



“EL MAR PERUANO, AQUEL GRAN PERSONAJE”



Por Michel Laguerre Kleimann
Capitán de Corbeta Marina de Guerra del Perú
michel.laguerre@marina.pe

RESUMEN El presente texto es parte de una exposición llevada a cabo durante el ciclo de conferencias “El Perú y el Mar: Hacia una Política Exterior Oceánica”, organizado en el marco de los 200 años del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. De acuerdo con lo solicitado por los organizadores, se dio énfasis en la relación histórica entre el mar y el actual territorio del Perú, así como el papel que el mar desempeñó durante el proceso independentista, y finalmente, una breve descripción del rol del mar en los primeros años de la República. Es así como se desprende la vital presencia perenne del mar en la milenaria historia nuestra; siendo difícil comprender la real dimensión del pasado peruano, así como las potencialidades que resguarda, si se deja de lado el estudio y reflexión de su aspecto marítimo.

Palabras clave: Mar; Perú; Marina; Progreso

Introducción

Buenas tardes. Es un gran honor haber sido invitado para ser parte de esta actividad en el marco de los 200 años de creación de nuestra distinguida cancillería. A nombre del Almirante Ricardo Menéndez Calle, Comandante General de la Marina, se los agradezco.

El tema que nos convoca en esta tarde es muy interesante, y me permite expresarles con seguridad y certeza, que la historia completa de nuestra patria no podrá entenderse en su real magnitud si no se considera su aspecto marítimo. He aquí lo contributivo de este evento, por lo que me siento muy agradecido de poder exponerles sobre la relación del mar y el hombre que habita esta entidad política que, desde los años de Francisco Pizarro en América, llamamos Perú.

Comparto con ustedes esta borrosa fotografía que encontré durante mi investigación. Se aprecia al Dr. Jorge Fernández Stoll dando una exposición junto al Embajador Javier Pérez de Cuellar y al Contralmirante Federico Salmón de la Jara. Lo interesante es que esta instantánea se dio en 1967 durante la denominada Semana de la Marina, en Palacio de Torre Tagle. La exposición versó sobre el Mar.

Hace un momento mencioné a Francisco Pizarro, a lo mejor pueda también referirme a un gran estudioso del cronista Inca Garcilaso de la Vega, nombre que también lleva el centro cultural de nuestra Cancillería. Me refiero al intelectual y ex presidente de la Academia Nacional de la Historia, Aurelio Miró Quesada Sosa, quien en 1976 se incorporó como miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Le cupo dar el discurso de recepción a otro distinguido intelectual peruano de notable relación profesional y filial con nuestro próximamente bicentenario Ministerio. Me refiero al abogado, historiador y académico Félix Denegri Luna. En sus palabras, Denegri rememoró que, en la década de 1940, Miró

Quesada Sosa expuso la conferencia titulada “El Mar, personaje peruano”, que versó sobre la importancia del medio marítimo en la historia nuestra. Parafraseando aquella expresión, el tomo I de la monumental obra de la Historia Marítima del Perú, cuyo prólogo fue escrito por el expresidente José Luis Bustamante y Rivero, llevó por nombre “El Mar: Gran Personaje”.¹

Desarrollo

En efecto, este es el Gran personaje que acompaña a los peruanos desde tiempos milenarios. Bastaría que les mencione el nombre Caral para que sus mentes los transporten hacia puerto Áspero y veamos las herramientas de pesca, así como los frisos y representaciones artísticas propias que reflejan una nutrida relación vital con el mar.

Me gustaría compartir con ustedes unas expresiones que nos dejó la distinguida etnohistoriadora María Rostworowski respecto a esta peculiar relación: “Para las poblaciones costeras el mar no fue una barrera, sino una ruta abierta a sus inquietudes”.² Profunda reflexión de nuestra recordada académica que nos permite asegurar con certeza que en el periodo prehispánico se logró conocer y hacer uso del mar; basta indicarles que existe evidencia arqueológica de objetos encontrados en México, cuyas herramientas de confección sólo se hallaron exclusivamente en Perú, y que la vía marítima, a través de la bahía de Guayaquil, fue el medio por el cual las antiguas civilizaciones, de uno y otro lado de la línea ecuatorial, se conectaron.³

El viaje del Inca Túpac Yupanqui hacia la Polinesia fue uno de los que recogieron tempranamente los cronistas hispanos. Los relatos de este viaje fueron recogidos con exquisitez castiza por el historiador José Antonio del Busto, mientras que el noruego Thor Heyerdahl, demostró, en la década de 1940 que con insumos nativos, tanto para la construcción de las balsas, como en lo referido a la alimentación de su tripulación, dicha expedición era perfectamente viable.⁴ Además está decir que el Arsenal Naval, antecesor de los Servicios Industriales de la Marina, fue el espacio técnico tanto de la primera, como de la segunda y tercera expedición que zarparon desde el Callao para demostrar aquella jornada; las dos últimas gracias a la asesoría y auspicios del ahora Contralmirante Francisco Yábar Acuña, Director del Museo Naval del Perú.

Del mismo modo, puedo comentarles que el Inca Atahualpa o Atahualpa no fue el único que llegó a la entrevista en Cajamarca cargado en andas; sino que lo acompañó el señor de Chíncha, aquel poderoso dirigente que para Pedro Pizarro dio el nombre a una de las cuatro divisiones del Tawantinsuyo. De acuerdo con este cronista, “señor de Chíncha antiguamente era el mayor señor de los Llanos, que echaba sólo de su pueblo cien mil balsas a la mar [...] y por esta grandeza de este Chíncha pusieron nombre de Chinchaysuyo desde el Cuzco hasta Quito”.⁵

¹ Miró Quesada Sosa, Aurelio (1978). “Apuntes para una historia de la conciencia marina del Perú”. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, número 1, enero-junio, pp. 37-52. Georg Petersen, Gaulke y Mugica Martínez, Ramón (1972). “El Mar: Gran Personaje”. *Historia Marítima del Perú*. Tomo I, Vol. I. Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

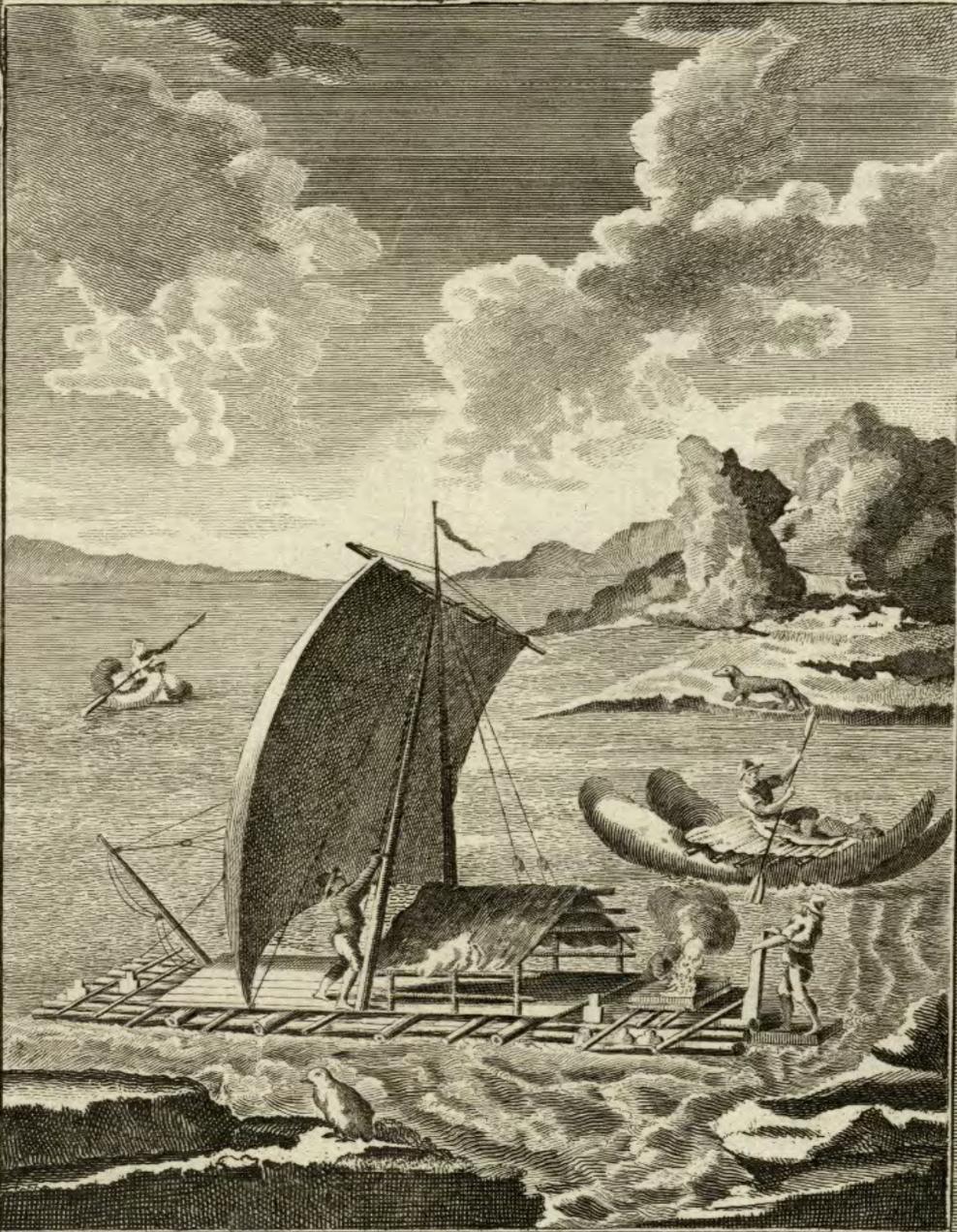
² Rostworowski, María (1993). “Navegación y Cabotaje Prehispánicos”. Ortiz Sotelo, Jorge (Ed.). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos-Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú, p. 343.

³ Hosler, Dorothy (1988). “Ancient West Mexican Metallurgy: South and Central American Origins and West Mexican Transformations”. *American Anthropologist*, 90(4), pp. 832-855.

⁴ Busto, José A. del (2006). *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía: Nuku Hiva, Mangareva, Rapa Nui*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú; Heyerdahl, Thor (1996). *La Navegación Marítima en el antiguo Perú/Seafaring in early Peru*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

⁵ Pease García Yrigoyen, Franklin (1993). “Mitos del mar en la Región Andina”. Ortiz Sotelo, Jorge (Ed.). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos-Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú, p. 226; Rostworowski, María (1993). “Navegación y Cabotaje Prehispánicos”, p. 346.

Engraved
for *Middleton's*
Complete System
of *Geography*



Various **BOATS, BARKS** &c. used in the Rivers
and on the Coasts of *Peru*, in *South America*.

Volviendo a Rostworowski “Los balseiros y los pescadores tenían profundos conocimientos empíricos sobre los vientos, las corrientes y contracorrientes, debido a una larga y atenta observación del medio ambiente”. Aquella evidencia es fundamental para estar orgullosos de que una parte de nuestros ancestros llegaron a dominar, independientemente de otras influencias culturales, el medio natural que se les mostraba en el horizonte. Si no, pongamos atención a lo que nos dicen los historiadores Percy Cayo y Raúl Rodríguez Palacios, “El ingenio de los antiguos peruanos en las faenas pesqueras, tuvo también una manifestación excepcional en el adiestramiento de cormoranes”.⁶

Este dominio del medio marítimo se representó, también, en la tecnología: tan sólo mencionemos las herramientas de pesca y la construcción de embarcaciones con diversos materiales propios de cada espacio geográfico: pieles, juncos, maderas, calabaza, totora, etc., las cuales fueron reconocidas con admiración tanto por el cronista Garcilaso de la Vega en el siglo XVI, como por marinos intelectuales como lo fueron Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en sus informes al Rey de mediados del siglo XVIII.⁷

El ex Canciller nuestro e insigne historiador Raúl Porras Barrenechea, oriundo de la ciudad-puerto de Pisco, estudió con dedicación a varios cronistas, lo que le permitió comentar respecto a la aparición de la balsa tumbesina vista durante el segundo viaje de los de Panamá al meridiano en búsqueda de Pirú. Lo que nos interesa en esta oportunidad es que la versión recogida indica el gran tamaño de la embarcación nativa, así como las velas “latinas” que ayudaban a la propulsión, y qué decir respecto a las Huaras, aquellos ingeniosos dispositivos oriundos del Tawantinsuyo que permitían dirigir la balsa al rumbo deseado. Tecnología 100% prehispánica.⁸

El virreinato no interrumpió ni estancó aquella tecnología. Al contrario, las utilizó en provecho del nuevo orden político establecido en el Perú, el cual debió hacer frente a nuevas amenazas no existentes en esta parte del planeta. Si consideramos que hasta hoy el 90% del comercio se lleva cabo por vía marítima, salta la clara importancia de mantener libre de amenazas las rutas de comercio que nutrían al virreinato peruano.

Esta realidad innegable se dio con interés bajo el gobierno de los Austrias y borbones, quienes establecieron la Armada de la Mar del Sur, organización que luego se transformó en la Real Armada, ambas antecedentes inmediatas de la Marina de Guerra del Perú. Citando al reconocido diplomático e historiador nuestro, Embajador Guillermo Lohmann Villena, “La Armada virreinal sólo daba señales de vida cuando nuestras aguas se veían infestadas por los corsarios; el resto del tiempo, se reducía a la misión de escoltar los barcos mercantes que circulaban con los tesoros regios y de particulares”.⁹ La razón de esta medida se debe a que por mucho tiempo se pensaba que las puertas al Pacífico, el istmo de Panamá, así como el sur del continente (Hornos, Drake y Magallanes), eran barreras naturales que hacían innecesarias las inversiones en seguridad naval. Dicha actitud se desbarató decenas de veces, pero la lección no se aprendía.

Una de aquellas incursiones que demandó la ayuda del cielo, como siempre se requiere, fue la del corsario de los Países Bajos Joris van Spielbergen. Ante la amenaza de su desembarco en Callao y arribo a Lima, Santa Rosa de Lima nos salvó. La expedición retornó a Europa. Este suceso ha sido perennizado iconográficamente y lo podemos ver en una estampa que monseñor José Antonio Roca y Boloña obsequió al comandante del monitor *Huáscar*, Capitán de Navío Miguel Grau antes de su zarpe a la Gloria.¹⁰

⁶ Cayo Córdova, Percy; Palacios Rodríguez, Raúl; Ministerio de Marina del Perú (1986). *El Mar de Grau y La Marina de Guerra del Perú*. Francia: Delroisse, p. 23.

⁷ *Ibidem*, pp. 17-20.

⁸ *Ídem*.

⁹ Lohmann Villena, Guillermo (1973). “Siglos XVII y XVIII”. *Historia Marítima del Perú*. Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, p. 45.

¹⁰ Puente Candamo, José A. (2003). *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, p. 239.

Dejando un poco de lado las expediciones que zarparon desde el Perú buscando extender los dominios católicos de España que terminaron en descubrimientos geográficos de primer orden, incluido una parte de Australia, no debemos dejar de mencionar el *Mercurio Peruano*, puesto que en él se hace notar la impronta del mar en el destino del Perú, así como la necesidad de brindarle atención seria y profesional a la formación técnica de los hombres de mar; cuestión que se trató de subsanar con el establecimiento de la Real Academia Náutica de Lima y la Capitanía de Puerto del Callao en tiempos del virrey Gil de Taboada y Lemus, gobernante que era marino de profesión y miembro de una de las órdenes hospitalarias y militares más antiguas y ligadas al mar, me refiero a la Orden de San Juan.

En 1793, el *Mercurio Peruano* escribió en su primera página lo siguiente: “La navegación es sin duda la madre de la Ilustración, el esplendor y opulencia del Género Humano [...] La América permanecería sumergida en una eterna barbarie si el inmortal Colón no hubiese dirigido a sus costas las naves españolas”. De este centro de estudios salieron marinos que apostaron por la causa patriota, como los sabios Eduardo Carrasco y Gregorio Paredes, mentes de las más nítidas junto con las de Hipólito Unánue; así que en este momento, daré cumplimiento a la solicitud de quienes me invitaron a dar esta charla, respecto al énfasis de la actuación del mar durante el proceso de independencia peruano.

Para alcanzar la victoria en las guerras por la independencia se tuvo que aprender de la realidad, ventajas y desventajas que la geografía presentaba ante los afanes patriotas. El camino a través del Alto Perú se cerraba ante la dura defensa realista que ganó posiciones desde los inicios de la década de 1810 gracias a la hábil y tenaz conducción del brigadier arequipeño José Manuel de Goyeneche, primer Conde de Guaqui. De este modo sólo quedaba una ruta para ejecutar los planes libertadores: el mar. La victoria final se logró gracias a la proyección del poder a tierra logrado a través de la movilidad y flexibilidad de la fuerza naval, que al arrebatar el control del mar a la armada realista, obtuvo la libertad de acción para dictar condiciones en un teatro de operaciones donde el espacio marítimo jugó un preponderante rol.

Esto suele obviarse en los estudios sobre el proceso de independencia sudamericano; me refiero al factor naval de la misma; a pesar que, tal fue la trascendencia de la fase naval de la estrategia criolla, traducida en la Expedición Libertadora, que José Agustín de la Puente Candamo sostuvo de ella que “no es un tema peruano sino un horizonte que interesa a la totalidad de la América Española, y es el único signo que puede ofrecer aval y permanencia a la soberanía que tan afanosamente se gana al Norte de nuestro Virreinato y al Sur del Perú”.¹¹ Su fracaso significaba el final de la iniciativa libertadora.

Las mismas cabezas del movimiento emancipador y libertador americano lo comprendieron, demostrando un alto conocimiento de la realidad geográfica y de estrategia en la concepción de sus operaciones. Entre los primeros se encontró Juan Pablo Viscardo y Guzmán quien tuvo, para 1790, la “convicción del enorme valor del mar como elemento decisivo en la independencia”.¹²

Entre los segundos, tanto José de San Martín como Bernardo O’Higgins sabían que la superioridad naval era vital para los planes independentistas. Por ejemplo, en una carta fechada el 20 de agosto de 1817, escrita al General en Jefe del Ejército del Perú, Manuel Belgrano, el primero le sostuvo con franqueza: “Nada puede emprenderse con esta fuerza, sin tener una marítima que nos asegure [...] Dominado el Pacífico, hacer salir la expedición de seis mil hombres y desembarcar en Lima; mi objeto es atacar el foco de sus recursos, y si la capital cae, el resto tendrá igual suerte”.¹³

¹¹ Puente Candamo, José A. de la (1974). “La Independencia - 1790 a 1826”. *Historia Marítima del Perú*. Tomo V, Vol. 1 Lima: Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, p. 266.

¹² Cayo Córdova, Percy (1993). “El Mar en el pensamiento ilustrado peruano. El caso de Juan Pablo Viscardo y Guzmán”. Ortiz Sotelo, Jorge (Ed.). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos-Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú, p. 29.

¹³ Pons Muzzo, Gustavo (1971). *La Expedición Libertadora*. Tomo VIII, Vol. I. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, p. 487.

A los pocos meses, el 12 de diciembre, reiteraba su apreciación al Director de las Provincias Unidas de Sud América, Juan Martín de Pueyrredón: “Es por demás encarecer a vuestra excelencia la necesidad de un fuerte armamento naval para estos mares cuando está penetrado, que sin ese auxilio, son estériles nuestros esfuerzos contra el virreinato de Lima”.¹⁴

Sobre la conciencia naval de Bernardo O’Higgins, la adquirió gracias a la amarga derrota sufrida en Rancagua ante las fuerzas del virrey Fernando de Abascal, comandadas por el general Osorio que habían sido enviadas por mar; en otras palabras, el control de las líneas de comunicaciones marítimas, y su libertad de movilización permitió a España mantener a Chile bajo sus dominios.¹⁵

El Director Supremo entendió que Chile era vulnerable a los ataques enviados desde Lima por la vía marítima, privilegio alcanzado gracias a la superioridad naval del virreinato; de ahí que su conocida frase: “*Este triunfo, ni cien más serán de valor, si no dominamos el mar*”, pronunciada después de la batalla de Chacabuco, probó ser profética”.¹⁶

Desde la óptica hispánica, esta concepción de la guerra fue compartida por el mismo virrey Abascal, quien la expuso en su Memoria de Gobierno, mostrando con ello sus cualidades innatas de estrategia: “La nación española no puede dejar de ser marítima sin renunciar ante la integridad de las Provincias que la componen”.¹⁷ Al respecto, los eventos sucesivos demostraron que la incapacidad de España de enviar tanto refuerzos terrestres como navales al Pacífico fue la estocada final al dominio borbón en América.

Fueron angustiosas las misivas que el virrey Pezuela envió a España solicitando refuerzos terrestres y navales para evitar que sus patriotas tomaran nuevas posiciones. De hecho, las acciones de Cochrane, Guise, Blanco, Miller, entre otros más tanto antes como durante la Expedición Libertadora significaron el ocaso del poder virreinal en esta parte del Pacífico. Fueron decenas las operaciones de desembarco, diversión, ataque, espionaje, propaganda y demás que los marinos patriotas desarrollaron desde 1818 hasta 1821. Las memorias del General Guillermo Miller, así como el diario de James Paroissien son algunas evidencias primarias de aquella jornada.¹⁸

Para esta ocasión me serviré del último de los mencionados por tener el valor de haber escrito durante la navegación, lo que sin filtros, nos permite conocer lo difícil que resultó comandar dotaciones tan cosmopolitas en origen, experiencias e idiomas. Los sucesos diarios no son llanos en sí, tienen bemoles; más aún si se llevan a cabo en periodos de guerra, que es lo que se vivió hace 200 años.

No son pocas las veces que anota adjetivos calificativos adversos hacia los oficiales de marina y las pésimas maniobras que ponían en peligro el desarrollo seguro de la escuadra en aguas enemigas. Sus comentarios sobre este punto alcanzan un rango de aspectos que van desde el asunto de la navegación ordenada en convoy, llegando hasta insultar la ineptitud, con nombre y apellido, de los capitanes de algunos transportes. El mismo Lord Cochrane no se salva de sus incisivos comentarios, puesto que lo tilda de ser casi insoportable, egoísta y ávido de dinero.

¹⁴ *Ibidem*, 494.

¹⁵ Ortiz Sotelo, Jorge (2014). “Bernardo O’Higgins y el mar”. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Número 37, p. 301.

¹⁶ López Urrutia, Carlos (1969). *Historia de la Marina de Chile*. Santiago de Chile: Andrés Bello, p. 27.

¹⁷ Puente Candamo, José A. de la (1945). “La Memoria de Abascal”. *Revista de la Universidad Católica*, p. 268.

¹⁸ Miller, John [1829] (1910). *Memorias del General Guillermo Miller al servicio de la República del Perú, traducidas al castellano por el General Torrijos*. Tomo I y II. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez. Consultado de la Biblioteca Virtual de Patrimonio Bibliográfico de la Secretaría de Estado y Cultura del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España. <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=398129>; Paroissien, James (1820-1821). “Anotaciones para un diario (Agosto 18 de 1820 – Marzo 19 de 1821)”. En Denegri Luna, Félix (1971). *Memorias, diarios y crónicas*. Tomo XXVI, Vol. 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.



La Real Armada se enfrenta a la escuadra de corsarios de los Países Bajos al mando de Joris van Spilbergen, en lo que se conoce como la Batalla de Perú el 17 de Julio de 1615, por la tarde cerca de Cerro Azul (Cañete) al sur de la ciudad de Lima, la escuadra Holandesa perdió una nave y las otras quedaron afectadas. Luego el corsario trató de desembarcar en el Callo siendo rechazado por las defensas de costa.

Tomado de el blog: Lima Etérea <https://limaeterea.wordpress.com/2016/08/31/santa-rosa-de-lima-la-santa-que-vencio-a-los-piratas-y-corsarios/>

Foto: **Joris Spilbergen Peru Battle**, tomado de:

<https://www.flickr.com/photos/49225014@N05/33911552710>

Como se ha dicho, Paroissien fue duro y directo en sus apreciaciones sobre la incompetencia de algunos oficiales y tripulantes de la escuadra. Por ejemplo, el día 29 de agosto de 1820 anotó que la decisión del comandante Robert Forster, de la *Independencia*, de abandonar al *Águila* a la deriva fue indebida, más aún porque esta no contaba con “brújula, carta de navegación o cuadrante a bordo y el capitán es un inglés borracho, quien ha sido colocado a bordo a última hora por el agente, totalmente inapto para su puesto”.¹⁹

El 29 de octubre la fuerza patriota se encontraba frente al Callao. No estaba completa, y eso motivó a Paroissien a sostener que “está visto que se requiere con urgencia un terrible correctivo para que nuestra Marina quede bien disciplinada”.²⁰

Paroissien nos relata que un oficial de la *Esmeralda*, uno de los tres mejores buques de los españoles, que se encontraba de parlamento a bordo del buque patriota *Montezuma* durante la noche de la captura de la fragata -ocurrida el 5 de noviembre-. Al oír los disparos en la noche, ridiculizó “la idea y dice que solamente un loco podría intentarlo”. De manera circunspecta, Paroissien continúa su relato diciendo: “De todos modos su opinión parece ser infundada, porque al soplar una brisa como a las 8, se disipó la niebla y tuvimos el placer de contemplar la bandera patriota sobre los colores españoles a bordo de la *Esmeralda*, anclada con dos cañoneras al lado de nuestra escuadra en San Lorenzo”.²¹

Estas líneas las cito porque quiero demostrar lo complejo de la tarea que los patriotas debieron realizar sobre las aguas del Pacífico. Quienes dotaron estos buques fueron seres humanos con diversas conciencias y cosmovisiones que trataron de ser enmarcados por una causa común y noble: La libertad. Esta complejidad de alcanzar el dominio del mar para tal fin, primero, y de desarrollo, después, no se desvanecen completamente con el paso del tiempo. El mar, nuestro Gran Personaje, demostró que quienes lo dominaban con la técnica y la experiencia, llegaban a gozar de la victoria. Nuestra historia republicana del siglo XIX así lo demuestra con duras y aleccionadoras exposiciones.

En marzo siguiente, 1821, mientras que parte de la costa virreinal se encontraba bloqueada por marinos de la Expedición, se llevó a cabo uno de los actos fundacionales de la Marina de Guerra del Perú, y, con ello, el inicio independiente del ejercicio de la protección de la soberanía del ámbito marítimo, así como del libre intercambio del comercio propio. Me refiero a la captura del pailebot *Sacramento*, el 17 de marzo del año en mención, por los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo. Estos dos paiteños no eran miembros de la Expedición Libertadora, ni integrantes de alguna Armada, sino, dos criollos peruanos que apostaron por la causa libertadora a través del oficio que desarrollaban: el marítimo.

Esto dos hermanos fueron los protagonistas de lo que De la Puente Candamo propuso respecto a la razón de ser de la Expedición de San Martín: animar a los patriotas a levantarse por la Libertad, sin tener que emplear el ejército en cruentas batallas y combates. De la Puente sostiene que “Es legítimo exaltar la decisión y el arrojo de los que dirigen el levantamiento; igualmente, es una muestra más de la etapa profundamente incierta que viven las gentes del virreinato en el año 1821, cuando los espíritus de vacilación esperan, eventualmente, una decisión lúcida como la de los Cárcamo para expresar sin disimulo el ánimo separatista; en fin, este día 17 de marzo no es una ocasión desdibujada en la historia del Perú, es en verdad, una hora con seguros contornos”.²²

Como dato curioso, fue a bordo de este buque que el Libertador llegó al Callao para ingresar a Lima el 6 de julio, cuando el virrey La Serna abandonó la capital para dirigirse al ombligo del mundo, donde, por si no se recuerda, hubo épocas donde las calles estaban llenas de conchas spondylus molidas.

¹⁹ Paroissien, James (1820-1821). “Anotaciones para un diario (Agosto 18 de 1820 – Marzo 19 de 1821)”, p. 536.

²⁰ *Ibidem*, 561.

²¹ *Ídem*.

²² Puente Candamo, José A. de la (1974). “La Independencia, 1790 a 1826”. *Historia Marítima del Perú*. Tomo V, Vol. 1. Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, p. 514.

El incremento de unidades navales, el ingreso de marinos extranjeros que dejaron antiguas filiaciones; así como la convocatoria a hijos del país para que se sumen a la Armada son actos llevados a cabo en el tiempo primigenio de la Marina del Perú, durante el cual debió continuar con bloqueos, transportar parte del ejército en campaña, y movilizar reservas de un lugar a otro dentro de la dilatada geografía costera nacional.

En palabras de un viajero francés de esos años, Gabriel Lafond: “El Gobierno de entonces era como un hombre que se ahoga y se agarra a las ramas más débiles [...] Los hombres que la gobernaron no estaban a la altura de su misión; demolían el pasado sin comprender el porvenir y sin tener la fuerza de consolidar los andamiajes provisionales que habían tentado establecer”.²³ Sin embargo, dentro de aquel escenario etéreo y dudoso dentro del cual creció la República y su estructura, aparecieron personajes que dieron con sus vidas los soportes y ejes sobre los cuales las nuevas organizaciones fueron salvadas de caer en desgracia, en desaparecer sin dejar legado ni huella.

Martin Jorge Guise fue uno de aquellos prohombres del momento quien con su dinámica actuación permitió no sólo la independencia del Perú, sino que, con ella, aseguró la de Chile, de Las Provincias Unidas del Río de la Plata (Argentina, Paraguay y Uruguay) y de la Gran Colombia (Ecuador, Colombia, Venezuela y Panamá).²⁴

Los esfuerzos independentistas no lograrían su plenitud si no hubieran contado con los buques y hombres de mar que les darían el comando del Teatro de Operaciones Marítimo, lo que significaba a grandes rasgos el poder movilizar raudamente ejércitos, bloquear puertos y negar el uso de las rutas marítimas al enemigo.

Los primeros años de la República, desde el establecimiento del Congreso Nacional, en 1822, fueron duros. A pesar de ello, el mar fue el escenario sobre el cual se decidieron victorias entre bandos enfrentados, ya sean nacionales como internacionales. A finales de la primera década, nuestro primer conflicto internacional por temas tanto limítrofe como de otro orden, fue con la Gran Colombia, aunque, para ser más exactos y acordes con la declaratoria de guerra promulgada por el Congreso peruano, contra Simón Bolívar, no contra el pueblo que vio nacer a los padres de Miguel Grau, Melitón Carvajal y así como al abuelo de Manuel Freyre de Santander. La victoria fue nuestra, pero a costa de la vida del Vicealmirante Guise, quien, como Nelson, falleció defendiendo su Patria sobre la cubierta de su buque insignia. Medular ejemplo para imitar de este británico peruanizado legal y legítimamente, cuya descendencia sanguínea y familiar circula entre nosotros.²⁵

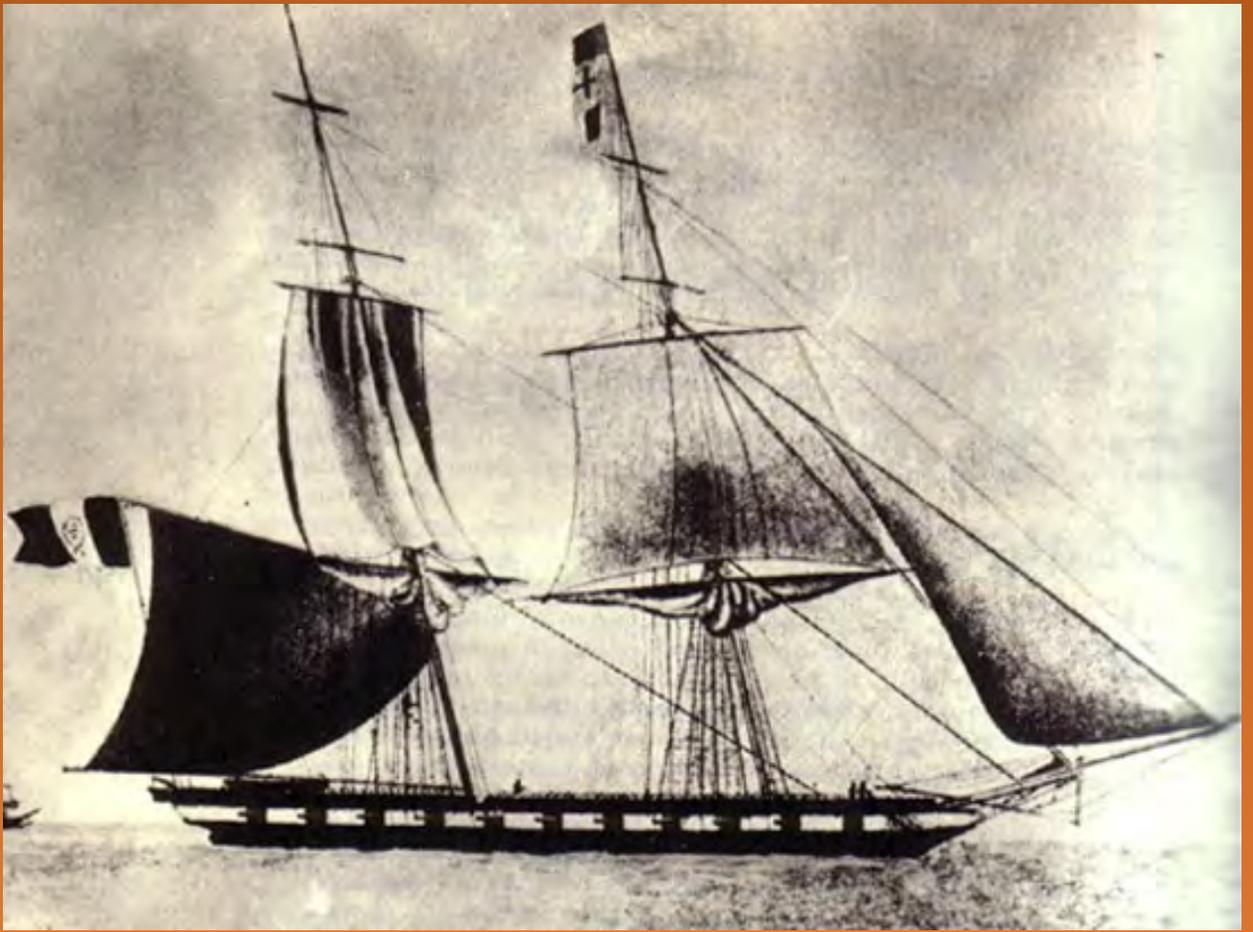
Si nos enfocamos en los atributos históricos del mar, que son: riqueza, dominio, información, comunicación; veremos que el Perú adolescente llegó a ser mezquino con aquel Gran Personaje que venía acompañándolo desde tiempos pretéritos, tal como se experimentó durante la Confederación Perú Boliviana, pero que, dando un veloz cambio de rumbo durante la década de 1840, el mar atestiguó el despliegue vigoroso y efectivo de la Marina de Guerra del Perú en los roles de la defensa externa, libertad de navegación y lucha contra el contrabando. Esto se logró gracias a la visión de aquel peruano cuyo retrato adorna la oficina del Canciller de la República; me refiero al General Ramón Castilla, insigne estadista que pudo ver el panorama completo de un país eminentemente marítimo como es el Perú.

En ese sentido, debo comentarles brevemente la estrecha relación que se dio entre la Armada Peruana y la cancillería nuestra durante el viaje del bergantín *Gamarra* a las costas de California en Estados Unidos de América, en 1849, lo que motivó la siguiente declaración de Ramón Castilla, Presidente de la República

²³ Lafond, Gabriel (1843). “Voyages autor du monde et naufrages célèbres”. Vol. II. París: Imp. D’ondrey-Dupré. [Traductor Ernesto More]. En Núñez, Estuardo (1971). *Relación de Viajeros*. Vol. II. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, p. 148.

²⁴ Laguerre Kleimann, Michel (2017). *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos*. Lima. Asociación Cultural Peruano Británica.

²⁵ Denegri Luna, Félix (1976). “La República, 1826 a 1851”. *Historia Marítima del Perú*. Tomo VI, Vol. I. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



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

“para conocer el estado que hoy tiene la Marina, no se necesitan prolijas investigaciones. Basta contemplar nuestra bandera llenando con honra en California deberes que no han llenado otras banderas respetables”.²⁶ Esta apretada síntesis de la importancia de la relación del mar con el poblador peruano, así como su papel en el periodo independentista y primeros años de la República que se me ha pedido exponer, puede resumirse en aquella brillante frase sostenida por el Contralmirante Clark Woodward de la Misión Naval Americana en el Perú: “La Marina es primero el instrumento del Estadista, y, segundo, el arma del guerrero”.²⁷

Para terminar, deseo convocar al entonces Capitán de Navío Miguel Grau, quien sostuvo para el *Autógrafo Americano* en 1878, que “La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidos en el mundo por medio de la navegación, y por ellas las naciones más separadas han estrechado las relaciones y tienden al engrandecimiento común”.²⁸ Si vemos que la Marina necesita del mar, y que el mar es el Gran Personaje de la historia del Perú; la relación lógica de atención al aspecto marítimo es evidente.

Bibliografía

Busto, José A. del (2006). *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía: Nuku Hiva, Mangareva, Rapa Nui*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.

Castilla, Ramón (1850). *Mensaje del Presidente del Perú, Gran Mariscal Ramón Castilla, al Congreso Nacional, el 26 de marzo de 1850*. Mensajes Presidenciales http://www.congreso.gob.pe/participacion/museo/congreso/mensajes/mensaje_congreso_26_marzo_1850

Cayo Córdova, Percy (1993). “El Mar en el pensamiento ilustrado peruano. El caso de Juan Pablo Viscardo y Guzmán”. Ortiz Sotelo, Jorge (Ed.). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos-Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú.

Cayo Córdova, Percy; Palacios Rodríguez, Raúl; Ministerio de Marina del Perú (1986). *El Mar de Grau y La Marina de Guerra del Perú*. Francia: Delroisse.

Crónica Nacional (1923). “Homenaje al Contralmirante Grau”. *Revista de marina*, número VIII, noviembre-diciembre, p. 790.

Denegri Luna, Félix (1976). “La República, 1826 a 1851”. *Historia Marítima del Perú*. Tomo VI, Vol. I. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Dirección de Intereses Marítimos (2020). *200 Frases Célebres sobre la Marina de Guerra del Perú*. Vol. 1. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.

²⁶ Castilla, Ramón (1850). *Mensaje del Presidente del Perú, Gran Mariscal Ramón Castilla, al Congreso Nacional, el 26 de marzo de 1850*. Mensajes Presidenciales

http://www.congreso.gob.pe/participacion/museo/congreso/mensajes/mensaje_congreso_26_marzo_1850

²⁷ Crónica Nacional (1923). “Homenaje al Contralmirante Grau”. *Revista de marina*, número VIII, noviembre-diciembre, p. 790.

²⁸ Dirección de Intereses Marítimos (2020). *200 Frases Célebres sobre la Marina de Guerra del Perú*. Vol. 1. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, p. 14.

Georg Petersen, Gaulke y Mugica Martínez, Ramón (1972). “El Mar: Gran Personaje”. *Historia Marítima del Perú*. Tomo I, Vol. I. Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

Heyerdahl, Thor (1996). *La Navegación Marítima en el antiguo Perú/Seafaring in early Peru*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Hosler, Dorothy (1988). “Ancient West Mexican Metallurgy: South and Central American Origins and West Mexican Transformations”. *American Anthropologist*, 90(4), pp. 832-855.

Lafond, Gabriel (1843). “Voyages autor du monde et naufrages célèbres”. Vol. II. París: Imp. D’ondrey-Dupré. [Traductor Ernesto More]. En Núñez, Estuardo (1971). *Relación de Viajeros*. Vol. II. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.

Laguerre Kleimann, Michel (2017). *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos*. Lima. Asociación Cultural Peruano Británica.

Lohmann Villena, Guillermo (1973). “Siglos XVII y XVIII”. *Historia Marítima del Perú*. Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

López Urrutia, Carlos (1969). *Historia de la Marina de Chile*. Santiago de Chile: Andrés Bello.

Miller, John [1829] (1910). *Memorias del General Guillermo Miller al servicio de la República del Perú, traducidas al castellano por el General Torrijos*. Tomo I y II. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez. Consultado de la Biblioteca Virtual de Patrimonio Bibliográfico de la Secretaría de Estado y Cultura del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.
<http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=398129>.

Miró Quesada Sosa, Aurelio (1978). “Apuntes para una historia de la conciencia marina del Perú”. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, número 1, enero-junio, pp. 37-52.

Ortiz Sotelo, Jorge (2014). “Bernardo O’Higgins y el mar”. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Número 37, pp. 297-302.

Paroissien, James (1820-1821). “Anotaciones para un diario (Agosto 18 de 1820 – Marzo 19 de 1821)”. En Denegri Luna, Félix (1971). *Memorias, diarios y crónicas*. Tomo XXVI, Vol. 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.

Pease García Yrigoyen, Franklin (1993). “Mitos del mar en la Región Andina”. Ortiz Sotelo, Jorge (Ed.). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos-Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú.

Pons Muzzo, Gustavo (1971). *La Expedición Libertadora*. Tomo VIII, Vol. I. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.

Puente Candamo, José A. de la (2003). *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Puente Candamo, José A. de la (1974). “La Independencia - 1790 a 1826”. *Historia Marítima del Perú*. Tomo V, Vol. 1 Lima: Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.

Puente Candamo, José A. de la (1945). “La Memoria de Abascal”. *Revista de la Universidad Católica*.

Rostworowski, María (1993). “Navegación y Cabotaje Prehispánicos”. Ortiz Sotelo, Jorge (Ed.). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos-Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Michel Laguerre Kleimann. Nació en Ica el 7 de setiembre de 1984. Se graduó de la Escuela Naval del Perú en diciembre del 2006 y se calificó en Electrónica en el 2008. Ha servido a bordo de la FM-55 B.A.P. Aguirre, así como en la Estación de Armas Submarinas, Dirección de Información de la Marina y Dirección de Intereses Marítimos. Ostenta el grado de Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor (2016) y el Curso de Estado Mayor No Residente (2019) en la Escuela Superior de Guerra Naval así como el Programa de Especialización en Relaciones Internacionales por la Fundación de la Academia Diplomática del Perú (2018). Es autor de seis libros: *Tres héroes navales lambayecanos* (2014, en coautoría con el doctor Héctor López Martínez); *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930* (2015); *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú* (2017); *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017), *Los Submarinos R de la Armada Peruana* (2019) y *La Misión Naval Americana en el Perú* (2020). Es coeditor junto a los doctores Scarlett O’Phelan y Mauricio Novoa del libro *Miller: Militar, Político y Peruano, 1795-1861* (2019), así como del libro *La Marina de Guerra del Perú a través de la pintura.- Una aproximación* (2021). Es miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Associate Member del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King’s College London, y miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.