peruano Británica y la Marina de Guerra del Perú presentaron la historia gráfica *Vicealmirante Martín Guise: fundador de la Armada Peruana*, publicación ideada y realizada por el contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, que fue concluida póstumamente por su equipo de trabajo, en honor a su memoria.



El trabajo de edición de este cómic se inició en 2017, con la recopilación de la información y revisión de material bibliográfico, para cotejar datos históricos que marcaron la vida del primer comandante general de la Armada del Perú, quien junto al Protector José de San Martín y el ministro Bernardo Monteagudo establecieron los pilares de una institución que tiene una trayectoria de esfuerzo y de gloria, motivo de orgullo de todos los peruanos.

La presentación del libro estuvo a cargo del director del Museo Naval del Perú, contralmirante Francisco Yábar Acuña, quien con emotivas palabras resaltó: “Un libro, fuera del esfuerzo que implica su redacción, es un esfuerzo editorial agotador. Pero ninguno de quienes hemos trabajado por ver esta obra presentarse esta noche hubiese hecho su labor sin el verdadero gestor intelectual, el autor de tan acertada historia iluminada. Me refiero al contralmirante Fernando Casaretto Alvarado. La obra póstuma de mi distinguido jefe y amigo, quien una vez más entrega a los jóvenes peruanos una verdadera obra de arte literaria, la biografía ilustrada del almirante Guise”.

Esta biografía es un género literario difícil de realizar. Primero, porque va dirigido a un público específico: los niños y jóvenes, por lo cual su formato no puede ser —dadas las características de las costumbres de lectura de nuestra sociedad peruana moderna— un volumen de cientos de páginas y sin ilustraciones. Segundo, que necesita un guión casi teatral. Tercero, que debe tener una rigurosidad histórica que no solo se manifieste en los diálogos, sino tam-

bién en los dibujos, y de hecho el autor era una persona que se caracterizó por una impecable redacción.

Cabe destacar que el almirante Francisco Yábar, junto al teniente primero Michel Laguerre Kleimann, fueron asesores históricos de la presente publicación. La contextualización y coordinación ejecutiva estuvo a cargo de la licenciada

Tatiana Figueroa López y la producción gráfica fue realizada por los señores Rodrigo Quijandría y César Yupanqui de la empresa Spektro.

Estuvieron presentes en la mesa de honor el presidente del Consejo Directivo del Británico, señor Enrique Anderson Obe; el gerente general del Británico, Gonzalo de Cárdenas; y el director de Intereses Marítimos de la Marina, contralmirante Ernesto Colunge Pinto. Asimismo, la señora Hilda Sánchez de Casarretto honró con su presencia esta significativa ceremonia en la que estuvieron autoridades navales y distinguidos invitados.



## Exitoso retorno del buque escuela a vela BAP Unión

Después de navegar más de cinco meses por los mares del mundo, participar por primera vez en el más grande evento náutico Velas Latinoamérica y, por supuesto, cumplir a cabalidad y con éxito la misión encomendada durante el Viaje de Instrucción al Extranjero VIEX 2018, el 4 de octubre nuestra embajada itinerante, el BAP *Unión*, arribó al puerto del Callao.



Poco antes de arribar al Muelle Antedique de la Base Naval del Callao, la comunidad náutica acompañó a la unidad peruana en un vistoso desfile, que incluyó la participación de yates, embarcaciones a vela y embarcaciones menores a motor. A su llegada, fue recibida entre aplausos y la alegría propia de los familiares de la tripulación, que esperaba ansiosa tener de vuelta a sus seres queridos.



Cabe recordar que el buque escuela a vela comandado por el capitán de navío Franz Bittrich Ramírez, e integrado por oficiales, cadetes, personal técnico y marinería, arribó a 14 puertos de 10 países durante su viaje por América y el Caribe, travesía que tuvo realce con su participación en el evento internacional Velas Latinoamérica 2018.

La misión de esta unidad es complementar el proceso de formación del personal de la Marina de Guerra del Perú que se embarque a bordo, así como fomentar el conocimiento marítimo del personal invitado durante los viajes programados y contribuir con la política exterior del Estado Peruano, mediante actividades protocolares durante la navegación programada y en los puertos que visitó, como Valparaíso y Antofagasta (Chile), Guayaquil (Ecuador), Balboa y Colón (Panamá), Curazao (Curazao), Cartagena (Colombia), La Guaira (Venezuela), Santo Domingo (República Dominicana), Cozumel y Veracruz (México), y Puerto Limón (Costa Rica).

En la ceremonia de arribo y bienvenida, estuvieron presentes el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri; el jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Víctor Pomar Calderón; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Raúl Cerdán; entre otras autoridades navales y civiles.







## Importante proyecto de la Marina de Guerra es reconocido en la Semana de la Calidad 2018

Un merecido reconocimiento a la investigación científica y desarrollo tecnológico recibió la Marina de Guerra del Perú, gracias a su exitosa participación en el décimo octavo Congreso de la Semana de la Calidad 2018, organizado por la Sociedad Nacional de Industrias, evento que congregó a expertos del sector público y privado en temas de gestión y mejora de la calidad.



En esta ocasión, fue premiado el proyecto denominado Khuska, que permitió integrar, en los muelles de la Base Naval, los sistemas Kallpa de las unidades submarinas y Varayoc de las fragatas misileras. El proyecto recibió la distinción “Innovador sistema de entrenamiento para la seguridad nacional bajo condiciones y escenarios reales y su relación con el desarrollo nacional y sostenibilidad institucional”.

Este sistema permitirá a las unidades navales hacer simulaciones en un escenario real y entrenamiento sin necesidad de navegar, mediante una conexión de fibra óptica que enlazará a las fragatas misileras y submarinos con sus respectivas comandancias y otros centros de comando táctico. Además, logrará un importante ahorro en costos de combustible y mantenimiento, e impulsará el diseño y desarrollo de la tecnología nacional y una mejora significativa en el entrenamiento del personal.

A la premiación, realizada el 5 de octubre, en las instalaciones del Country Club, asistieron el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastrí; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; y el equipo que conforma el proyecto Khuska, encabezado por el capitán de navío César Mauricio Jaramillo.



## V Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América

Desde 2014, la Marina de Guerra del Perú, a través de la Escuela Superior de Guerra Naval, realiza de manera ininterrumpida el Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América, orientado a generar espacios para tratar temas de interés común, así como reafirmar lazos profesionales de camaradería y confianza mutua, entre los jóvenes de las Armadas de América.



Este año, asistieron delegaciones participantes de las Armadas de Argentina, Brasil, Bolivia, Canadá, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guyana, México y Uruguay.

Cada delegación estuvo integrada por dos oficiales del grado de teniente primero, excepto la delegación peruana —país anfitrión—, que estuvo conformada por dos oficiales masculinos y dos femeninas.

Asimismo, durante los siete días que permanecieron en nuestro país, realizaron una serie de actividades que incluyeron una navegación a bordo del buque escuela a vela BAP *Unión*, así como visitas y exposiciones en diferentes dependencias y unidades de la Marina de Guerra del Perú.

Durante la navegación, los oficiales representantes de las delegaciones de cada país hicieron una presentación sobre sus Armadas,



para luego exponer el tema central del presente año: "Seguridad en la navegación: balance entre los sistemas de navegación modernos y el factor humano".

Dentro de las actividades profesionales, participaron también en el Foro Internacional "Valores, liderazgo y cooperación intercontinental", desarrollado en la Escuela Naval del Perú.



## Peruanos destacados reciben Premios Nacionales Almirante Grau

El Centro Naval del Perú fue escenario de la ceremonia de reconocimiento de los ganadores de los Premios Nacionales Almirante Grau, en el marco de la VII Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre".

Durante la ceremonia, realizada el 25 de octubre, fue reconocido el señor Joaquín Leguía Orezzol en la categoría

"Dignidad", por su labor como fundador de la Asociación para la Niñez y su Ambiente (ANIA), la cual impulsa el acercamiento de niñas, niños y jóvenes con la naturaleza, y los empoderan como agentes de cambio al adoptar y promover estilos de vida sostenibles desde sus hogares, instituciones educativas y en la comunidad.

Del mismo modo, fueron reconocidas las acciones de Delicia Coronado en la categoría "Honestidad", por su labor como cofundadora de la Escuela Campesina



de Educación y Salud (Escaes), que comprende las zonas de Piura y Cajamarca, labor que tiene como objetivo apoyar la formación de líderes emprendedores, creativos y responsables, que apuesten por el cambio y el desarrollo de sus comunidades.

Finalmente, Marleny Bardales Raymundo destacó en la categoría "Lealtad" al dirigir la red

Fe y Alegría Nro. 48 de Tambogrande, en Piura, que desarrolla un programa para impedir que los niños abandonen la escuela por dedicarse a trabajar. También por haber ayudado a diferentes caseríos de la zona de Tambogrande durante el fenómeno de El Niño, al canalizar la ayuda recibida eficientemente.

En ese mismo marco de reconocimientos fueron premiados los ganadores del concurso "Carta a Grau", el cual congregó la participación de más de tres mil cartas de alumnos de instituciones públicas y privadas a nivel nacional, donde pusieron de manifiesto su admiración y la influencia en ellos de los valores del almirante Miguel Grau Seminario.

El primer puesto lo obtuvo la alumna Danika Vera Meza, de la Institución Educativa Nuestra Señora de Guadalupe de San Juan de Miraflores, quien con profunda emoción leyó su carta dirigida al Héroe de Angamos. El segundo lugar fue para Aquiles Valenzuela Rijalva, de la misma institución.

La ceremonia fue propicia para reconocer al personal naval por acciones destacadas y trabajos en favor de su comunidad. Fue resaltante la labor del capitán de corbeta SN Ysmael Mezarina de la Cueva, quien siendo oficial de la Capitanía de Puerto Maldonado tuvo la iniciativa de producir y conducir el programa radial *Surcando*, que fomenta la conciencia marítima y la identidad nacional a través de la difusión de diversas actividades institucionales en beneficio de la sociedad, y por haber gestionado y organizado el primer concurso de "Historia Naval" entre los estudiantes de secundaria de Madre de Dios.

Asimismo, el oficial de mar segundo hidronavegante Franklin Hernández Huamán, quien siendo parte de la dotación de la Comandancia de la Base Naval de San Juan de Marcona, organizó y efectuó simulacros de sismo y tsunami dirigidos a instituciones públicas y privadas de la zona. Asimismo, promovió el



programa académico “La Escuelita” para el personal de Marinería de la Base Naval de San Juan de Marcona, en el que dictó clases gratuitas de geometría, aritmética y álgebra.

El momento fue propicio para dar a conocer el reconocimiento a la invalorable labor de impacto social con el “Gran Premio Anual Almirante Miguel Grau” otorgado al tenor peruano Juan Diego Flórez en mérito a su proyecto

“Sinfonía por el Perú”, que promueve la música y el canto en la niñez y juventud del país, para hacerlos ciudadanos ejemplares y rescatándolos de situaciones de riesgo. El premio fue recibido por la directora administrativa de Sinfonía por el Perú y hermana del cantor, Milagros Flórez.

La premiación estuvo a cargo del jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Paredes Lora; el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri; el presidente del Grupo Telefónica en el Perú, Javier Manzanares Gutiérrez; y el presidente de la Junta de Administración de la Fundación Miguel Grau, contralmirante Ernesto Colunge Pinto, así como representantes de la familia Grau y miembros de instituciones afines a la Marina.

Cabe mencionar que la Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau, Seámoslo Siempre”, desde que se lanzó en 2011, fue concebida para forjar un clima de reflexión y confianza que beneficie en el desarrollo de una sociedad más justa e integrada, con gente honesta y emprendedora de toda condición económica y social, redundando en el fortalecimiento de la identidad nacional, cuyo objetivo es inculcar y difundir los valores cívico-patrióticos y morales de dignidad, lealtad y honestidad, que distinguieron al “Peruano del Milenio” Miguel Grau Seminario.





## Oficial de la Marina de Guerra obtuvo primer puesto en el Curso de Planificación de Búsqueda y Rescate en Estados Unidos

En la Base Conjunta San Antonio Lackland, en Texas, Estados Unidos, se llevó a cabo la ceremonia de graduación del curso de Planificación de Búsqueda y Rescate (SARP), donde el teniente segundo Jhovanny Salinas Viera ocupó el primer lugar.



Asimismo, se otorgó el diploma al teniente segundo Franklin Ylatoma Díaz, por haber completado satisfactoriamente el curso. Personal de la Academia Interamericana de las Fuerzas Aéreas entregó los diplomas respectivos.

Durante el curso, los participantes recibieron conceptos de cómo crear una organización SAR y como realizar una planificación, operaciones de búsqueda y rescate, además de ejercicios prácticos para brindar soluciones ante posibles problemas SAR.

El curso contó con la participación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, de la Fuerza Aérea del Perú, del Ejército del Perú, del Ejército de Panamá y de El Salvador, entre otros.



## Ejercicios Militares Conjuntos entre Infanterías de Marinas del Perú y Estados Unidos

En la Base Naval de Ancón, se desarrollaron los ejercicios militares conjuntos entre el personal de la Fuerza de Infantería de Marina y el cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos (MarforSouth), llevado a cabo del 22 de octubre al 2 de noviembre.



Durante estos días, efectuaron operaciones motorizadas y mecanizadas. Se apreciaron las diferentes técnicas en el empleo con los vehículos LAV II en convoy y de las ametralladoras del vehículo, ingreso y salida al mar, comandos de fuego, identificación de vehículos blindados, planeamiento anfibio, combate en áreas urbanizadas. Asimismo, se desarrollaron clases teóricas de cada una de las asignaturas.

Cabe resaltar que el entrenamiento constante es parte del ámbito profesional del combatiente infante de Marina, para lo cual, al término de los ejercicios realizados en el campo de maniobras, se dialogó y obtuvieron conclusiones basadas en los resultados logrados.

Finalmente, el capitán de fragata Ricardo Fallaque Yauri, comandante del Batallón de Vehículos Tácticos, entregó los diplomas correspondientes a los participantes.





## Marina de Guerra del Perú recibe premio ConectaRSE para Crecer 2018 de Telefónica

En el auditorio de la Feria Perú con Ciencia de Concytec, ubicado en Plaza Lima Sur en Chorrillos, se llevó a cabo la premiación ConectaRSE para crecer, galardón que reconoce el uso productivo de las tecnologías para derribar brechas de acceso a servicios de educación, salud, desarrollo económico, y el esfuerzo del Estado por mejorar la provisión de servicios públicos en zonas rurales.



En el desarrollo de la ceremonia, se reconoció la participación de la Marina de Guerra y la Oficina de Telemedicina, que operan a través de las Plataformas Itinerantes de Acción Social y que ocuparon el primer lugar en la categoría Estado en la VIII Edición del Premio ConectaRSE para Crecer.

Cabe resaltar que este es un esfuerzo mutuo, para brindar apoyo en tiempo real en las teleconsultas y telediagnósticos con los médicos que se encuentran a bordo de las Plataformas Itinerantes de Acción Social ubicadas en los pueblos alejados en los límites con Brasil, Bolivia, Colombia.

El premio fue recibido por la doctora Sussy Alvis Zúñiga, quien está a cargo de la Oficina de Telemedicina del Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara", junto al jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Manuel Váscones Morey y el director de dicho centro de salud, contralmirante SN Wilfredo Ordaya Luey.

Cabe señalar que las Plataformas Itinerantes de Acción Social con Sostenibilidad (PIAS) han sido implementadas por el Ministerio de Defensa, a través de la Marina de Guerra del Perú, iniciativa que se circunscribe a la política de Estado con los programas de desarrollo e inclusión social, y tiene por finalidad incorporar a la población amazónica rural de manera sostenible a los servicios básicos que brinda el gobierno.





## Submarino BAP *Arica* participó en Despliegue Operacional SUBDIEX 2018

Tras participar en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises SUBDIEX 2018, ejercicio de entrenamiento realizado con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos, arribó el submarino BAP *Arica* a la Base Naval del Callao.



La mencionada unidad peruana zarpó el pasado 9 de julio rumbo a la Costa del Atlántico de los Estados Unidos de América, y retornó después de 136 días de intenso entrenamiento y navegación. Asimismo, completó su tercer desplazamiento de un total de 15 del programa DESI que la Fuerza de Submarinos viene participando.

La ceremonia fue presidida por el comandante general de la Marina Almirante Fernando Cerdán Ruiz, acompañado del comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante James Thornberry Schiantarelli; el director general del Personal de la Marina, vicealmirante Jorge Millones Gonzales; y el comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Luis Alba Landaveri.

Durante la emotiva ceremonia, el capitán de fragata Enrique Vargas Acosta, comandante del BAP *Arica*, entregó el gallardete distintivo de la Fuerza de Submarinos al comandante general de la Marina e informó que la misión encomendada fue cumplida con éxito.

Asimismo, el comandante de la Fuerza de Submarinos resaltó el prestigio internacional alcanzado durante este tipo de operativos. Resaltó también la importancia de los entrenamientos, donde el personal naval participa en ejercicios combinados y tácticos de combates con una armada de primer nivel. De esta manera, logró un alto grado de alistamiento para afrontar cualquier tipo de amenazas.

Finalmente, se dio el esperado reencuentro de la tripulación del BAP *Arica* con sus familias, donde se derrocharon cálidos abrazos y muestras de cariño.



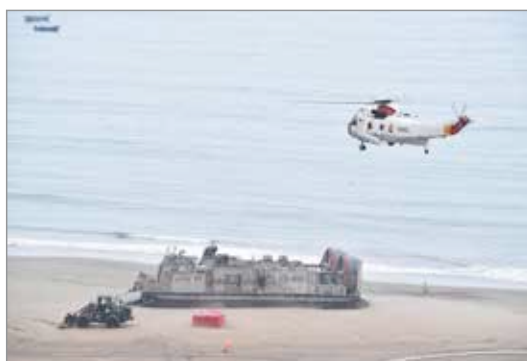
## Bahía de Chorrillos: Armada de Estados Unidos y Marina de Guerra del Perú participan en ejercicio combinado y multisectorial de respuesta rápida ante desastres



Con un impresionante despliegue de vehículos anfibios, helicópteros, buques y personal naval, en la playa Agua Dulce de Chorrillos, se realizó el ejercicio combinado y multisectorial de respuesta rápida ante desastres naturales, denominado “Olas Solidarias”.

En este evento participaron el USS *Somerset* de la Armada de Estados Unidos, 100 infantes de Marina de Estados Unidos, helicópteros CH-53, vehículos anfibios LCAC, una planta potabilizadora de agua, camiones pasados y una pala excavadora.

Por parte de la Marina de Guerra participó el buque multipropósito BAP *Pisco*, dos fragatas misileras, helicópteros UH-H y AB-412, dos patrulleras de costa, 300 infantes (compañía reforzada de intervención



rápida para desastres, CIRD), un buque de rescate, vehículos anfibios, botes inflables de goma F470/MKS y un tráiler de comunicaciones.

Asimismo, se sumaron en este despliegue operacional el Ministerio de Salud, el Instituto Nacional de Defensa Civil (Indeci), el Ejército del Perú, la Fuerza Aérea del Perú, la Policía



Nacional, el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, la Municipalidad de Lima y la Municipalidad de Chorrillos.

El ejercicio se realizó ante la ocurrencia de un sismo de 8,5 de magnitud, cuyo epicentro se situó a 80 kilómetros al oeste de la ciudad de Lima, con una profundidad de 500 metros. La Dirección de Hidrografía de la Marina estableció la alerta de tsunami en la costa peruana. Simularon también que las vías de comunicación terrestre se encontraban bloqueadas y congestionadas, los sistemas de comunicación habían colapsado y la población se encontraba en estado de pánico.

Ante esa situación, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú participaron en la atención a la población y el Gobierno declaró el estado de emergencia. Para ello, se conformó una Fuerza de Tarea Anfibia integrada por el buque multipropósito BAP *Pisco* y el buque de desembarco USS *Somerset* y más de 400 efectivos que desembarcaron en la zona afectada. Intervinieron con entidades de primera respuesta, bajo la coordinación y conducción del Indeci.

La primera ola estuvo conformada por vehículos anfibios LAP II y botes de goma de la Infantería de Marina, de la brigada de seguridad y reconocimiento de la compañía de intervención rápida para desastres (CIRD) de la Marina de Guerra del Perú, que con apoyo de la Policía Na-



cional establecieron un dispositivo de seguridad y control del área afectada por la emergencia.

En la segunda ola se realizó la purificación de agua, búsqueda y rescate, simulacro de remoción de escombros, atención a personas afectadas, traslado de brigada médica táctica, evacuación aeromédica, entre otros. Todo ello en un determinado tiempo de respuesta.

Este ejercicio tuvo como principal objetivo mostrar a la población que la respuesta integrada de las entidades del Estado ante un posible desastre natural sería rápida y efectiva. Asimismo, se buscó reforzar y mejorar la interoperabilidad entre las fuerzas de ambas naciones en caso de fenómenos naturales en la región.





## Develan busto del Peruano del Milenio en Canadá

En el marco del fortalecimiento de las relaciones en temas de defensa que la Embajada del Perú en Canadá viene trabajando los últimos años, se realizó la develación del busto del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario.



Durante el acto realizado el 29 de noviembre en la residencia oficial de la Embajada de Perú en Canadá, el embajador Roberto Rodríguez Arnillas, junto al agregado de Defensa Adjunto y Naval, capitán de navío Marco Arancivia Ramos, en representación de la Marina de Guerra del Perú, develaron la imagen del Héroe de Angamos.

En la ceremonia, se develaron también los bustos del coronel EP Francisco Bolognesi Cervantes y del capitán FAP José Quiñones Gonzales.

Estuvieron presentes el agregado de Defensa y Militar, coronel EP Hernán Rivera Schreiber; el agregado de Defensa Adjunto y Aéreo, coronel FAP Fernando San Martín Serra; miembros de la representación diplomática del Perú en Canadá, los auxiliares y personal administrativo de las agregadurías, entre otros personajes.

Al hacer uso de la palabra, el coronel EP Hernán Rivera, agregado de Defensa y Militar, resaltó que “la presencia de los tres ilustres héroes de las Fuerzas Armadas permitirá a las dignas autoridades, así como a la comunidad peruana y extranjera, encontrar en la figura de nuestros héroes el ejemplo de vida y coraje que nos caracteriza a los peruanos”.

Por su parte, el embajador Roberto Rodríguez indicó estar “muy complacido y honrado con el hecho de resaltar la memoria de nuestros héroes a través de la colocación de sus respectivos bustos en la residencia oficial de la embajada”. Asimismo, aseguró que este recinto será el “lugar donde se les rendirá el tributo y reconocimiento que se merecen”.



## BAP Carrasco zarpó rumbo al Continente Blanco

Como parte de la Vigésima Sexta Campaña Científica del Perú a la Antártida ANTAR XXVI, el buque oceanográfico con capacidad polar BAP Carrasco zarpó el 7 de diciembre de la Base Naval del Callao rumbo al Continente Blanco, con la importante misión de realizar trabajos durante el verano austral 2018-2019.



La ceremonia de zarpe fue presidida por el ministro de Relaciones Exteriores, canciller Néstor Popolizo Bardales, quien durante su discurso indicó que esta nueva expedición reafirma el compromiso del Perú para seguir contribuyendo al mejor conocimiento y aportación de la Antártida en los 26 proyectos de investigación que se llevarán a cabo. Asimismo, indicó que participarán, como en años anteriores, entidades nacionales y especializadas, así como algunas instituciones privadas.

El ministro de Defensa, general de división (r) José Modesto Huerta Torres, destacó la importancia de dicho buque oceanográfico en la zona de la Antártica, además de la calidad de los profesionales militares y civiles que se encuentran en la expedición, que refuerzan todo tipo de estudio con la alta tecnología con que cuenta la unidad.

El comandante general de la Marina, almirante Fernando Cerdán Ruiz, subrayó el gran desempeño que este año realizará el buque oceanográfico en la Antártica, además de la constante tarea que viene realizando el Gobierno en este campo, el cual ha permitido que nuestro país cuente con esta nueva plataforma marítima que tiene como finalidad optimizar la investigación científica en las diversas áreas de la ciencia del mar, tanto en el dominio marítimo nacional peruano como en el ámbito regional de las costas del pacífico sur oriental para el monitoreo del fenómeno de El Niño y de los cambios climáticos que año tras año afectan nuestra región.

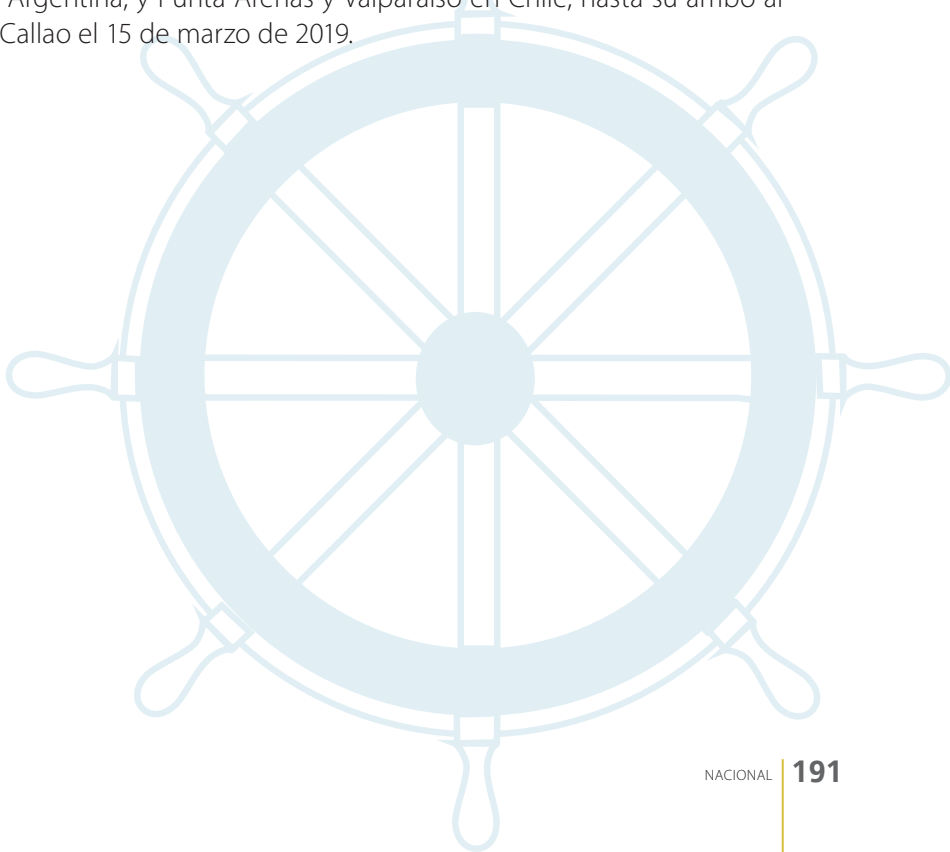
Entre las tareas a cumplir por la mencionada embarcación científica durante su permanencia en la Antártida, se ha previsto el mantenimiento de la Esta-

ción Científica Antártica Machu Picchu en la isla Rey Jorge, el monitoreo de la variabilidad del perfil costero en la ensenada Mackellar, trabajos de investigación sobre geología marina, oceanografía física y dinámica en el estrecho de Bransfield y mares circundantes, así como la proyección de la presencia del Perú a través de actividades



diplomáticas e intercambio cultural con las bases antárticas extranjeras, y de esta manera efectuar la labor encomendada en cumplimiento de los lineamientos establecidos en el marco de la Política Nacional Antártica.

Es importante mencionar que el buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco* zarpó llevando personal capacitado en áreas de operaciones e investigación científica, de instituciones nacionales y oficiales de las Armadas invitadas de Argentina, Brasil, Canadá, Ecuador y España. Se han proyectado 99 días de viaje, de los cuales 73 serán en la mar y 26 días entre los puertos de Ushuaia en Argentina, y Punta Arenas y Valparaíso en Chile, hasta su arribo al puerto del Callao el 15 de marzo de 2019.



**Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca**

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.







## AUSTRALIA

## Entrega del primer patrullero de la clase Guardian

El pasado 30 de noviembre la empresa Austal entregó el HMPNGS *Ted Diro* (P401) al Gobierno de Papúa Nueva Guinea. Se trata de la primera de 21 unidades de la clase Guardian ordenadas en mayo de 2016 por el Gobierno australiano a los astilleros de la empresa Austal en Henderson, Australia Occidental. El costo total del programa asciende a 335 millones de



La patrullera *Ted Diro* (P401) en los astilleros de Austal en Henderson, Australia Occidental. Crédito: Bahnfreund.

dólares australianos, equivalentes a unos 240 millones de dólares americanos, y tiene como beneficiarios a 12 naciones isleñas del Pacífico y a Timor Oriental<sup>1</sup>. Los patrulleros de la clase Guardian tienen una eslora de 39,5 metros y una manga de 8 metros. Cuentan con dos motores diésel Caterpillar 3516C que generan 2,200 kW sobre dos ejes para una velocidad máxima de 20 nudos y un alcance de 3000 millas náuticas a 12 nudos. Tienen espacio reservado para montar un cañón principal de 30 mm y ametralladoras de 12,7 mm a babor y estribor<sup>2</sup>.

1. Austal Limited. (30 de Noviembre de 2018). *AUSTAL delivers first Guardian class patrol boat*. Recuperado el 10 de Diciembre de 2018, de Austal Limited: <http://www.austal.com/news/austal-delivers-first-guardian-class-patrol-boat>
2. Austal Limited. (s.f.). *AUSTAL Pacific Patrol Boat 40*. Recuperado el 10 de Diciembre de 2018, de Austal Limited: <https://www.austal.com/sites/default/files/related-documents/PPB%20Brochure%20May16.pdf>

## Modernización de corbetas

La Armada ecuatoriana ha completado satisfactoriamente el Proyecto Júpiter, consistente en la recuperación y modernización de tres corbetas de la clase Esmeralda. En los trabajos realizados en los Astilleros Navales Ecuatorianos (Astinave) de Guayaquil se ha dotado a estas unidades del sistema de comando y control Orion, desarrollado por esta misma empresa.



La corbeta *Los Ríos* (CM13) en el curso de unos ejercicios con la Armada estadounidense en 1999. Se aprecia la gran variedad de sensores y sistemas de armas instalados en relación con el reducido desplazamiento de estas unidades. Crédito: US Navy.

De acuerdo con declaraciones del gerente de Astinave, Camilo Morán, los trabajos se iniciaron en 2014, y se previó originalmente que terminaran tres años después. Sin embargo, las labores se prolongaron 12 meses más, aunque el presupuesto original de 71,5 millones de dólares por los tres buques se mantuvo. La corbeta *Los Ríos* (CM13) fue la primera en ser entregada, el 17 de julio del presente año, lo que le permitió representar a la Armada ecuatoriana en las maniobras UNITAS realizadas al mes siguiente. Le siguieron la *Manabí* (CM12) y la *Loja* (CM16), ambas entregadas oficialmente el 15 de noviembre, luego de completar sus pruebas de mar. No hay todavía autorización del Gobierno central para la modernización de las tres unidades restantes<sup>3</sup>.

Como ayuda memoria se presentan a continuación las características principales de las corbetas de la clase Esmeralda según el anuario Jane's Fighting Ships. Tienen una eslora de 56,3 metros y una manga de 9,3 metros para un desplazamiento total de 685 toneladas a plena carga. Cuentan con cuatro motores diésel MTU 20V 956 TB92, que generan 22,140 caballos de fuerza e impulsan

3. REDACCIÓN GUAYAQUIL. Dos corbetas misilares fueron entregadas al Ministerio de Defensa. 15 de noviembre de 2018. El Comercio. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: [https://www.elcomercio.com/app\\_public.php/actualidad/corbetasmisilares-ministerio-defensa-embarcaciones-repotenciacion.html](https://www.elcomercio.com/app_public.php/actualidad/corbetasmisilares-ministerio-defensa-embarcaciones-repotenciacion.html)

cuatro hélices para una velocidad máxima de 37 nudos y un alcance de 4400 millas náuticas a 14 nudos. Estaban dotadas originalmente de un sistema de combate IPN10 de la empresa italiana Selenia, una versión de exportación del SADOG-2 instalado por la Armada italiana en las fragatas de la clase Maestrale, Lupo y en las corbetas de la clase Minerva.



Consolas multifunción del sistema de combate Orion, integrado en las corbetas modernizadas. Crédito: ASTINAVE.

Los sensores comprenden un radar de búsqueda aérea Selenia RAN-10S, uno de navegación SMA 3RM20, dos de control de tiro Selenia Orion RTN-10X, un sonar de casco Thomson Sintra Diodon, un sistema de contramedidas Elettronica Gamma ED con funciones de interceptación e interferencia, complementado por un lanzador de señuelos Breda SCLAR de 105 mm. El armamento comprende un cañón OTO Melara Compact de 76/62 mm, 1 cañón bitubo Breda de 40/70 mm, seis misiles antibuque Exocet MM.40, un lanzador cuádruple Albatros para misiles Aspide y dos lanzadores triples de torpedos de 324 mm. Estos últimos han sido retirados en algunas unidades. No cuentan con hangar, pero sí con una plataforma para el despegue, aterrizaje y reabastecimiento de un helicóptero ligero<sup>4</sup>.



Una de las corbetas en el curso de los trabajos de recuperación y modernización. Crédito: ASTINAVE.

4. SAUNDERS, Stephen. (Ed.). (2004). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group.



## Pérdida de la fragata *Helge Ingstad*

En las primeras horas del 8 de noviembre, la fragata KNM *Helge Ingstad* (F313) colisionó con el tanquero de bandera maltesa *Sola TS* en el Hjeltefjorden, vía de acceso a la terminal de petróleo de Strure y a la principal base naval noruega, Haakonsværn, en Bergen. La fragata encalló en las rocas costeras, la tripulación de 137 fue evacuada y se tendieron cables para evitar que fuera arrastrada a aguas más profundas. Lamentablemente, varios cables se rompieron y el 13 de noviembre el buque se hundió en cercanías a la costa<sup>5</sup>. El 29 de noviembre la Comisión Noruega de Investigación de Accidentes, una agencia gubernamental, publicó un reporte preliminar en el que identifica fallas en la tripulación y problemas en el diseño del buque como las causas principales del accidente.



La *Helge Ingstad* el día del accidente. Se aprecia a popa los daños producidos por la colisión con el tanquero. Crédito: KV Bergen / Forsvaret.

De acuerdo con el informe, la fragata transitaba el fiordo a 17 nudos, mucho más de lo que uno esperaría para navegar aguas transitadas antes del amanecer. El accidente se produjo a las 4 a.m., entre 10 y 15 minutos después de un cambio de guardia en el puente. La tripulación habría confundido al *Sola* con un objeto en tierra y las transmisiones de advertencia del tanquero con las de otros barcos. Cuando se dieron cuenta de sus errores, ya fue demasiado tarde. La comisión también identificó problemas con el diseño del buque, pues, según el reporte, la evaluación inicial de la colisión por parte de la tripulación indicó que el buque se encontraba estable y que podía ser salvado si la situación se mantenía bajo control. Sin embargo, un rápido ingreso de agua a través de los ejes de las hélices inundó los cuartos de máquinas y reveló fallas en el funcionamiento del sistema de sellado por compresión, que debía haber preservado la estanqueidad del buque. Tal conclusión llevó a una ad-

5. NILSEN, Thomas. Frigate “Helge Ingstad” sinks. 13 de noviembre de 2018. The Barents Observer. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://thebarentsobserver.com/en/security/2018/11/latest-frigate-helge-ingstad-sinks>

vertencia sobre posibles fallos de seguridad en los demás buques diseñados por la empresa española Navantia<sup>6</sup>.

En contraparte, se publicó un informe interno de la Armada española en la cual se desmienten las conclusiones alcanzadas por la comisión noruega. De acuerdo con este segundo reporte, la causa principal del hundimiento de la *Helge Ingstad* fue un error humano. Pasa a detallar los errores de navegación cometidos por la tripulación, incluyendo la elevada velocidad adoptada, la desactivación del sistema de identificación automática (AIS), el caso omiso prestado a las advertencias del petrolero, el no recurrir a un frenado de emergencia y las tardías maniobras emprendidas para evitar la colisión. Indica también que la fragata fue diseñada para mantenerse a flota con una grieta de hasta 15% de la eslora, lo que equivale al tamaño de la grieta ocasionada por el tanquero, pero que además esta probablemente se extiende por debajo de la línea de flotación alcanzando hasta cinco compartimentos estancos. Concluye que ningún buque de similares características hubiera podido controlar una inundación similar y que es testimonio de las bondades del diseño el que la tripulación completa pudiera ser evacuada<sup>7</sup>.



La *Helge Ingstad* al día siguiente, mientras se realizaban los trabajos para fijarla a tierra mediante cables. Crédito: Jakob Østheim / Forsvaret.



La *Helge Ingstad* el 13 de noviembre, tras hundirse en aguas más profundas. Crédito: Jakob Østheim / Forsvaret.

6. LARTER, David y PRINE, Carl. Early report blames confused watchstanders, possible design flaws for Norway's sunken frigate. 29 de noviembre de 2018. Defense News. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://www.defensenews.com/naval/2018/11/29/early-report-blames-confused-watchstanders-possible-design-flaws-for-norways-sunken-destroyer>
7. GONZÁLEZ, M. La Armada española atribuye a un "error humano" el hundimiento de la fragata noruega. 4 de diciembre de 2018. El País. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: [https://elpais.com/economia/2018/12/03/actualidad/1543858963\\_989760.html](https://elpais.com/economia/2018/12/03/actualidad/1543858963_989760.html)



## La Armada Real retira sus helicópteros Sea King

Tras 49 años de servicio, la Armada Real pasó al retiro a sus últimos helicópteros Sea King con un vuelo final que tuvo lugar el pasado 26 de setiembre<sup>8</sup>. Los orígenes de esta histórica aeronave se encuentran en el modelo S-61 diseñado por la empresa estadounidense Sikorsky como helicóptero anti-submarino para la Armada estadounidense. Tras su entrada en servicio en 1961, alcanzó un



Westland Sea King HAS.1 en una foto de 1970. Se puede apreciar el radomo dorsal que contiene el radar MEL ARI 5995. Crédito: RuthAS.

considerable éxito comercial durante la década de 1960, y fue adquirido no solo por la Armada sino por el Ejército y los Marines de Estados Unidos, así como por las Armadas de Canadá, España, Italia y Japón. Por entonces, la Armada británica empleaba para tareas similares el Westland Wessex, versión del Sikorsky S-58, que fue admitido al servicio también en 1961. La necesidad de una aeronave de mayor tamaño, autonomía y carga de armas llevó a la Armada Real a buscar un complemento para el monomotor Wessex, para lo cual eligió el bimotor S-61 en su versión SH-3D. El contrato firmado en 1966 ascendió a 24 millones de libras esterlinas, el más grande hasta entonces en la historia de Westland. El trabajo de adaptación incluyó el reemplazo de los motores General Electric T58-GE-10 por la versión británica, el Bristol Siddeley Gnome 1400, así como la instalación de radar, sonar y sistemas de control de vuelo británicos<sup>9</sup>.

8. PERRY, Dominic. Royal Navy bids farewell to Sea Kings. 26 de setiembre de 2018. Flight Global. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://www.flightglobal.com/news/articles/royal-navy-bids-farewell-to-sea-kings-452211/>
9. FLIGHT INTERNATIONAL. Westland SH-3D Sea King. 30 de noviembre de 1967, p. 911. FLIGHT International. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://www.flightglobal.com/FlightPDFArchive/1967/1967%20-%20202319.PDF>



Westland Sea King HC.4 camuflado para operaciones en Bosnia Herzegovina en una fotografía de 1996. Crédito: Mike Freer.

El primer Sea King construido por Westland voló en Yeovil, Inglaterra, el 7 de mayo de 1969 y la primera entrega a la Armada británica tuvo lugar el 11 de agosto. En total se entregaron 56 Sea King HAS.1 que equiparon cinco escuadrones operativos y dos de entrenamiento durante la década de 1970. En 1976 voló el primer ejemplar de la variante HAS.2 con motores más potentes y una transmisión mejorada, se modificaron 37 unidades HAS.1 a este estándar y se ordenaron 15 unidades nuevas para reequipar a todos los escuadrones operativos y uno de los de entrenamiento. En paralelo, en 1975 se ordenaron 15 unidades de la versión de búsqueda y rescate HAR.3, cuyas entregas fueron completadas en 1979. Ese mismo año comenzaron las entregas de la versión de asalto y transporte HC.4, de la que se ordenaron inicialmente 15 pero que alcanzó una producción total de 41 unidades para la Armada Real. La versión antisubmarina HAS.5 con un nuevo sistema de navegación y ataque voló por primera vez en 1980. Se recibieron 30 unidades nuevas de esta versión y se modificó unos 50 HAS.2 a este mismo estándar<sup>10</sup>.

---

10. JAMES, Derek. *Westland Aircraft since 1915*. Londres: Putnam. 1991, pp. 376-389.

Los Sea King de la Armada tuvieron una destacada actuación en la Guerra de las Malvinas en sus diversas misiones, pero este conflicto también llevó a la aparición de una de las variantes más inusuales de esta aeronave. El 4 de mayo de 1982 aviones Super Estandard de la Armada argentina, equipados con misiles Exocet AM.39, hundieron al destructor antiaéreo HMS



Westland Sea King HAR.3 en el curso de una misión de rescate en el Mar de Irlanda en el 2013. Crédito: Royal Navy.

Sheffield (D80) y dejaron en evidencia las dificultades británicas para enfrentar ataques aéreos a baja altitud. A los pocos días la Armada Real inició el proyecto LAST (Low Altitude Surveillance Task), mediante el cual Westland modificó dos Sea King para dotarlos del radar Thorn EMI Searchwater de vigilancia marítima en un domo hecho de kevlar montado a estribor. El programa avanzó con rapidez, de manera que ambas unidades fueron desplegadas en la zona del conflicto en agosto de ese mismo año, tiempo después de la rendición argentina ocurrida el 14 de junio. Se produjeron siete unidades más de esta variante, bajo la designación AEW.2A<sup>11</sup>.

La versión de lucha antisubmarina definitiva fue la HAS.6, con mejoras en el rotor y en la aviónica, que permitieron una reducción de peso y un consiguiente incremento del tiempo de vuelo. Se ordenaron seis de nueva construcción y además alrededor de 70 conversiones a partir del modelo HAS.5. El final del camino de los Sea King británicos llegó con el siglo XXI. Las versiones antisubmarinas fueron retiradas en 2003 y se reemplazaron por el

---

11. James, op. cit, pp. 382-383.



EH101 (luego rebautizados AW101), fabricado en conjunto con Italia. Les siguió el turno a las versiones de transporte en 2010 y a las de búsqueda y rescate en 2016. La última variante en servicio fue la ASaC.7, una versión de alerta temprana dotada del radar Searchwater 2000<sup>12</sup>. Ocho sobrevivieron en actividad hasta su retiro este año. Serán reemplazados por helicópteros AW101 dotados del sistema Crowsnest, pero que no serán completamente operacionales hasta 2020, el mismo año de la entrada en servicio del portaaviones HMS *Queen Elizabeth* (R08)<sup>13</sup>.



Westland Sea King ASaC.7 desplegado en Afganistán en el 2011. Crédito: Royal Navy.

---

12. GOEBEL, Greg. Westland Sea King Family. 1 de noviembre de 2017. Air Vectors. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: [http://www.airvectors.net/avs61\\_2.html](http://www.airvectors.net/avs61_2.html)

13. PERRY, op. cit.

## Accidente del portaaviones *Almirante Kuznetsov*

El pasado 29 de octubre el único portaaviones en servicio con la Armada rusa, el *Almirante Kuznetsov*, sufrió un grave accidente cuando se encontraba en el curso de un proceso de reparación y modernización en Roslyakovo, en la región de Murmansk. El buque se encontraba en el dique flotante PD-50, el más grande de Rusia, con 330 metros de largo y 88 de ancho para una capacidad de carga de 80 000 toneladas.



El *Almirante Kuznetsov* a bordo del dique flotante PD-50 en el curso de unas reparaciones en el 2015. Crédito: [Christopher Michel](#).

Construido en 1980, el portaaviones estaba asignado a la Flota del Norte y era empleado regularmente para reparar buques de superficie y submarinos nucleares en simultáneo. De acuerdo con las versiones recogidas por el reportero Ilya Kramnik del diario *Izvestia*, el dique contaba con cuatro generadores diésel para propulsar las bombas que controlaban los tanques de lastre. Sin embargo, recortes presupuestales llevaron a reducir la tripulación asignada a estos equipos y a no comprar combustible para los generadores. Como consecuencia, el PD-50 dependía exclusivamente de la red eléctrica de la ciudad de Murmansk, pero esta sufrió un apagón en la noche del 29, lo que provocó el hundimiento del dique. La tripulación del *Kuznetsov* debió realizar esfuerzos heroicos para evitar su hundimiento, complicados por la caída de una grúa de 50 toneladas que perforó la cubierta. El dique terminó por hundirse, pero el portaaviones fue salvado al costo de un tripulante muerto y tres heridos. La tragedia tendrá un impacto severo sobre el proyecto de modernización del *Kuznetsov*, pues el único otro dique de dimensiones comparables es el PD-41, de construcción japonesa, que se encuentra asignado a la Flota del Pacífico en el extremo oriente ruso<sup>14</sup>.

14. KOFMAN, M. Admiral Kuznetsov's bad luck strikes again —or how Russia may have lost its largest dry dock in the north. 31 de octubre de 2018. Russia Military Analysis. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://russianmilitaryanalysis.wordpress.com/2018/10/31/admiral-kuznetsovs-bad-luck-strikes-again-or-how-russia-may-have-lost-its-largest-dry-dock-in-the-north/>



## Bibliografía

- AUSTAL LIMITED. AUSTAL delivers first Guardian class patrol boat. 30 de noviembre de 2018. Austal Limited. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <http://www.austal.com/news/austal-delivers-first-guardian-class-patrol-boat>
- AUSTAL LIMITED. AUSTAL Pacific Patrol Boat 40. S.f. Austal Limited. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://www.austal.com/sites/default/files/related-documents/PPB%20Brochure%20May16.pdf>
- FLIGHT INTERNATIONAL. Westland SH-3D Sea King. 30 de noviembre de 1967. FLIGHT International. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://www.flightglobal.com/FlightPDFArchive/1967/1967%20-%202319.PDF>
- GOEBEL, Greg. Westland Sea King Family. 1 de noviembre de 2017. Air Vectors. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: [http://www.airvectors.net/avs61\\_2.html](http://www.airvectors.net/avs61_2.html)
- GONZÁLEZ, M. La Armada española atribuye a un "error humano" el hundimiento de la fragata noruega. 4 de diciembre de 2018. *El País*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: [https://elpais.com/economia/2018/12/03/actualidad/1543858963\\_989760.html](https://elpais.com/economia/2018/12/03/actualidad/1543858963_989760.html)
- JAMES, Derek. *Westland Aircraft since 1915*. Londres: Putnam. 1991.
- KOFMAN, M. Admiral Kuznetsov's bad luck strikes again —or how Russia may have lost its largest dry dock in the north. 31 de octubre de 2018. *Russia Military Analysis*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://russianmilitaryanalysis.wordpress.com/2018/10/31/admiral-kuznetsovs-bad-luck-strikes-again-or-how-russia-may-have-lost-its-largest-dry-dock-in-the-north/>
- LARTER, David y PRINE, Carl. Early report blames confused watchstanders, possible design flaws for Norway's sunken frigate. 29 de noviembre de 2018. *Defense News*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://www.defensenews.com/naval/2018/11/29/early-report-blames-confused-watchstanders-possible-design-flaws-for-norways-sunken-frigate/>
- NILSEN, Thomas. Frigate "Helge Ingstad" sinks. 13 de noviembre de 2018. *The Barents Observer*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://thebarentsobserver.com/en/security/2018/11/latest-frigate-helge-ingstad-sinks>
- PERRY, Dominic. Royal Navy bids farewell to Sea Kings. 26 de setiembre de 2018. *Flight Global*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://www.flightglobal.com/news/articles/royal-navy-bids-farewell-to-sea-kings-452211/>
- REDACCIÓN GUAYAQUIL. Dos corbetas misilares fueron entregadas al Ministerio de Defensa. 15 de noviembre de 2018. *El Comercio*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: [https://www.elcomercio.com/app\\_public.php/actualidad/corbetasmisilares-ministerio-defensa-embarcaciones-repotenciacion.html](https://www.elcomercio.com/app_public.php/actualidad/corbetasmisilares-ministerio-defensa-embarcaciones-repotenciacion.html)
- SAUNDERS, Stephen. (Ed.). (2004). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group.

### La Marina de Guerra del Perú presenta su repositorio digital

Ingresar a:  
[www.patrimiodocumentalnaval.mil.pe](http://www.patrimiodocumentalnaval.mil.pe)

Buscanos en:  
[www.marina.mil.pe](http://www.marina.mil.pe)  
Encuétranos en enlaces de interés:



Av. La Marina Cdra. 36 s/n - Teléfono: 207 8900 / Anexo 2388



**Esperanza Navarro Pantac**

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



Raúl Palacios Rodríguez

*Historia Marítima del Perú. La República 1919 a 1930. Tomo XV, v. 2.*

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2018.

1132 p., ilus., mapas, retratos

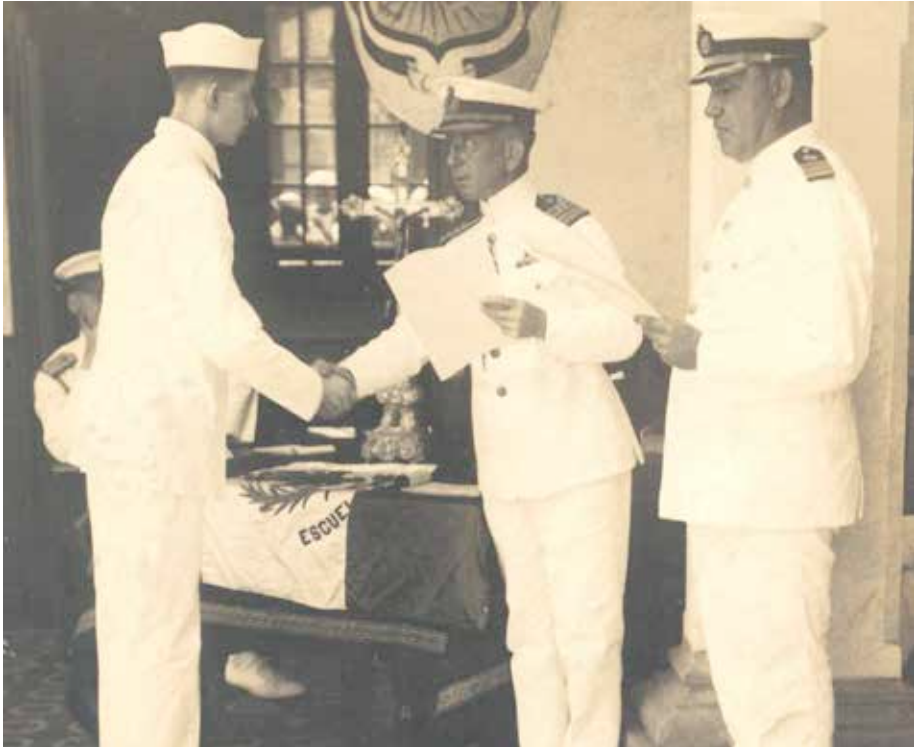
**HISTORIA  
MARITIMA  
DEL PERU**  
*La República 1919 a 1930*  
Raúl Palacios Rodríguez  
TOMO XV. VOLUMEN 2



*Ad portas* de la conmemoración del Bicentenario de la independencia, ve la luz este segundo volumen del tomo de la *Historia Marítima del Perú* correspondiente al gobierno de Augusto B. Leguía, el Oncenio. Este icónico volumen aparece precisamente cuando está a punto de cumplirse también el centenario del renacimiento institucional y del poder marítimo y naval del Perú, después de la funesta Guerra del Pacífico.

Leguía recoge el caro anhelo de los jóvenes marinos que al iniciar el siglo XX habían apostado por su institución, la cual en ese momento ejercía apenas una precaria tutela a su exigua armada. Estos oficiales se formaron en el extranjero en Marinas amigas, en vista de que la Marina propia no estaba en capacidad de brindarles prácticas profesionales, pues carecía de unidades a flote. En el extranjero se hicieron conscientes de las necesidades institucionales y, ya de regreso en su patria, concibieron un proyecto puntual de renovación. Para ese fin formaron una comisión (que integraba el capitán de corbeta Tomás M. Pizarro), que se reunió desde agosto de 1917 y que pusieron en manos del presidente José Pardo y Barreda, que la desestimó.

Cuando Leguía asumió la presidencia después del golpe de Estado del 4 de julio de 1919 que depuso a Pardo, los marinos, reunidos nuevamente en una comisión constituida y presidida por el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, y los capitanes de corbeta Julio Víctor Goicochea, Alejandro G. Vincés, Manuel



El director de la Escuela, el comandante Charles Gordon Davy hace entrega de Diploma a Cadete. Lo acompaña el comandante Tomás M. Pizarro. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

D. Faura y Tomás M. Pizarro Rojas, presentaron su proyecto al presidente. El proyecto consistía en dos puntos fundamentales, aunque consideraba que de ellos se derivarían los procedimientos para solucionar otras necesidades: la creación del Ministerio de Marina y traer una misión naval extranjera para el asesoramiento de cada una de las direcciones del Estado Mayor y la Escuela Naval. Los marinos supieron persuadir a Leguía de la necesidad de reconstruir el poder marítimo y naval, absolutamente indispensables para insertar al Perú con decoro en la comunidad internacional y estar en condiciones de hacer respetar sus derechos en los temas pendientes sobre límites y fronteras.

El presidente Leguía, al asumir la presidencia, concretó el proyecto. Así, el 8 de octubre de 1919, aniversario del combate de Angamos, se presentó en el Congreso la moción que autorizaba al Poder Ejecutivo para organizar el Ministerio de Marina, que fue aprobada por unanimidad.

A partir de estas trascendentes decisiones, el libro relata la evolución de la

institución naval y el destino marítimo del país, en el contexto del significativo siglo XX, con un presidente que se enfocó en la modernización de la Marina, especialmente en un momento en que el Perú se hallaba en proceso de definir fronteras con sus países vecinos. En efecto, el Perú recuperó el poder marítimo y naval gracias a la creación del Ministerio de Marina, la reorganización de la Armada, las adquisiciones navales y el nuevo énfasis en la educación naval, gracias a la Misión Naval Americana y al director de la Escuela, el comandante Charles Gordon Davy.

El autor ha dividido este volumen en dos grandes partes. En la primera, de tres capítulos, trata temas relacionados con la actividad marítima, fluvial y lacustre. Hace un balance de cómo evolucionó y se desarrolló la actividad marítima durante la década de 1920, y resalta sus aspectos más significativos en términos de calidad, servicio y aprovechamiento. Analiza temas relevantes como la infraestructura portuaria, el movimiento portuario, la actividad pesquera y el trabajo portuario con sus múltiples e importantes incidencias en la vida nacional y local. Igualmente, se hace hincapié no solo en la actitud gubernamental para desarrollar e implementar determinadas medidas a favor de la mencionada actividad, sino también en el celo que dispensó la superioridad naval a la ejecución y supervisión de las acciones y disposiciones oficiales. El autor estudia también los vaivenes e incertidumbres que acompañaron a la actividad marítima, fluvial y lacustre en el periodo.



El presidente Leguía en la entrega de los brevets a los nuevos pilotos, aviadores de la Escuela de Hidroaviación. Acompañado de sus ministros Manchego Muñoz y Núñez Chávez; el jefe de Estado Mayor General Alfred G. Howe y el jefe del Servicio de Hidroaviación, Harold B. Grow. Marzo de 1928. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



El crucero argentino *acorazado San Martín* en el Centenario de la Independencia del Perú. En primera fila, al centro, el presidente Leguía; a su izquierda, monseñor Duprat, en representación de la República Argentina; Alberto Salomón, ministro de RR.EE.; personaje sin identificar; vicealmirante Manuel Antonio Villavicencio. El último de la fila a la derecha del presidente: Juan Manuel Ontaneda, ministro de Marina; general José Ramón Pizarro, monseñor Fidel Olivas Escudero, obispo de Ayacucho. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

La segunda parte, examinada en cuatro capítulos, se refiere propiamente a la vida institucional de la Marina de Guerra en sus diversos roles y dimensiones. El primero es una síntesis histórica de la situación crítica de la Armada al término de la guerra con Chile y durante su paso del siglo XIX al siglo XX: su postración, recuperación y modernización.

El segundo capítulo trata sobre la creación del Ministerio de Marina. Despojarse de la dependencia del Ejército en el Ministerio de Guerra y Marina representó un hito histórico que favoreció a la institución en términos de estatus y en la asignación de mayores recursos presupuestales para su modernización y mejoras.

El autor analiza el rol decisivo del contralmirante Juan Manuel Ontaneda, ministro de la flamante cartera: hombre probo, recto y con enorme ascendencia entre sus compañeros, que sentó las bases para consolidar la Armada Nacional, con el permanente apoyo del mandatario. Así, la institución naval entró en



una decisiva fase de modernidad. Ontaneda tenía conciencia de “que el mar estaba ligado exclusivamente al desarrollo del Perú” y que “Para asegurarlo era necesario reconquistar el respeto como potencia marítima y promover el comercio a través de la marina mercante nacional”. En este capítulo se aborda también la creación del Ministerio de Marina y Aviación en 1929.

La Misión Naval Americana y su vasta, fecunda e intensa labor a favor de nuestra Marina de Guerra es materia del tercer capítulo. Revistió una enorme importancia para el despegue y la transformación de la institución naval en su conjunto; los juicios son unánimes en reconocer el sinnúmero de beneficios que se lograron, muchos de los cuales aún perviven en el seno de la institución. El capítulo se inicia con el estudio del motivo de la presencia de la Misión en nuestro país y resalta sus precedentes históricos más significativos. En este caso, nuevamente la acción personal del presidente Leguía se hizo presente. Las razones o causas que lo impulsaron a tomar tal decisión se examinan en relación con el contexto tanto interno como externo de la época.

El cuarto y último capítulo constituye un balance descriptivo de los principales centros de formación e instrucción naval, empezando por la Escuela Naval, y el magnífico rol del capitán de navío Charles Gordon Davy por más de una década. Se analiza también el desarrollo de la Escuela durante el dilatado Oncenio: los “Cruceros de Verano”, la creación del Cuerpo Único de la Armada, el fomento importantísimo de los deportes (con récords nacionales e internacionales de los atletas marinos) y la evolución de la infraestructura del plantel (en tierra y a bordo).

Simultáneamente se examina la Escuela de Hidroaviación Naval de Ancón, semillero de los futuros aviadores. El autor hace un balance de la instrucción del personal subalterno como acción fundamental y prioritaria de la Marina, así como la fundación y el desempeño de Escuela de Pilotos y Marineros Mercantes, la Escuela de Especialidades, la Escuela de Aprendices Navales, la Escuela de Torpedistas y la Escuela de Radioelectricistas. Finalmente, se aborda la fundación de la ya centenaria Escuela de Submarinos y la creación de la pionera Escuela Superior de Guerra Naval.

Como podemos ver, se trata de una obra por demás significativa para la comprensión de una etapa trascendente en la vida de la Marina nacional, en su inserción en la modernidad para asumir la responsabilidad de un poder naval y marítimo cualificado entre sus similares de la región. El libro acaba de salir de imprenta y será presentado en el transcurso de enero de 2019, en coincidencia, felizmente, como ya mencionamos, con el centenario de la fundación del Ministerio de Marina, que marcó el renacimiento de la institución naval.

## Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas. La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.

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

Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: [revismar@marina.pe](mailto:revismar@marina.pe)

El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.

Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.

En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.

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

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

La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.

Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

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

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,  
escribanos al e-mail: [revismar@marina.pe](mailto:revismar@marina.pe)