Acciones Fluviales - Conflicto con el Ecuador. - 194.- Pg. 492

Comandante en Jefe Fuerza Fluvial - Encuentro de Bolivia, visitó Lima - Pg. 503

Encuentro con la Tradición - Cadetes ingresados a la Escuela Naval del Perú - en 1864 Pg. 480

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

# REVISTA DE MARINA

Enero y Febrero
Año 50 - No. 1

## Contenido

1964
Vol. No. 287

Pág.

**La Marina y el Plan de Desarrollo del Perú** . . . . . 1
Por el Capitán de Navío A.P. Jesús Polar Valdivia.

**El Primer Himno Glorioso Ofrendado a Miguel Grau** . . . . 7
(Pronunciado en Buenos Aires, el 26 de Octubre de 1879).—
Por A. del Valle.

**Misión de la Fuerza Armada y algo sobre Desarrollo Nacional** . . . . . 15
Por el Capitán de Fragata A.P. Alberto Jiménez de Lucio.

**¿Perú: País de Conciencia Marítima?** . . . . . 28
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis F. Villena.

**Camino Atómico seguido en el organismo** . . . . . 35
Por el Capitán de Corbeta (Ingº) Humberto Silva Novóa.

**Un Año de Técnica Marítima** . . . . . 39
Por J. Marie.

**¿Vientres o Cabezas Vacías?** . . . . . 56
Por el Dr. José Macernis.

**Revisando Libros** . . . . . 69

**Notas Profesionales** . . . . . 73

**Informaciones Mundiales** . . . . . 85

**Proyectiles Dirigidos** . . . . . 99

**Crónica Nacional** . . . . . 109

**Historia de la Marina de Guerra del Perú.—**
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.

CAPITULO V

# REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Julio Giannotti Landa
ADMINISTRADOR
Capitán de Fragata A.P. Juan Egúsquiza Babilonia
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de la Romaña
REDACTOR
Capitán de Corbeta Felipe Sologuren Larrabure

## DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinges, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure, Abril 1963 a Enero 1964.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.



**Contralmirante CARLOS MONGE GORDILLO**
Comandante General de la Marina

## CONTRALMIRANTE CARLOS MONGE GORDILLO, ASUME LA COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA

*A partir del día 1º de Enero de 1964 el Señor Contralmirante Carlos Monge Gordillo, ha asumido la Comandancia General de la Marina, en reemplazo del Sr Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo quién ha pasado a la situación de Retiro por mandato de Ley.*

*El Contralmirante Carlos Monge Gordillo, ingresó a la Escuela Naval del Perú el 5 de Abril de 1926, después de haber ocupado el primer puesto en el concurso de admisión, obtuvo el primer puesto en sus seis años de estudios y al egresar con la clase de Alférez de Fragata el 26 de Diciembre de 1931, se hizo acreedor a la Espada de Honor.*

*Durante su brillante carrera profesional ha desempeñado importantes cargos como van:*

*En 1933 viaje a Europa, integrando la Comisión encargada de traer al Perú los destroyers "Guise" y "Villar". En 1936 a los Estados Unidos de Norteamérica como miembro de la Comisión que trajo al Perú desde New London Con., las cañoneras fluviales "Amazonas" y "Loreto".*

*Especializado en Submarinos, ha desempeñado el comando del Submarino "R-1" y posteriormente el Comando de la Flotilla de Submarinos. Ha comandado diversas Unidades de superficie de la Fuerza Naval del Pacífico y la Fuerza Fluvial del Amazonas.*

*En la primera intervino en el conflicto del Ecuador en 1940 y en la segunda, el año 1942, realizó importantes exploraciones y levantamientos en la selva amazónica.*

*En diversas oportunidades ha ejercido funciones docentes, como profesor de navegación y astronomía de la Escuela Naval del Perú, de la Escuela Superior de Guerra Naval y durante 8 años como catedrático de geografía física de la Universidad Mayor de San Marcos.*

*En febrero de 1959, el Congreso Nacional, lo asciende a la alta clase de Contralmirante, siendo nombrado Jefe de Estado Mayor General de Marina. En ese cargo representó a la Marina de Guerra del Perú en las Conferencias Navales de Key West Estados Unidos de Norteamérica y de Viña del Mar Chile. Fue invitado oficial de la Marina de Italia, Francia y los Estados Unidos de Norteamérica para visitar sus bases y establecimientos na-*

*vales, y posteriormente por la República Argentina. Participó activamente en Gran Bretaña en la gestión relativa a la selección y adquisición de los Cruceros BAP. "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi".*

*El 29 de Mayo de 1962 fue designado agregado naval y comisionado naval a la Embajada del Perú en Gran Bretaña, puesto en que ha tenido a su cargo importantes comisiones del Gobierno y de la Institución Naval.*

*Su ascenso a la Clase de Vice-Almirante ya aprobado por la Cámara de Senadores, se encuentra actualmente en la Colegisladora.*

*Posee las siguientes Condecoraciones:*

*"Gran Oficial" de la Orden Militar de Ayacucho.*

*"Gran Oficial" de la Cruz Peruana al Mérito Naval del Perú.*

*"Orden al Mérito Naval" de la República Argentina.*

*"Medalla al Mérito Naval" Tamandaré, de la República de Brasil.*

*"Orden al Mérito Naval" de la República de Venezuela.*

*Medallas de la Asociación Pro-Marina, de la Benemérito Sociedad Fundadores de la Independencia, Defensores Calificados de la Patria y Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Medalla "Ramón Castilla".*



**Contralmirante JULIO GIANNOTTI LANDA**
Director de la Escuela Naval del Perú

## CONTRALMIRANTE JULIO GIANNOTTI LANDA ASUMIO LA DIRECCION DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

*El Contralmirante, Julio Giannotti Landa asumió la Dirección de la Escuela Naval del Perú el día 27 de Enero del presente año.*

*El Contralmirante Giannotti presenta una brillante foja de servicios prestados a la Marina de Guerra del Perú, habiendo ocupado los siguientes cargos durante su brillante carrera profesional:*

*Ha sido Segundo Comandante y Comandante del B.A.P. "R-2", ocupaba este último cargo cuando su Unidad intervino en la campaña contra el Ecuador.*

*Fue Comandante del B.A.P. "América", Segundo Comandante y Jefe de Ingeniería del B.A.P. "Rímac" y Segundo Comandante del B.A.P. "Coronel Bolognesi".*

*Viajó a los EE. UU. (Miami) para hacer el curso de Guerra Antisubmarina y traer al Perú la 2da. División de Caza-Submarinos.*

*En 1947 hizo el curso de Guerra Naval.*

*Se ha desempeñado también como Jefe del Servicio Industrial de la Marina.*

*Comandante del B.A.P. "Palacios" y Jefe de Estudios de la Escuela Naval del Perú.*

*Como Comandante del B.A.P. "Gálvez" hizo el viaje de "Crucero de Verano" de 1950 con los Cadetes de la Escuela Naval como dotación.*

*Encontrándose de Comandante de la División de Destroyers, viajó a San Diego (California) al mando de la División de Destroyers y los Submarinos en el año 1956 para tomar parte en los ejercicios combinados con las Unidades Navales de dicho país.*

*Ha sido también Comandante de la División de Fragatas y Comandante de la Flotilla de Submarinos.*

*Siendo Comandante del Centro de Entrenamiento Naval del Callao, fué invitado por el Gobierno de la República de Venezuela para coordinar el entrenamiento de sus dotaciones de Destroyers y Submarinos.*

*En las filas Diplomáticas prestó servicio como Agregado Naval del Perú en la República de Chile.*

*Posteriormente ocupó el Comando General de la Base Naval del Callao.*

*Antes de ocupar el actual cargo, desempeñó brillantemente la alta función de Comandante General de la Escuadra.*

REVISTA DE MARINA

Enero y Febrero 1964
Año 50 - No. 1 Vol. No. 287

# La Marina y el Plan de Desarrollo del Perú

Por el Capitán de Navío A.P.
JESUS POLAR VALDIVIA

Desde el Año 1821, el Perú es libre e independiente, y a medida que pasan los años nuestra libertad constitucional está consolidada; pero la mayor parte de su pueblo es víctima de las miserias económicas y sociales, originada por tantos errores cometidos desde la Epoca de la Colonia. La Ignorancia y miseria en que vive la inclina a seguir a todos aquellos que persiguen la desunión, destrucción y desobediencia a la ley, como único motivo de cristalizar sus objetivos.

Es imperativo, es patriótico, es ley que debemos imponernos todos de libertar este país de las peores esclavitudes, de la miseria e ignorancia. Son las Fuerzas Armadas, más que ninguna, la que debe imponerse esta tarea con su capacidad profesional, moral, disciplina y dinamismo que podemos unificarla y orientarla hacia la prosperidad.

El Perú no es sólo víctima de esta esclavitud; en el mundo es mayor el número de países que viven en esta situación, que de aquellos que gozan de esta libertad. Los estados avanzados libres de esta tragedia, tienen los caminos definidos que los llevan a mantener esta libertad e igualdad; tenemos por lo tanto el ejemplo que seguir y el adaptar sistemas, es allí donde la orgánica nos enseña, que es la historia la que debemos estudiar para no volver nuevamente a errar y así poder tomar mayor información para planificar.

El desarrollo de la ciencia en esta segunda mitad del siglo XX, ligado estrechamente en el campo tecnológico, obliga a la proliferación de crear técnicos y bajo este concepto es necesario el planeamiento integral de la Educación Técnica. En todos los países atrasados, la prosperidad de su industrialización tropieza con muchos obstáculos, pero el principal es la falta de preparación técnica, mientras no se enfoque este problema, el Perú estará condenado a permanecer en la condición de país semi-colonial que vive de la exportación de materias primas y aún mal explotadas.

Considero que han habido muchos errores que nos han llevado a esta situación de cosas, pero una de ellas ha desorientado a la juventud y a los padres de familia y es el haber declarado la educación secundaria común gratuita, que obligó a la masa estudiantil, dadas las facilidades a seguir el cause de las carreras liberales, inclinándose al preponderante sistema conservador de conseguir los títulos universitarios menospreciando la capacitación técnica, es aquí donde podemos decir, por qué culpar a la corriente cuando es la pendiente quien lo obliga. Vemos actualmente más de doce mil postulantes con educación secundaria completa presentándose a las Universidades y Escuelas Superiores y sólo el 25% de ellos es aceptado. Podemos imaginarnos la situación de ellos, de sus padres, del tiempo perdido, de su futuro, de su posible emigración. Cuánto se hubiese ganado si a esta juventud se hubiese orientado hacia la Educación Técnica, con una perfecta planificación comprendiendo un verdadero nexo entre la educación y los aspectos económicos y social del país. Con ese mismo dinero que sirvió para la proliferación gratuita de la Educación Secundaria Común se hubiese contado con Institutos y Politécnicos Industriales perfectamente dotados y hoy tendríamos personal técnico capaz, que nos hubiese asegurado un mejor presente y un halagador porvenir.

La clase media de Estados Unidos y la de los demás países avanzados está formado en su mayoría por técnicos, con un estandar de vida elevado, son ellos los que forman la espina dorsal de las instituciones industriales, son el nexo entre los ingenieros y los obreros, estos técnicos son los que necesitamos. El personal egresado de los Politécnicos e Institutos Industriales del país no goza de estos beneficios y es porque a la industria, no le interesa diplomas ni pergaminos, requiere técnicos con capacidad profesional y alto rendimiento y de esto carecen los egresados de nuestros centros; ellos no son responsables de su situación, es la falta de equipos de instrucción, de textos adecuados, de material similar con el que van a trabajar, de profesores estables, por último sus programas se encuentran recargados a la cultura general en forma que se obtiene profesionales cultos pero malos profesionales. De allí tenemos hombres defraudos y juventud que por los resultados que aprecia, se aleja del verdadero camino que los debe llevar al bienestar y la libertad económica.

El acelerado crecimiento demográfico en comparación con el progreso industrial del país, se aprecia un grave problema de desocupación que ya lo sentimos y cuyas perpectivas no son para permanecer indiferentes. Las exigencias de ocupación y la necesidad de inversión de capitales nos obliga a un esfuerzo grande para conseguir que el progreso industrial se incremente y una de las condiciones indispensables es que esta masa que requiere ocupación esté preparada para contribuir con el capital que también requiere garantías.

El reconocimiento de la prioridad de la Educación Técnica para el plan

de desarrollo del país no es una cosa nueva, es un asunto ampliamente conocido; todos los días en periódicos y revistas aparecen artículos al respecto, escritos por eminentes profesionales, pero la verdad es que desgraciadamente la situación actual es bastante desalentadora y es porque el Estado no es solamente la única llamada a velar por esta rama de la educación, es obligación por sus propios intereses la atención que deben prestar los sectores de la industria, el comercio, la agricultura, la Banca y todo ciudadano que desee garantizar el porvenir de su generación, es aquí donde el periodismo debe colaborar y apoyar todo aquello que lleve al progreso de la Educación Técnica apartándose de todo color político.

Son tan grandes los problemas de la Educación en general y los recursos tan pequeños que lo que se recibe parcialmente en las diferentes ramas son paleativos, de allí por ejemplo que la Educación Técnica que debe ser esencialmente práctica esté orientada a una enseñanza puramente teórica con los resultados defraudados que podemos apreciar. Por otra parte se acaba de declarar de educación gratuita, objetivo ideal de país grande y por lo tanto de amplios recursos; pero en el nuestro donde las necesidades son grandes y los recursos pequeños se requiere un verdadero planeamiento entre las prioridades y creo que éstas deben ser la proliferación de escuelas primarias para erradicar el analfabetismo, el crecimiento planificado de la Educación Técnica para asegurar la industrialización del país y paralizar la construcción de escuelas secundarias de educación común que en ese sentido existe suficiente juventud que pueda topar el camino a las carreras liberales. Los alumnos con inteligencias privilegiadas y sin recursos tienen los actuales centros estatales que les garantizan su futuro. Ya he manifestado anteriormente que la cantidad de alumnos que egresan de la educación secundaria es grande, comparada con los que ingresan a las Universidades y Escuelas Superiores y que esa gran diferencia de alumnado que carece de todo conocimiento profesiosional que le pueda servir para garantizar su bienestar y su independencia económica son los que ocupan puestos en los diferentes ministerios, entidades semi-estatales o la industria con el pobre rendimiento originado por la orientación de la educación de corte exclusivamente académico.

Pretender seguir justificando la necesidad de la planificación de la Educación Técnica, sería seguir hablando al peor sordo que es el que no quiere escuchar o hacerle ver al peor ciego que es el que no quiere ver, pero con sordos o ciegos manifiesto que el horizonte de la nueva juventud está en la educación técnica, en esta forma la juventud se independizará de la esclavitud de la miseria e ignorancia garantizándose por sí mismo el bienestar y libertad económica, contribuyendo en el desarrollo económico del país y así hacer un Perú grande para un mundo mejor.

Buscar en el pasado responsables de situaciones actuales, es buscar culpables de nuestras propias responsabilidades; considero que son e-

rrores cometidos, no acciones demagógicas, hidalgo es reconocer errores y los primeros que los hemos cometido han sido las Fuerzas Armadas; no me dedicaré en hacer un análisis de estas equivocaciones, si no señalar el camino que debemos seguir para contribuir con nuestras posibilidades en el progreso industrial del país uno de los tantos factores que se requiere para conseguir una mejor situación económica y social de la mayor parte de los peruanos.

Mi deseo no es abordar terrenos que corresponden a otras entidades que tienen amplio conocimiento de estos problemas, de estadistas programas y también de una serie de inconvenientes entre ellos el económico, si no justificar la acción que la Marina de Guerra debe imponerse, para que con su capacidad profesional, con sus propios elementos, con disciplina y dinamismo podamos contribuir en gran escala la preparación de numerosos profesionales capaces, morales y disciplinados que pasen a formar parte de todas las organizaciones industriales del país, imprimiéndole un ritmo de acuerdo a nuestras necesidades y mermando así tanta miseria y desgracia de muchos hogares.

La Marina no se saldría de su objetivo, muy al contrario contaría con un mayor efectivo de tripulantes altamente capacitados y con una reserva técnica, que es lo que la Marina requiere en caso que el Perú lo demande.

La preparación profesional, moral y militar del personal de Maestros y Oficiales de Mar de nuestra Marina de Guerra, tiene como base, la labor de las diferentes escuelas de la Marina, es allí donde reside el progreso y selección de nuestro personal subalterno que forma la columna vertebral de nuestra institución.

Ningún miembro de la Marina, podrá actualmente negar el éxito de las Escuelas; digo actualmente porque por mucho tiempo fueron combatidas; motivo por el cual tuvo que esperarse más tiempo para recibir el apoyo y la confianza de la superioridad.

La preparación profesional y moral recibida por los alumnos en las Escuelas de la Marina, no solamente es reconocida en nuestra institución, sino por la industria nacional que acude en procura de conseguir personal egresado de ellas, dadas las cualidades profesionales y disciplinarias que lleva como escudo. La realidad es que el 90% del personal que pasa por las Escuelas Técnicas de la Marina, abandona la institución para formar parte de las organizaciones industriales ante la falta de personal técnico calificado. La Marina no se lamenta de esta emigración, muy al contrario está orgullosa que sus hombres formados en sus aulas y en las unidades de guerra, sean ciudadanos acoplados al engranaje principal de la producción y esto es necesario que el Perú lo conozca, para que sepa, que el dinero que invierte en la Fuerza Armada, no sólo cumple con su objetivo sino que es un fuerte contribuyente en el progreso industrial del país.

La Educación Técnica es la que mayores recursos económicos exige, es el principal inconveniente con que

se tropieza para dotar el verdadero material de instrucción que se requiere para formar buenos técnicos; y es la Marina de Guerra que la tiene en cantidad y calidad, cada unidad de guerra, tiene un gran centro electrónico formado por los radares, sonares, trasmisores, controles de tiro etc., que cuestan muchos millones de soles, este material está en las manos del personal egresado de las Escuela Técnicas de la Armada; en estas Unidades hay motores Diesel, Turbinas de vapor, Calderas, Generadores eléctricos etc., todas ellas de potencia mucho mayores que cualquier otro de la industria nacional, todo este material está bajo la operación del personal egresado de las Escuelas. Los alumnos en el año académico cuenta con material de instrucción apropiado para cada especialidad y profesores estables que conocen la materia. Expuesto los elementos con que cuenta la Marina ¿Es posible que se pierda esta oportunidad en brindar a la juventud peruana ávida de progreso, estas posibilidades? ¿No es la Marina la llamada a contribuir en el plan de desarrollo del país sin apartarse de su objetivo?

El plan a asegurar debe ser que en lugar de recibir personal que cumple el servicio militar obligatorio, como su nombre lo indica, obligado y muchas veces analfabeto o con poca instrucción que representa una carga y muy difícil transformación, se formen verdaderas colas de juventud que solicitan su ingreso porque saben que no existe en el Perú una organización que le brinde mayores ventajas y beneficios que las Escuelas de la Marina, porque en ellas además de recibir instrucción profesional gratuita, con alimentación y vestido recibe propina para sus gastos indispensables, para después de cuatro años con su diploma como garantía incremente las nuevas hornadas de la producción y la Marina habrá formado una reserva altamente capacitada.

Todos estos ciudadanos formados en las unidades de la Escuadra, cuyos nombres dieron tradición a nuestra Marina, serán los defensores de la Fuerza Armada, los que reconocerán que la única forma de asegurar la paz es estar preparado para la guerra; serán los principales propagandistas de patriotismo moral y disciplina y así pronto en este Perú se verá justificado el presupuesto de las Fuerzas Armadas, como lo reconocen los países que se encuentran a la vanguardia del progreso y bienestar.

Si es cierto que todo lo expuesto anteriormente encierra un problema humanista, ligado a una situación de falta de capacidad técnica, también es cierto que si la Marina soluciona en parte este problema es como consecuencia del cumplimiento de su propio objetivo como voy a demostrarlo posteriormente.

En el Perú el Servicio Naval comprendido en la Ley del Servicio Militar Obligatorio considera un año de servicios para los de educación secundaria completa y dos años para los demás; este tiempo para el Servicio Naval es reducido y por lo tanto deficiente, en todos los países que cuentan con una marina de prestigio, el tiempo mínimo es de cuatro años ga-

rantizando en esta forma estabilidad y capacitación del personal, base principal para que una unidad se encuentre en todo momento lista para combatir, además nuestro sistema de contingentes por cuartas partes durante el año agrava más la estabilidad del personal.

El fundamento de la eficiencia de la Marina Inglesa, es el personal voluntario por largos períodos, cuya nutrida juventud acude a la Real Armada Inglesa con el único fin de obtener algun oficio y le asegure así un buen porvenir. Este personal es el que forma las muy bien organizadas Reservas Navales, arma poderosa para la guerra. Conocemos también el sistema Norte Americano donde voluntarios les sobra y nosotros vemos todos los años acudir a las Escuelas Técnicas de la Armada más de mil quinientos postulantes para disputarse las vacantes declaradas que solamente llega al 20% de los que postulan; esta cantidad de postulantes que se tiene sin propaganda y sin brindar facilidades a toda la juventud del Perú, ya que los hijos de los Departamentos alejados del Callao se ven impedidos de concursar. Es necesario que todo el Perú disfrute de estas ventajas declarando vacantes por Departamentos y en las especialidades que más ventajas lo ofrescan para su futuro en la misma localidad ya podemos vislumbrar cantidad y calidad de juventud que contaría la Marina con el sólo ofrecimiento de darles una profesión.

Sin necesidad de dictar, alterar o eliminar ninguna Ley, es posible que en un período de cuatro años habremos cambiado nuestro sistema, en forma que el 87% del personal de Cabos y Marineros sería procedente de las Escuelas Técnicas de la Armada y el 13% de acuerdo a la Ley del Servicio Militar Obligatorio, así tendríamos personal estable, por períodos no mínimo de cuatro años altamente capacitados, con los beneficios que es lógico suponer y mantendríamos una corriente permanente en gran escala de profesionales que acuderían a la industria impulsando con eficacia el plan de desarrollo del país.

El personal que ingresara a las Escuelas Técnicas la haría con la Clase de Marinero de Segunda, egresaría como Marinero de Primera y los ascensos posteriores se efectuarían de acuerdo a las reglamentaciones vigentes. Las vacantes de Oficial de Mar de Tercera se cubrirán por selección de acuerdo a las actuales reglamentaciones. Los detalles respecto a su planeamiento no son de interés para el lector ya que ellas son pequeños cambios en las reglamentaciones actuales, lo mismo que reajustes económicos y capacidad de habitabilidad que permitirán cristalizar este proyecto si es que la superioridad lo encuentre justificado.

Debo manifestar, que este proyecto es el resultado de un estudio prolongado de muchas organizaciones navales más avanzadas y aprovechando de las ventajas propias de nuestro medio para adoptar sistemas y obtener con seguridad una mayor eficiencia de nuestra Institución Naval y como consecuencia la contribución de la Marina en el más rápido logro al desarrollo del país.

# El Primer Himno Glorioso Ofrendado a Miguel Grau

Transcripto de "La Reforma Médica"
Julio-Diciembre 1963 — Lima-Perú.

**ELOGIO FUNEBRE DEL**

## CONTRA-ALMIRANTE MIGUEL GRAU

PRONUNCIADO EN BUENOS AIRES EL 26 DE OCTUBRE DE 1879
**Por A. DEL VALLE**

BUENOS AIRES - Imprenta de El Nacional, Bolívar 65 y 67 - 1879

*Lo publicamos porque es un documento de grande valor literario e histórico, que los más dedicados cronistas de la época tal vez no apreciaron o no conocieron, dada la circunstancia de su edición lejos de las márgenes del Océano Pacífico.*

*¿Qué otras razones hubo para tal silencio? Ya las expondremos al convertir en folleto lo que aquí aparece como ofrenda a la memoria del grande marino, cuyo holocausto, ahora 84 años, el 8 de Octubre de 1879, ha sido siempre evocado por el Perú.*

*Se trata de un impreso del tamaño de la portada que reproducimos. Su autor, A. del Valle, un grande orador político argentino, lo dedicó a Roque Sáenz Peña, el militar que combatió en Arica, en la terrible jornada de la toma del Morro, por los días de Junio de 1880, trayendo un espontáneo concurso argentino a la infausta lucha de esos días.*

*El folleto, salvado milagrosamente, es ahora una joya bibliográfica que heredé de mis mayores. ¡Ojalá pueda ser editado nuevamente para proyectar su verbo sobre el tránsito del glorioso Contra-Almirante Miguel Grau!*

Señores:

Me propongo recordaros los grandes hechos que han ilustrado la última parte de la vida de un héroe, cuyo nombre pasará a la posteridad iluminado con los resplandores de la gloria.

El heroísmo, como el genio, como todas las altas virtudes, tiene el noble privilegio de ajitar profundamente el corazón de la humanidad y de enlutar pueblos y naciones más allá de los límites de la propia patria, cuando se hunde en la eternidad después de haber librado su última batalla; y hombres

de distintas razas, que hablan diversas lenguas y habitan zonas distantes, se detienen con el mismo recojimiento y murmuran la misma plegaria, al borde de esas tumbas que revelan por un gran dolor la estrecha solidaridad de la familia humana.—¿De qué fuente nace la honda pena que anubla vuestras alegrías, hombres de los diferentes pueblos de la tierra que os encontráis reunidos en este momento con el pecho oprimido y el alma acongojada? No era vuestro hermano; el sentimiento que vela con sus tristezas vuestro rostro, no ha nacido en presencia de la madre que solloza y que en el paroxismo de su dolor blasfema contra la Providencia que ha prolongado sus años cansados; no ha nacido en presencia de la esposa que llama con las voces de la demencia al muerto querido, al noble objeto de sus castos amores; no ha nacido en presencia de los niños que sin medir la irreparable pérdida, vagan mústios y silenciosos en las más apartadas habitaciones de aquél hogar sin padre. No era vuestro amigo; no habiais pasado con él las horas sin nubes de la infancia, ni descansado en su pecho vuestra frente cargada de pesares; no fué el compañero de vuestra juventud, ni el consejero de vuestra edad madura, ¿por qué llevais entonces en vuestro semblante el luto de su muerte?

Ancianos que me escuchais, y que veis con sorpresa que aun teneis lágrimas para los dolores estraños, jóvenes que habeis escapado por una hora al vértigo de la existencia, para venir á escuchar palabras de duelo ¿qué vínculo de amor y de simpatía os liga con ese hombre que ha caído batallando del otro lado de los Andes, en el seno de las grandes aguas? Misterioso prestijio de las más bellas de las muertes! Parece que la pátria del marino se hubiera ensanchado hasta los límites estremos del continente americano, para que todos los hombres que habitan su suelo puedan llorarle como el mejor de sus conciudadanos!

Yo quisiera contaros su vida y su muerte, como nació su inclinación invencible hacia la mar, cuales fueron sus primeros viajes y cuales los peligros que templaron su espíritu antes de que llegara la hora suprema de su existencia; los juegos de su infancia, sus aspiraciones juveniles, sus esperanzas y sus dudas; quisiera seguirle surcando mares, desafiando tempestades, reflexivo y severo en medio del océano, espansivo, dulce y cariñoso bajo el techo tranquilo de su hogar; quisiera contaros la última batalla, escena de rayos, de sangre, de lamentos, de valor desesperado, de heroismo sobrehumano, de alegria sin límites para los triunfadores, de gloria imperecedera para los vencidos. Pero mi palabra que se apagaría entre el ruido de las olas de nuestro manso río ¿cómo podría imitar los rujidos del mar en sus horas de furor, ni reproducir el estampido de los cañones que los marinos oyen, bajo la coraza férrea de sus naves, como el trueno de tempestad lejana? Ni quién podría pintar con palabra fria y sin calor, las horas de ternura de la vida íntima, májico tesoro del sentimiento en que se confunden los suspiros de la mujer amada con el beso santo de la madre, sue-

ños, ambiciones, delirios, inquietudes del alma, placeres bulliciosos como una bacanal, días serenos y risueños como la primera juventud? Si abriéramos nuestro propio corazón, quizá escucháramos el leve rumor de los recuerdos que cantan el eterno poema de la vida; pero si esos vagos murmullos alcanzáran á los lábios, se perderian entre las ondas del viento antes de llegar al oido estraño, incapaz de comprender y de sentir sus infinitas bellezas.

Honremos entonces la memoria de Miguel Grau, Contra-almirante del Perú y Comandante del "Huáscar", deteniéndonos únicamente en su última campaña, aunque solo pase ante vuestros ojos la sombra pálida y descolorida de héroe.

Grau nació á orillas del mar y á la espalda de los Andes; al abrir los ojos pudo contemplar uno de los más bellos espectáculos de la naturaleza— las grandes aguas del Océano Pacífico hácia un lado, hácia el otro montañas colosales cuyos picos eternamente nevados penetran en la región de las nubes, volcanes que nunca se apagan, raudales de luz que caen como una bendición de los senos del sol, y á cuyo paso se levantan selvas, brotan flores, la vida se difunde y la naturaleza entera canta el himno de su Creador.

Tenía solo diez años y ya cruzaba el Océano, familiarizándose con sus misteriosos murmullos, con sus alternativas caprichosas y sus tempestades pavorosas, tras de las cuales siempre llega el día sereno que el poéta cantaba. Grumete aventurero, hizo durante siete años la vida de la mar, subiéndose á los mástiles mas altos cuando la tormenta arreciaba, jugando con los peces que siguen la estela de la nave, cuando el tiempo tranquilo dejaba ociosas sus horas. A los diez y siete años era un lobo de mar que se ahogaba en las ciudades y no pisaba tierra sin marearse. Más tarde, su fortuna ha sido vária; cultivó su espíritu en las aulas, suavizó sus formas en la vida social, ocupó puestos distinguidos en la administración y en el gobierno de su pais; pero apenas volvia al mar, el antíguo grumete reaparecia, miraba con cariño las olas, desafiaba con audacia la tempestad y agradecia á la Providencia el viento que hinchaba sus velas y empujaba su barca. Los mas viejos marinos de su pátria le amaban, lo respetaban y se vanagloriaban con sus triunfos. No tenia veintidos años y ya se le señalaba por su valor intrépido, por la bondad y dulzura de su carácter varonil por esa distinción peculiar á los hombres superiores, mezcla de fuerza y de belleza que los señala entre la multitud. Alternativamente en la marina de guerra y en la marina mercante, había adquirido todos los elementos que mas tarde había de necesitar para dejar señalado su paso en la superficie movediza del Océano. Hablaba ó entendia todas las lenguas que se hablan en el mar, conocia las corrientes y los vientos, las costas, las islas y los buques que navegan en el Atlántico y en el Pacífico, hasta el mar de la China. Educado en la escuela del trabajo y de la adversidad, su cuerpo y su espíritu estaba templado para la

lucha, con la resistencia y la elasticidad del acero.

Pero hasta aquí la vida de Grau es simplemente la de un marino valiente, modesto, bondadoso. Va á llegar el momento de la sublime transformación — el valor se elevará hasta el heroismo, la ciencia obedecerá al númen de la pátria, la benignidad del capitán se trasfigurará en la magnanimidad del héroe, y una, dos y tres veces alcanzará las palmas del triunfador, apareciendo súbitamente entre las naves enemigas, y desapareciendo como una sombra sobre las aguas después de haber cumplido el propósito de su expedición. Oimos el nombre de Grau quizá por vez primera, el día en que el telégrafo anunció la pérdida de la "Independencia" y la muerte de Prat, el bizarro capitán de la "Esmeralda". Desde entonces, el "Huáscar", que no era sino Grau envuelto en su coraza de fierro, absorvió todo el interés de la lucha. Si aparecia en las costas del Perú las multitudes se aglomeraban y gritos de contento y de esperanza le saludaban como el campeón afortunado de la bandera nacional; si se alejaba de nuevas y temerarias aventuras, ansiosas miradas y votos silenciosos le acompañaban, como si llevara dentro de sus flancos de acero los destinos de la pátria.

Hácia donde dirije el monitor su proa amenazadora? Nadie lo sabe. Una ola le levanta sobre su espalda, otra le hunde en sus cavernas profundas, pasan las horas, el sol se pierde en la llanura líquida después de haber coronado con los rayos de su luz la frente de los Andes, las sombras se condensan y los ruidos se hacen mas sordos, hasta que la noche envuelve á la naturaleza en sus tinieblas y la adormece en el silencio. Y la nave sigue, como un fantasma, cortando sombras sin hacer ruido, y deslizándose sobre las aguas sin dejar rastro. Las horas continúan corriendo, la frente de los Andes se ilumina una vez mas y el "Huáscar" izando su bandera de guerra despierta á los marinos ó á las poblaciones enemigas con el trueno de sus cañones. Se oyen gritos de espanto y de terror, los hombres acuden á la ribera, las mujeres con la cabellera suelta y los hombros desnudos corren hacia los campos y trepan los cerros buscando refujio en las montañas, las campanas lanzan al viento sus voces de alarma, y el "Huáscar" se mantiene tranquilo sobre las olas, arrojando bocanadas de vapor como el caballo fatigado después de la carrera. No hay en el puerto naves enemigas y el noble guerrero no dirije sus cañones á las poblaciones desarmadas. Otra vez volverá el "Huáscar" á visitar las mismas playas, pero entonces saldrán á la ribera las mujeres y los niños, contemplarán sin miedo el terrible monitor y en lo íntimo de su alma envidiarán al Perú la caballeresca hidalguía de sus marinos.

El 9 de Julio á las 12 de la noche, el "Huáscar" penetra silenciosamente en las aguas de Iquique. El comandante está en el puente, los artilleros al lado de sus cañones, toda la tripulación en su puesto de combate. Habia creido que la escuadra enemiga estaba todavía en el puerto

y venía á sorprenderla. Se le avisa que acaba de partir, se le indica la dirección y sigue el mismo rumbo. A poco andar encuentra al "Matías Cousiño", le rinde sin esfuerzo y le ordena que siga sus aguas; pero en ese instante aparece el "Abtao", y tras del "Abtao" las corbetas "Chacabuco" y "Magallanes", y tras de las corbetas el blindado "Cockrane". Es uno de los bellos momentos de la vida de Grau! El "Matías Cousiño" se escapa de sus garras, porque no ha querido echarle á pique mientras no se trasbordaba su tripulación. Noble proceder que los adoradores del éxito critican, pero que la conciencia humana enaltece, como uno de las mejores pájinas de la vida del marino. Si su grande alma no fuera capaz de la magnanimidad suprema hácia el enemigo, pasaría á la posteridad como el tipo de un héroe? Sólo cuando se traba el combate, descarga sobre el "Cousiño" dos tiros de cañón, se lanza en seguida sobre el "Abtao", lo roza con su ariete irresistible y aun entonces, cuando el enemigo le cierra el paso por todos los lados y la muerte se ajita sobre su cabeza, previene á la tripulación de la nave lastimada que se salve en sus botes, porque vá á descargar sobre ella su poderosa artillería. Pocos momentos mas y los buques enemigos le rodean. Hace fuego indistintamente sobre el blindado, sobre las corbetas y sobre el trasporte, precipitándose con su terrible espolón ora sobre uno, ora sobre otro, revolviéndose y mostrándoles á todos la boca de sus cañones ó su proa amenazadora. Durante dos horas se prolonga este combate desigual, las naves chilenas se estorban las unas á las otras en su afan de combatir, el esforzado monitor rompe el círculo de fuego y escapa, con su armadura abollada, pero llevando en lo mas alto de sus mástiles la enseña de su pátria.

No puede dar batalla al enemigo, pero amenaza constantemente sus costas, quema sus buques, arrebata trasportes, toma prisioneros, escapa á la persecusión, sorprende, irrita, asombra y espanta. **Rápido como el águila y fuerte como el leon,** penetra en los puertos donde se abriga el enemigo, descarga sus cañones, levanta su bandera y se retira dejando tras de sí la inquietud y el estupor. En cinco meses de campaña levantó sitios, protejió desembarcos, echó á pique á la "Esmeralda" salvó sus náufragos, destruyó fortificaciones, apresó trasportes, aprisionó lejiones y se batió dos veces con los buques más poderosos de Chile.

Los amigos de su pátria comprendian que esa lucha no podía prolongarse y veian llegar el dia de la catástrofe.

Ese dia llegó. El "Huáscar" amenaza nuevamente las costas enemigas y la escuadra Chilena recibe órden de cruzar las aguas de Mejillones y Antofagasta. El "Cockrane", la "O-Higgins" y el "Loa" por un lado, el "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño" por otro, hacen la ronda silenciosa, llevando en sus cofas el vijía que interroga todos los puntos del horizonte y á cuya vista no escapa ni el ave que cruza los aires,

ni el cetáceo que asoma su cabeza informe entre los risos de una ola, ni la barca humilde del pescador que se desprende de la ribera. A las 3½ de la mañana, entre los tintes confusos de la noche que se vá y del dia que aun no ha llegado, á cinco millas de distancia, el vijía del "Blanco Encalada" alcanza á distinguir dos pequeñas nubes que se desprenden de la superficie del mar, y de su alto asiento deja caer estas palabras: Dos humos á proa!—Poco á poco van desapareciendo las sombras del horizonte, la luz que se difunde en la atmósfera multiplica sus claridades en las olas, y el marino esperto reconoce á lo lejos al "Huáscar" y á la "Unión".

Las naves peruanas han adivinado al enemigo desde el primer instante, le distinguieron entre las tinieblas y han seguido sus movimientos dispuestos al combate y prontos á volver la proa. Cuando descubren al "Blanco Encalada", á la "Covadonga" y al "Matias Cousiño", el prudente Comandante resuelve alejarse. El "Huáscar" hiende las aguas, la "Unión" se desliza sobre las olas como un pájaro, los buques chilenos dan presión á sus máquinas y la caza principia. Pasan las horas, la distancia que separa á las enemigas naves aumenta por minutos; pero la persecución sigue sin desalentarse, ¡Humos á babor! gritan de nuevo los vijías que no se distraen, ni en el combate, ni en la persecucion, ni en la huida. Humos á babor! gritan en el "Huáscar" y en la "Unión"; ¡humos á babor! repiten en el "Blanco Encalada" en la "Covadonga" y en el "Cousiño", y la palabra lenta del vijía arranca á los unos un alarido de alegría, á los otros un rujido de cólera y de dolor. La persecución no se detiene, sino que por el contrario se irrita. El "Cockrane", la "O'Higgins" y el "Loa", han visto la caza y se incorporan á ella ganando distancia y aproximándose á las naves del Perú. La "Unión" vuela con la proa hácia su pátria, como la flecha que parte de un arco bien tendido, tras de ella se lanza la "O'Higgins" y el "Loa"; el "Huáscar" continúa avanzando pero ya el "Cockrane" está cerca y el "Blanco Encalada" precipita su marcha. Gimen las calderas bajo una presión que amenaza hacerlas estallar á cada instante las elices enturbian las aguas con sus vueltas vertijinosas, las proas aceradas rompen las olas con fuerza irresistible, la quilla del "Cockrane" corre por sobre la estela que deja el "Huáscar" y la persecución sigue frenética como esas carreras fantásticas de los caballos alados de Ariosto. Una hora después sola huye la "Union" perseguida por la "O'Higgins" y el "Loa". El "Huáscar" y el "Cockrane" han dado principio á la tremenda batalla. La artilleria del "Cockrane" es mas poderosa que la del "Huáscar", sus movimientos son más rápidos, su coraza es mas fuerte; ya se batieron otra vez y la victoria se mantuvo indecisa, dejándole á uno y otro la ilusion del vencedor, pero ahí llega el "Blanco Encalada", el formidable compañero del "Cockrane", y los grandes cañones y las ametralladoras de las cofas lanzan rayos de muerte ajitando los aires hasta las nubes y hasta los Andes.

El "Blanco Encalada" y el "Huáscar" se buscan y se persiguen, el combate satisface su furor, quieren abrirse los flancos con sus espolones formidables, y corren y jiran, huyen, se detienen, se embisten y vuelven á encontrarse frente á frente amenazadores y terribles. El "Cockrane" entre tanto toma posiciones y el Monitor peruano queda entre dos fuegos. El humo de la pólvora oscurece la atmósfera que se ilumina por instantes con fogonazos siniestros y las balas que chocan en las corazas de acero recuerdan los ruidos atronadores que no se oyen desde que los cíclopes dejaron de golpear sobre sus yunques de fierro.

La tripulación del "Huáscar" ennegrecida por la pólvora, carga los cañones con sombrío furor, los heridos se quejan sordamente; los cadáveres desplazados por la metralla yacen revueltos conservando en sus rostros la última impresión de la vida, unos la fiereza indomable del valiente, otros el espanto y la desesperación, otros la cólera; los oficiales silenciosos y resueltos ocupan su puesto; se oye la palabra serena de Grau dirijiendo la maniobra ó exhortando á sus bravos marinos al cumplimiento del deber, y la desigual batalla continúa. Un momento mas y todo habrá concluido con la muerte del héroe en aquel espacio estrecho, cerrado por todas partes con paredes de fierro donde los hombres combaten sin aire, sin luz, sin esperanza. La última escena la ha contado el poeta pavoroso del infierno.

**Quivi sospiri, pianti, e alti guai**
**Risonavan per l'aer senza stelle:**
.....
**Diverse luigue, orribili favelle,**
**Parole di dolore, accenti d'ira,**
**Voci alte e fioche e suon di man con elle,**
**Facevano un tumulto, il cual s'aggira**
**Sempre in quell' aria senza tempo tinta**
**Como la rena cuando il turbo spira.**

Grau ha muerto y el "Huáscar" se rinde después de ajitar las olas con los últimos estremecimientos de su furor.

La imájen de la pátria debe haber cruzado ante los ojos del marino en su momento postrero y habrá visto sus montañas y sus ríos, sus torrentes, sus valles y sus selvas sombrías, y seguir en triste procesión, los Incas hijos del sol, los conquistadores vestidos de fierro con el corazón mas duro que sus escudos, los grandes guerreros de la independencia, los héroes pequeños de la guerra civil, los poetas que han cantado las magnificencias de su suelo, las Vírgenes que cuidaban como las vestales romanas el fuego sagrado, todos enlutados y llorosos tras de la bandera amada que va envuelta en fúnebres crespones; y en torbellino confuso las multitudes siempre inquietas, con la faz nublada por la ignorancia y por el dolor, con sus caudillos oscuros, con sus aspiraciones vagas é inciertas, con sus entusiasmos jenerosos; porque todo eso es la patria! el suelo en que nacemos, el cielo que nos cubre, la lengua que hablamos, las tradiciones de la historia, los infortunios del pasado, las victorias y los contrastes de nuestras armas, los grandes hombres y las muchedumbres anóni-

mas que siguen la bandera nacional cantando el himno de sus glorias!

Dejemos descansar al heróico marino que duerme el sueño eterno entre las arenas del Océano y preguntemos á los hombres que gobiernan naciones y encaminan rebaños humanos si han cumplido su deber llevando á los pueblos á la realización de sus destinos.

Pueblos y Naciones de América ¿Habeis alcanzado despues de cuatro siglos de guerras y de sangre, los frutos de la civilización cristiana que os ofrecia la conquista, los beneficios de la libertad que buscabais en la independencia, las garantías de órden y de estabilidad que creiais encontrar en las instituciones? ¿Hija de los Océanos que apareciste como la Venus antigua, radiante de pureza y de juventud ofreciendo tus senos virginales a las generaciones cansadas del viejo mundo, has realizado tus sueños de ventura? Desde el estrecho de Behring al de Magallanes, una sola Nacion goza de los beneficios de la paz y de la libertad. En el resto de la América, parece que se hubieran desencadenado las pasiones y los vicios de los pueblos sin edad viril, que pasan de la ignorancia de los primeros años á la impotencia de la decrepitud. Naciones que combaten contra Naciones buscando su engrandecimiento en guerras inícuas, pueblos que despedazan sus propias entrañas sacrificando la unidad y la grandeza de la pátria en los altares de sus ídolos sangrientos, déspotas, soberbios que sofocan todas las manifestaciones del pensamiento, fanatismos seculares que oscurecen la conciencia, egoismos monstruosos, corrupciones bizantinas ¡horrible espectáculo ¿era acaso tu destino hija de los océanos, sucumbir como la Niobe del poeta griego, agobiado bajo el peso de tu propia fecundidad? La esperanza plegaría sus alas si frente á las naciones que combaten, y á los pueblos que se despedazan, y á los despotismos que oprimen, y al pasado que resiste, no se levantara la protesta de la conciencia, del pensamiento libre, del patriotismo, de la injusticia, de la verdad, que prometen á la América entera siglos de libertad y de paz. Que se cumpla entonces la ley de la vida y que cada dia tenga su faena. Atravezamos el período de la lucha y del combate ¡gloria á los héroes! á los que caen y dejan á la humanidad ejemplos de fortaleza y de virtud! honor eterno al heróico marino del Perú!

Hombres que me escuchais, conservad el recuerdo de sus hazañas, imitad sus virtudes, contad á vuestros hijos su muerte gloriosa! mujeres de América, alabad sus dotes amables y llorad sobre su tumba, como las mujeres troyanas lloraban en los funerales de Héctor el hijo de Priamo! y vos Señor, Dios del Universo, creador de los mundos, vos que dais leyes á todo lo que existe, poned en el corazón de mis conciudadanos sentimientos de paz y de justicia, desarmad su brazo para que no derrame sangre, en la batalla sin gloria de los propios hermanos y apartad del suelo de mi patria las calamidades de la guerra, para que bajo su cielo purísimo la familia humana cresca, se multiplique y cumpla su destino!

# Misión de la Fuerza Armada y algo sobre Desarrollo Nacional

Por el Capitán de Fragata A.P.
ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

El reciente número de Noviembre — Diciembre de la Revista de Marina ha traído un interesante artículo sobre "Fuerza Armada y Desarrollo Nacional" por el C. de F. Luis Villena. La tesis del Comandante Villena es que la misión que la Constitución señala a la Fuerza Armada (defender la integridad territorial) debe ser ampliada, a la luz de las nuevas tácticas de la guerra fría e infiltración subversiva, a dos nuevos campos: desarrollo socio-económico y guerra revolucionaria. Las presentes notas se basan en reflexiones despertadas por la lectura del citado artículo, y lejos de pretender llegar a conclusiones definitivas, pretenden simplemente contribuir en algo a la discusión de tan importante tema.

**A.—Misión de la Fuerza Armada.—**

La misión de la Fuerza Armada está definida en el Artículo 213 de nuestra Constitución en los siguientes términos: "La finalidad de la Fuerza Armada es asegurar los derechos de la República, el cumplimiento de la Constitución y de las leyes, y la conservación del orden público". Como se verá, de los tres fines que menciona la Constitución, sólo el primero se relaciona con la defensa contra una agresión externa; el segundo y el tercero se refieren claramente a lo que podríamos llamar "agresión interna", es decir, contra la Constitución, las leyes y el orden público. Parecería, pues, que no es la Constitución misma, sino la interpretación que algunas personas han dado a ella, la que limitaría la misión de la Fuerza Armada a la defensa de la integridad territorial. Ciertamente la conservación del orden público implica la supresión de cualquier actividad revolucionaria, y si tal actividad además está abiertamente orientada a destruir la Constitución, la Fuerza Armada tendrá un doble motivo para intervenir, sin que esto se pueda interpretar como una intrusión por parte de ella en un nuevo campo.

Hay, sin embargo, quienes piensan que los tres fines citados, sólo el primero corresponde a los Institutos Armados (Ejército, Marina, Aviación), mientras que los otros dos corresponden a las Fuerzas Auxiliares (Policía). Tal tesis fue recientemente presentada por un distinguido militar en uno de los diarios locales, en un artículo

en el que propugnaba el empleo de la designación "Fuerza Armada" en lugar de "Fuerzas Armadas" o "Institutos Armados", y la inclusión de la Policía dentro de tal designación.

No creemos que tal división de funciones estuvo en la mente de los que escribieron nuestra Constitución. Ninguno de los artículos del Título XII ("Fuerza Armada") hace alusión a una división de esa naturaleza. Una función que el artículo 118 asigna a la Fuerza Armada (el hacer guardia en el local del Congreso), que ciertamente no tiene relación con la defensa de la integridad territorial, es desempeñada por miembros de cada uno de los Institutos Armados. El mantenimiento en funcionamiento de servicios esenciales en casos de huelga es otra de las actividades de los Institutos Armados relacionada con la conservación del orden público.

La anterior aclaración —quizás demasiado dilatada— era ineludible para fijar los conceptos e ideas básicos con toda claridad. No se pretende con ello negar que haya existido (o que haya debido existir) una definida orientación de los Institutos Armados hacia la defensa territorial y de las Fuerzas Auxiliares hacia la conservación del orden público; simplemente mantenemos que tal orientación fue una decisión de orden práctico para adaptarse a circunstancias determinadas, y que si las circunstancias han cambiado, nada en la Constitución impide un cambio de orientación.

El Comandante Villena sostiene —y en eso estoy de completo acuerdo— que las tácticas subversivas del comunismo internacional han cambiado radicalmente los conceptos tradicionales de la guerra. En realidad, éste viene a ser el segundo de los nuevos conceptos en los planes de defensa latinoamericanos originados por el creciente poderío del bloque comunista. El primero fue el concepto de la "defensa hemisférica", que orientaba la organización y composición de las fuerzas armadas latinoamericanas hacia la complementación (en lugar de la tradicional contraposición), con miras a una defensa unida del Continente contra una agresión extra-continental. Pero mientras que este concepto siempre nos pareció algo vago y remoto, la subversión interna es algo mucho más concreto e inmediato, y los cambios que requiere en la organización y orientación de la fuerza armada mucho más marcados y radicales. Creemos que tales cambios son necesarios, y deben comenzar por un replatamiento de la misión y funciones de cada uno de los Institutos Armados. (Este punto no puede ser elaborado en detalle en estas páginas, por referirse a documentación clasificada. Dada la conveniencia e importancia de que la misión de la Marina y la política naval reciban la más amplia difusión, podría quizás pensarse en desdoblar algunas publicaciones secretas, haciendo más accesibles las partes que requieran divulgación).

El aspecto del "desarrollo socioeconómico, al cual el Comandante Villena dedica la mayor parte de su artículo, es más difícil de relacionar con la misión que la Constitución a-

signa a la Fuerza Armada. La tesis del autor es que más vale prevenir que curar, adagio de indiscutible verdad. La Fuerza Armada debe conservar el orden público, el sub-desarrollo económico y la ignorancia son aprovechados por el comunismo para subvertir el orden, ergo, la Fuerza Armada debe combatir la ignorancia y el sub-desarrollo económico. Esta lógica nos parece discutible. Sería enteramente posible que otros organismos (Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Instituto de Planificación... etc.), fueran los encargados de combatir las causas (ignorancia y sub-desarrollo económico), y que la misión de la Fuerza Armada se limitara a combatir el posible efecto (subversión), con la misma lógica que se deja al Ministerio de Relaciones Exteriores la prevención de las guerras, y se limita la misión de la Fuerza Armada a combatir en caso que la guerra se produzca. Hasta cierto punto podríamos decir que, por analogía, a la Fuerza Armada **no** le corresponde combatir las causas, sino los efectos del sub-desarrollo.

El hecho que hayamos llegado a esta conclusión no quiere decir que la consideremos deseable. Todo lo contrario. Estamos de acuerdo con el Comandante Villena en la importancia de combatir la ignorancia y el sub-desarrollo económico con todos los medios a nuestro alcance, y en nuestro país la Fuerza Armada es uno de los medios mejor dotados y organizados para colaborar en tan ardua tarea. Lo que nuestra discusión indica es que la Constitución y las leyes no asignan tal misión a la Fuerza Armada; y que si se desea que la asuma, deberían introducirse los cambios correspondientes. No hay nada más importante que una política clara y definida para aunar esfuerzos y consolidar voluntades.

Introducir un cambio de esta naturaleza es una tarea que, si bien enteramente factible, no debe sub-estimarse. Para dar una idea de su magnitud, damos a continuación una relación (muy incompleta por cierto) de algunos de los puntos que habría que estudiar y definir: importancia relativa de la misión combativa y la misión socio-económica, cambios en la organización de la Fuerza Armada, variación en la distribución por especialidades del personal, cambios en los sistemas de admisión e instrucción en las escuelas militares de todos los niveles, modificación en los requisitos y sistemas de selección para los ascensos... etc.

**B.—Algo sobre Desarrollo Nacional.**

No pretendo aquí presentar un "cursillo" sobre Desarrollo Nacional, por la sencilla razón que no me considero capacitado para hacerlo. Creo, sin embargo, que nuestra Oficialidad debería tener ciertos conocimientos generales sobre este tema, y habiéndome encontrado con que la información está desparramada en una serie de libros y publicaciones de relativamente difícil acceso, he pensado que sería útil familiarizar al lector con algunas de las referencias más importantes y el tipo de información que éstas pueden proporcionar.

Posiblemente lo primero que debemos conocer, para poder discutir inteligentemente sobre desarrollo nacional, es la realidad socio-económica peruana. El Banco Central de Reserva del Perú ha publicado una colección de 5 tomos bajo el título "Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social del Perú 1962 - 1971". Este Plan es el presentado por el Ministerio de Hacienda a la Organización de Estados Americanos en Octubre de 1962, y tengo entendido que ha sido recientemente retirado para ser modificado. Sin embargo, la primera parte del primer tomo, titulada "La Economía Peruana durante el Decenio 1950 - 1960" es independiente del plan en sí, y constituye una buena introducción a la realidad socio-económica nacional. El análisis de las estadísticas del decenio 1950 - 1960 demuestra que el ritmo de crecimiento fue insuficiente e irregular. El producto nacional bruto (PNB) a precios de 1960, creció a una tasa promedio anual de 4.5% y la renta nacional (RN) a 3%. A primera vista estos porcentajes no parecen muy bajos al compararse con los de otros países. Sin embargo, esto no toma en cuenta el crecimiento de la población, cuyo ritmo ha aumentado de 2.2% en 1950 a más de 3% en 1960, debido al aumento de la natalidad y la disminución simultánea de la mortandad debido a mejores servicios de salubridad. Como resultado de esto, la tasa anual de crecimiento del PNB **por habitante** fue de sólo 2.1% y de la RN **por habitante** de 0.6%, valores inferiores al mínimo fijado por la Alianza para el Progreso, y muy por debajo del promedio correspondiente a los países vecinos. (NOTA: Ha habido discusión respecto a la técnica empleada para calcular los índices, por lo que las estadísticas citadas deben considerarse provisionales hasta que este punto haya sido aclarado).

Esta poco alentadora situación se ve aún más agravada por la irregularidad existente tanto en el tiempo como en la distribución geográfica. Por ejemplo, la tasa 2.1% que hemos dado arriba como promedio anual de crecimiento del PNB, por habitante es el resultado de un crecimiento de 2.9% anual de 1950 a 1957, una **disminución** de 3.1% de 1957 a 1959, y un aumento de 6.2% en 1960. Tales variaciones generan desequilibrios fiscales, presiones inflacionarias y otros trastornos. En la distribución geográfica, los contrastes son aún más marcados. La renta per cápita en la Costa, que en 1950 era 3 veces mayor que en la Sierra y 4 que en la Selva, aumentó en 2% de 1950 a 1960, mientras que en la Sierra disminuyó en 2% y en la Selva en 24%, agudizando aún más las fuertes diferencias iniciales. Otras estadísticas enfatizan este punto. En la costa, donde sólo vive el 29% de la población y se genera el 50% del PNB, el PNB, por persona activa aumentó en 11% durante el decenio 1950 - 1960; pero en la Sierra, donde vive más del 58% de la población, se experimentó un descenso de 8%. Aún en la Costa, el aumento no fue general, sino en ciertos sectores. En resumen, si partimos de la base que el bienestar del pueblo es el objetivo de todo país, y

que el PNB, per cápita es una medida de este bienestar, tenemos el desalentador resultado de que los sectores donde se registraron aumentos daban ocupación a sólo el 19% de la población económicamente activa: el 71% restante vio una disminución en ese importante índice.

Antes de seguir adelante, convenga quizás definir algunos de los conceptos que estamos empleando. "Producto Nacional Bruto" es la producción nacional total, medida por el importe de los pagos por los bienes y servicios producidos. Un cambio en el PNB, puede por lo tanto deberse a un cambio real en los bienes y servicios producidos, o simplemente a un cambio en los precios pagados por ellos (debido, por ejemplo, a una desvalorización de la moneda). Es por eso que conviene referir todos los datos de PNB, a los precios de un año dado (las estadísticas de los párrafos anteriores se han referido al nivel de 1960) compensando por las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda. Otro punto importante en el cálculo del PNB, es evitar contar una misma cosa dos veces. Esto no es tan sencillo como parece. Por ejemplo, una mina produce mineral de hierro y se lo vende a un productor de acero. Este convierte el mineral en acero y se lo vende a un fabricante de refrigeradoras, quien a su vez me vende a mí una refrigeradora. ¿Podemos sumar el valor del mineral, del acero y de la refrigeradora? Evidentemente que no, ya que ello significaría contar el mineral tres veces. Todo lo que se usa en otro producto durante el año sólo se cuenta en el producto final (refrigeradoras en nuestro ejemplo), ya que el valor del producto final reflejará el valor de todas las materias primas, mano de obra y otros servicios conexos.

"Renta Nacional" es otro índice económico muy usado. La RN, es el total de ingresos percibidos por todos los factores de la producción (obreros, empresarios, maquinaria... etc). Parte del PNB, no es pagada a estos factores, sino que es retenida para reemplazar la maquinaria que se ha desgastado en el proceso; esto se conoce como "reserva de depreciación". Otra parte del PNB, es pagada al Gobierno en forma de impuestos indirectos, lo que disminuye los fondos disponibles para pagar a los factores de producción. Restando la depreciación y los impuestos indirectos del PNB, obtenemos la "Renta Nacional".

El PNB, y la RN, son muy útiles para comparar, por ejemplo, la capacidad económica de varios países. Sin embargo, para analizar el bienestar popular es mucho mejor usar el PNB, o RN, per cápita (es decir, por habitante), ya que obviamente si la población aumenta más rápidamente que el PNB, el resultado es un empeoramiento del nivel de vida popular, por alto que nos pueda parecer el aumento total del PNB. A veces lo que se desea analizar es el nivel salarial y entonces aún más significativo que el PNB, per cápita es el PNB, por habitante activo, obtenido dividiendo el PNB, por la "población activa" del país. Esto también tiene sus bemoles.

¿Quién es activo? ¿Se incluye a los que trabajan sólo en "cachuelos"? ¿Contamos a las amas de casa que sólo trabajan en su casa? ¿A los chicos que ayudan a sus padres en la chacra? ¿A los miembros de la Fuerza Armada? No es posible analizar cada caso particular, y lo usual en estos casos es establecer una definición y ceñirse a ella. En los Estados Unidos, por ejemplo, se considera "activa" a toda persona mayor de 14 años que activamente busca empleo remunerado.

En cuanto a la técnica en sí para el planeamiento y ejecución del desarrollo económico de un país, hay innumerables libros de referencia. Dos de los más conocidos han sido publicados por la empresa Mc Graw-Hill: "El Planeamiento y Ejecución del Desarrollo económico" por Louis Walinsky, y "Desarrollo Industrial" por Murray Bryce. El primero es una guía para administradores y funcionarios más que un tratado técnico para economistas, y resulta especialmente útil para nuestros fines. Comienza el autor por hacer notar que el desarrollo económico no es un proceso rápido y sencillo, sino parte de un amplio proceso de tranformación social intrínsicamente largo y laborioso; que el crecimiento sólo puede resultar de ahorrar, invertir y producir más; y que un programa basado en ilusiones es peligroso porque resulta en desilusión y frustración. Todo país debe comenzar por hacer un inventario de su potencial económico, ponerse un objetivo ambicioso pero realista de producción, y luego asignar los fondos, formular las directivas y establecer los organismos que puedan llevar a la meta trazada.

Como todo plan requiere alguien que lo formule (y luego supervigile), lo primero que hay que hacer es establecer un organismo planeador que incluya a los más competentes economonistas, una oficina técnica con ingenieros, científicos, agrónomos... etc., una oficina de estadísticas y otra de investigaciones. Este organismo debe establecer las metas, teniendo sumo cuidado de que haya compatibilidad entre los diferentes objetivos: en casos de conflicto, la decisión final debe estar en manos de los gobernantes, y no de los técnicos, ya que son los primeros los responsables por el problema en conjunto. El autor considera que un plan de desarrollo debe tratar de alcanzar una tasa anual de crecimiento del PNB, de 5% a 7%, y del PNB, per cápita de 3% a 5%. Para esto será preciso que las inversiones sean más o menos el triple, es decir del 15% al 20% de la producción nacional total. Esto es, sin duda, más de lo que un país sub-desarrollado pueda movilizar. Por lo general, es posible conseguir ayuda financiera del exterior. Sin embargo, tales fuentes de dinero por lo general exigen que el país que solicita el préstamo pague por lo menos los gastos locales, que por lo general son del 40 al 50% de la inversión total. Esto ascenderá a un 8 o 10% de la producción nacional total, y aún esto será un verdadero esfuerzo para un país sub-desarrollado.

Como los fondos disponibles son casi siempre escasos, la repartición de

fondos entre los diferentes proyectos es sumamente difícil. Entran aquí consideraciones no solamente económicas, sino también, sociales, políticas, y administrativas. La mayoría de los países sub-desarrollados desean dejar de ser menos productores de materias primas e industrializarse: el resultado con frecuencia es que se da poca importancia a la agricultura. Esto es casi siempre un error. Por lo general en esos países la agricultura es la ocupación de la mayoría de la población, y los métodos empleados son tan primitivos que es relativamente barato mejorarlos, mejorando el nivel de vida mayoritario. Esto es esencial, no sólo para lograr una buena alimentación popular, sino para el mismo desarrollo industrial: si la mayoría de la población no tiene el dinero necesario para comprar lo que las fábricas producen, ningún plan de desarrollo industrial puede tener éxito. Hay que recordar que en los países sub-desarrollados es el capital y no la mano de obra lo que escasea. Es cierto que la producción per cápita es mayor en la industria, pero la producción por sol invertido es casi siempre mayor en la agricultura. Es una regla casi general que un país-subdesarrollado no puede alcanzar su máximo desarrollo económico si no moderniza y expande su agricultura.

Antes de continuar con otras ideas de Walinsky, creo conveniente hacer dos salvedades que me parece que él pasa por alto. Primero, que para lograr modernizar la agricultura, quizás resulte tan caro educar a la población en el empleo de métodos modernos, como en adquirir los abonos o herramientas necesarios, y que esto sube el costo apreciablemente. Segundo, que hay una poderosa razón para industrializarse aparte de la productividad per cápita, a saber, que los "términos del intercambio", es decir la relación entre los precios de las materias primas y los productos manufacturados, hace años que viene cambiando a favor de los productos manufacturados. Recuerdo hace poco haber leído cómo la disminución en unos cuantos centavos del precio por kilo de unos cuantos de los productos básicos latinoamericanos privaría a esos países de más recursos, que todos los que contempla entregar la Alianza para el Progreso.

No podemos aquí resumir todos los otros puntos que toca Walinsky sobre la manera de ejecutar los planes de desarrollo, la manera de preparar los planes de financiación, la importancia capital de mejorar los servicios públicos y de tener una administración estatal efectiva, los tipos de préstamo que hacen las diversas instituciones financieras internacionales... etc. Mencionaremos tan sólo dos o tres de los puntos que más impresión me han causado. Uno es la importancia de una clara asignación de autoridad y responsabilidad. Es preciso escoger muy bien a las personas que van a ejecutar los proyectos y darles objetivos claros y definidos, y concederles la más amplia autoridad para lograrlos. Después de eso, dejarlos sólos, pero hacerlos completamente responsables del logro de los objetivos. Walinsky refuta la opinión general de

que en los países sub-desarrollados, la escasez de buenos ejecutivos, administradores y técnicos es el principal problema, y mantiene que más importante es el hecho de que procedimientos administrativos anticuados no permiten al personal disponible desarrollar su capacidad al máximo. Otro punto interesante es el contraste entre la organización estatal y la organización comercial de una empresa. Walinsky cree que hay ciertas funciones que sólo el gobierno puede desempeñar (caminos, escuelas, etc.), pero que todas aquellas que la industria privada puede acometer, deben dejarse en manos de ella. Las razones son las siguientes: inadaptabilidad de la reglamentación burocrática estatal a los negocios, bajos sueldos que no atraen a los mejores elementos, tendencia a emplear un número excesivo de servidores, exceso de feriados, poca experiencia en contabilidad y ventas, nepotismo e influencias políticas . . . etc.

Mientras que Walinsky discute el desarrollo económico en general, Bryce se concreta al desarrollo industrial.. Discute la filosofía del desarrollo industrial, cómo evaluar la contribución de un proyecto específico a la economía nacional, y las ventajas y desventajas de los proyectos emprendidos por el gobierno y la industria privada. Trata luego de la manera de elaborar un proyecto industrial, cómo analizar su factibilidad técnica y económica, y cómo medir su utilidad tanto del punto de vista comercial como el de la economía nacional. Por último, discute cómo financiar los proyectos industriales, las principales fuentes de capital, y cómo presentar los proyectos de financiación.

Quizás la parte más importante del libro es la que describe cómo analizar el valor de un proyecto. Siendo los recursos nacionales limitados, no basta que un proyecto sea viable, es preciso que sea el más deseable desde el punto de vista de la economía nacional. Especialmente en los proyectos iniciados por el Gobierno, por lo general lo que hay que explicar no es si el proyecto es técnicamente factible (caso frecuente), sino si es económicamente ventajoso (caso poco frecuente). Una de las mejores maneras de distinguir un proyecto conveniente es analizando su mercado. Bastantes problemas técnicos y financieros va a tener la nueva industria para además de eso tener que crearse un mercado. Una mirada a la relación de productos importados nos indicará cuáles productos tienen ya una demanda que la industria local podría satisfacer. Una segunda característica de un buen proyecto es de tener costos de producción inferiores a los de la competencia. Si un producto fabricado en el extranjero puede ser entregado en el país a menos costo que el de fabricarlo localmente, un proyecto para establecer la industria es difícil de justificar. La protección arancelaria puede ser una buena medida durante los primeros años de una industria, pero una industria que necesitará fuertes aranceles en forma permanente sólo puede justificarse por razones de algún interés especial (como por ejemplo, la seguridad nacional).

Un punto que Bryce no discute, pero que yo estimo de gran importancia, es el relativo al tamaño del mercado. En todas las industrias, el precio unitario disminuye conforme el volumen de producción aumenta, y ésta es quizás la principal razón por la cual un producto extranjero puede competir con el nacional a pesar del flete. La realidad es que la industria moderna demanda mercados masivos, y hoy vemos el sorprendente espectáculo de Inglaterra, a la que aún recordamos como una potencia industrial de primer orden, forzada a solicitar su ingreso al Mercado Común Europeo. Cabe poca duda que los países latinoamericanos, con mercados mucho menores, o se unen y forman un mercado común, o quedarán definitivamente a la zaga en desarrollo industrial. Creo que si este punto de vista estuviera más generalizado, los países latinoamericanos se darían cuenta de que en estos momentos los planes de unificación son tanto o más importantes que los de industrialización de cada país para los fines de salir del sub-desarrollo económico en que nos encontramos. (Nota.— Lo anterior no quiere decir que no haya ciertas industrias, como las de ensamblaje o armado, que puedan prosperar en un país pequeño. Pero, en general, creemos que la aserción es cierta).

¿Qué criterio debemos seguir para juzgar la bondad de un proyecto para la economía? Algunos propugnan el criterio de "Intensidad laboral", es decir, proyectos que con poco capital dan empleo a muchos. Este criterio, a pesar de su aparente virtud, es excesivamente estrecho y por lo general esconde desventajas que sólo aparecen cuando ya es demasiado tarde. Otro criterio es el del "Tamaño y complejidad", que favorece a los proyectos pequeños y sencillos para ir adquiriendo la experiencia que más tarde permitirá atacar proyectos más grandes y complejos. Este es otro criterio estrecho: plantas grandes y pequeñas no tienen por qué oponerse, y por el contrario, es muy probable que se complementen. A veces se adopta un criterio de "Generador de divisas", que da preferencia a aquellas industrias que dan más divisas a la economía. Mucho más amplio es el criterio de "Utilidad Comercial", que se basa en la utilidad neta que se puede obtener después de cubrir todos los costos (incluyendo depreciaciones) y pagar impuestos. A pesar de que el cálculo de la utilidad comercial se basa en una serie de estimaciones (de los costos de inversión y de producción, y de las ventas), y está por eso sujeta a cierta inexactitud, constituye un criterio mucho mejor que los anteriores. Sin embargo, hay un criterio más amplio, el de "Utilidad Nacional", que se basa en el de la utilidad comercial, pero toma en cuenta que hay ciertos costos que son distintos del punto de vista comercial que del punto de vista de la economía nacional. Por ejemplo, una firma puede obtener utilidad comercial vendiendo un producto protegido por una tarifa arancelaria, pero del punto de vista de la economía, ese producto sólo vale lo que costaría importarlo liberándolo de derechos. Igualmente, si el

gobierno subsidia una industria, aumentarán las utilidades de ésta sin que la economía nacional se beneficie.

¿Deben los gobiernos de los países sub-desarrollados emprender proyectos industriales? En muchos casos, decididamente sí. En muchos de esos países, sólo el gobierno tiene los fondos y el personal necesarios para acometer dichas empresas, o una empresa pueda implicar riesgos que un particular no se atreve a asumir, o una industria puede ser necesaria por razones estratégicas... etc. Los gobiernos tienen ciertas ventajas en tales empresas: no pagan impuestos, pueden obtener créditos más ventajosos del extranjero, pueden crear un mercado adquiriendo sus propios productos... etc. Sin embargo, los gobiernos tienen también serias desventajas. Los proyectos estatales sufren con frecuencia de objetivos incompatibles entre sí, y no tienen la unidad y claridad de propósitos de los proyectos comerciales. Las decisiones muchas veces se toman por razones políticas y no económicas. Los servidores del Estado han sido educados de acuerdo a un sistema que no fomenta las características que una empresa comercial requiere: por lo general nada ganan si con grandes esfuerzos logran aumentar la producción, y en cambio asumen el riesgo de una fuerte censura en caso que su iniciativa fracase. Por último, una empresa comercial si no da utilidad se ve obligado a cerrar, mientras que el gobierno puede seguir operando a pérdida por no desprestigiarse.

Donde los gobiernos tienen necesariamente que intervenir es en proveer las facilidades básicas para cualquier plan de desarrollo industrial: ferrocarriles, carreteras, muelles, agua y desagüe, energía eléctrica y comunicaciones; servicios de educación, salud, policía y prevención de incendios; institutos de preparación técnica, oficinas de información y de investigación. Los proyectos manufactureros deben dejarse a la industria privada, excepto en los casos especiales citados anteriormente. El hecho de que el gobierno no intervenga en tales proyectos no quiere decir que no pueda hacer mucho para fomentarlos. La creación de un clima de orden y tranquilidad, el mantenimiento de una moneda estable, el eficiente funcionamiento de los organismos estatales con los que la industria trata (licencias, aduanas, etc.), la dación de leyes de promoción industrial, son algunas de las muchas maneras en que el gobierno puede fomentar la industria privada.

En todas las anteriores discusiones se ha sobreentendido un desarrollo cuya filosofía básica y alcances responden a la concepción democrática de la planeación económica. Como es bien conocido, un apreciable sector de la humanidad ha adoptado planes completamente distintos, de tipo soviético y totalitario, modelados en el que ha convertido a Rusia en una gran potencia industrial. En "El Progreso de la Economía Soviética gracias o a pesar del gobierno", el profesor norteamericano Ellsworth Raymond resume tanto los argumentos a

favor como en contra de tal sistema. Veamos, cuáles son algunas de sus más interesantes conclusiones. (NOTA.—El libro ha sido traducido al español y publicado por Ediciones Deusto, S.A. Bilbao).

El profesor Raymond comienza por reconocer los enormes adelantos logrados por la industria soviética: hoy en día Rusia es el segundo país industrial del mundo. Aclara, sin embargo, que esto en gran parte se debe a los enormes recursos naturales de ese país: las más altas reservas del mundo de antracita de alta calidad, petróleo, turba, hierro, manganeso y platino; más de 300 millones de kilovatios de recursos hidroeléctricos sólo en los ríos más importantes; un sexto del área habitable del globo y una población de cerca de 200 millones. Buena parte del área, es cierto, está sujeta a sequías, heladas y lluvias irregulares, existen grandes barreras topográficas, y la mayoría de sus ríos corren en direcciones desfavorables.

Otro de los factores que generalmente de sub-estima es la herencia industrial zarista. El mito de que los zares no dejaron nada en Rusia es hábilmente explotado por los comunistas. La realidad es que la Rusia imperial fue un pionero industrial, y que en 1913 era la quinta potencia industrial del mundo, por encima de Italia y del Japón. Como resultado de la política iniciada por el Zar Pedro el Grande, en 1750 Rusia era el primer productor mundial de hierro y cobre. El promedio anual de crecimiento de la producción industrial rusa entre 1885 y 1889 y entre 1907 y 1913 fue considerablemente mayor que el de los Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania en el mismo período. En la última década del siglo XIX la producción industrial rusa creció a una tasa anual de 8%.

El desarrollo industrial soviético, aunque rápido, no es completo o balanceado. La industria pesada ha tenido prioridad absoluta a costo de la producción de bienes de consumo. Durante los años de los planes quinquenales de 1929 a 1952, Rusia gastó una y media vez más dinero en la industria pesada que en el conjunto de la industria ligera, la agricultura y el transporte. El alto nivel de la industria pesada se ha logrado, pues, a costa de una tremenda escasez de vivienda (en 1957 el Ministro de Sanidad se quejó públicamente que el hacinamiento causaba un gran porcentaje de tuberculosos), de unos impuestos indirectos altísimos que recaen sobre los sectores menos favorecidos (en 1960 el impuesto sobre las ventas rindió el 41% de los ingresos del Presupuesto Ruso, y los impuestos sobre la renta sólo el 7%; en los Estados Unidos los impuestos sobre la renta aportaron más del 50% y los de las ventas sólo 13%), y de un bajísimo nivel de vida (el trabajador promedio tiene un par de zapatos, dos trajes y quizás un radio; la carne, la mantequilla y la fruta son lujos que no se disfrutan más de una vez por semana; la dieta del trabajador consiste en arenque, té, papas, sopa de verduras y pan negro). Hay que reconocer, sin embargo, que la vivienda es barata, el seguro médico está muy desa-

rrollado, la educación universal es gratuita, y la legislación laboral, aunque prohibe las huelgas, concede vacaciones pagadas, compensaciones por enfermedad y pequeñas pensiones de retiro.

¿Compensan los éxitos industriales de Rusia, las fallas y sacrificios que tal sistema implica? Es innegable que el sistema soviético de empresa estatal ha logrado levantar la segunda potencia industrial del mundo. Es posible que igual progreso se hubiera logrado si los zares continuaran gobernando Rusia, pero no se puede negar que el sistema comunista es un competidor industrial formidable del capitalismo occidental. Otra cosa que Rusia ha demostrado es que la expansión industrial puede lograrse sin capital extranjero, financiándola mediante un programa de austeridad, aunque ésto irroga tremendos sacrificios por parte del pueblo. Por último, el éxito ruso demuestra que la planificación económica es, por lo menos, un éxito parcial: los planes quinquenales dieron prioridad a la rápida expansión de la industria pesada, y se logró tal expansión.

¿A qué costo se lograron estos resultados? Rusia oculta tal información, pero es indudable que aparte de los asesinatos en masa que caracterizaron la colectivización del agro, los campos de trabajos forzados y muchas otras aberraciones que hieren la conciencia democrática, es un hecho que el ciudadano soviético medio envejece a los 40 años y muere alrededor de los 50, y que la estatura promedio ha disminuído considerablemente desde la época de los zares. A esto los rusos responden que es necesario el sacrificio de las masas para lograr la prosperidad futura, y que "no se pueden hacer tortillas sin romper huevos".

Sea cual fuere nuestra opinión al respecto, lo concreto es que el sistema soviético ofrece una alternativa que muchos parecen dispuestos a probar, ya sea con sus aberraciones (los comunistas convencidos), o eliminando éstas pero conservando los lineamientos generales de la economía dirigida y reglamentada; y que querramos o no, sus logros han de servir como patrón de comparación para los planes democráticos de desarrollo. De allí la enorme responsabilidad del planeador demócrata y de los líderes de la democracia, en estos momentos que disputan con el comunismo la supremacía de sus sistemas en los países sub-desarrollados.

El presente esbozo de algunos de los aspectos más importantes del desarrollo nacional es por supuesto incompleto, y no hace sino resaltar la vastedad del tema y —esperamos— su importancia. Nos gustaría continuar, pero el artículo se está poniendo ya excesivamente largo. Cerraré estas líneas mencionando de pasada nomás dos libros de gran interés para nuestro tema. En "Las Etapas del Desarrollo Económico" el Profesor Rostow clasifica las economías de acuerdo a su grado de desarrollo, y define el "punto de despegue" en el que una economía primitiva rompe sus marcos tradicionales y entra a la etapa

de franco crecimiento. Esta clasificación fue base de una larga e interesante controversia entre el Ingeniero Grieve, ex-Ministro de Fomento, quien publicó una serie de artículos en LA PRENSA sosteniendo que el Perú había logrado el desarrollo, y el diario EXPRESO, que sostenía que en la última década había habido "crecimiento sin desarrollo" (nuestro resumen de la publicación del Banco de Reserva parece dar la razón a EXPRESO). El otro libro que recomendamos a los interesados en estos temas es "La Educación como Agente Económico" del Comandante (R) Fernando Romero, una de las primeras autoridades nacionales sobre este tema. El autor demuestra con claridad meridiana la correlación ineludible entre desarrollo económico y educación, y da las pautas para elaborar un plan educacional que corresponda a las verdaderas necesidades del país para alcanzar sus metas de desarrollo económico y social. Hace ver que, así como en la industria hay que seleccionar cuidadosamente el tipo de industria en que se debe invertir y no simplemente pensar que "cualquier industria es buena", iguales cuidados hay que tener en el plan de desarrollo educacional. Fomentar un aspecto o nivel educacional que el país no está en condiciones de absorber no solamente representa un dinero mal gastado, sino que crea también un grupo social resentido y desaptado que además de inútil es positivamente perjudicial. (NOTA:— Estando en prensa este artículo nos enteramos que el Banco Central de Reserva, dentro de su plan de divulgación de temas económicos y sociales, acaba de publicar "Educación y Desarrollo Económico" del mismo autor. El primer libro fue publicado por el SENATI).



# ¿Perú: País de Conciencia Marítima?

Por el Capitán de Fragata A. P.
LUIS F. VILLENA G.

No es suficiente advertir la presencia de algo; es necesario conocerlo. Recién entonces podremos decir que tenemos conciencia de la presencia de ese algo. El mar, por supuesto, como ente orgánico de fundamental importancia en la vida del país no escapa a esta lógica. Existe en el Perú una verdadera conciencia marítima? Poseemos del mar no solamente la idea de su belleza, de la importancia de su uso para ciertas actividades, pero no de todas aquellas capacidades de las que está dotado? ¿Creemos sinceramente que el mar peruano constituye verdaderamente la cuarta región natural del Perú?

Estos son los interrogantes que intenta satisfacer el presente artículo. Y deseo iniciarlo revisando primero ciertos conceptos que nos pondrán en un mejor ambiente para abordar el tema.

La Estrategia es el método planeado de usar los medios disponibles para lograr un objetivo. Es común a todos los niveles de comando. La Estrategia Nacional es el arte y las ciencias de desarrollar y usar los poderes político, económico y sicológico de una nación, junto con sus fuerzas armadas durante la paz y en guerra, para lograr los objetivos nacionales. Esta es de un alcance mucho mayor que la Estrategia Militar que se define como el arte y la ciencia de emplear las Fuerzas Armadas de una nación para obtener los objetivos de la política nacional por la aplicación de la fuerza, o de la amenaza de la fuerza.

Históricamente es posible identificar dos tipos básicos de estrategia militar: la Continental y la Marítima. El primero es un concepto que se basa en la imposición del grado de control sobre el enemigo, principalmente por medio de la guerra desde y sobre tierra y el segundo, establece que el objetivo nacional se logra principalmente por el uso del poder naval. En épocas más recientes la estrategia aérea (que es aquella concebida para buscar una decisión principalmente por acciones de esta índole) ha surgido de los desarrollos tecnológicos. Sin embargo, estos conceptos se han vuelto tan yuxtapuestos y complementarios entre sí que en la guerra moderna no pueden ser diferenciados o considerados separadamente. La Estrategia Marítima es una componente de la Estrategia Nacional; tiene un sentido más amplio que la Estrategia Naval, la cual posee un aspecto militar más estricto. La Estrategia Marítima se refiere al

establecimiento y explotación del control de las comunicaciones marítimas como parte de la Estrategia Nacional para lograr los objetivos políticos. Involucra la combinación apropiada de ejércitos, flotas y fuerzas aéreas con aquellas políticas, económicas y sicológicas.

La Estrategia Naval se refiere a la dirección de las fuerzas navales para lograr los objetivos en apoyo de aquellas de la Estrategia Marítima como componente de la Estrategia Nacional. El objetivo total de la Estrategia Naval es el control de los mares y la negación al enemigo de aquellas áreas importantes para sus operaciones.

La conciencia de un Poder Marítimo es, lógicamente, la acertada concepción, llevada a la práctica, de una adecuada Estrategia Marítima. Y para realizar esta concepción un pueblo requiere poseer primero una Conciencia Marítima. Poder Marítimo es un término que incluye a todos los recursos nacionales, fuerzas o agencias que pueden contribuir en cualquier forma a la capacidad de una nación para usar el mar. No es un elemento separado del Poder Nacional (que está conformado por los componentes político, económico, cultural y militar) sino que es una parte integrante de éste, participando de todos los elementos de este poder.

Las naciones frecuentemente se caracterizan como Potencias Terrestres o Marítimas. Potencias Terrestres son aquellas que como forma de vida han dado énfasis a sus relaciones con sus vecinos terrestres como un medio de progreso y para asegurar su supervivencia. Estas naciones, generalmente continentales, se han concentrado en el desarrollo de recursos naturales y comercio terrestre y han dado gran importancia al progreso de las fuerzas militares terrestres como elementos principales de su poder Nacional. Potencias Marítimas por otra parte, sea en naciones insulares o continentales, son aquellas cuya forma de vida las ha hecho dirigirse hacia el mar como un medio principal de progreso, comercio y supervivencia. Tales naciones se han superado en el desarrollo del comercio marítimo y del tráfico mercante marítimo. Han dado, en general, gran énfasis a sus relaciones con otras naciones de ultramar. Más aún, las naciones que tienen capacidad para el uso del mar y que explotan esta capacidad, tienen acceso a los recursos del mundo, mientras que las naciones que no usan del mar, o hacen poco uso de él, o no tienen la determinación o capacidad para usarlo, están limitadas a recursos que quedan dentro de la masa terrestre en la cual están situados.

Las naciones que hayan desarrollado el tráfico mercante oceánico y el comercio pero que no hayan desarrollado también fuerzas navales, serán considerados como naciones marítimas pero no necesariamente como Potencias Navales. Desarrollar el tráfico marítimo mercante, desarrollar una importante Marina Mercante y desarrollar también una serie de industrias o actividades que se relacionan íntimamente con el mar, significa crear Intereses Marítimos importantes en la

nación, pero no determinará esto que se haya logrado constituir un Poder Marítimo ni tampoco un Poder Naval. En consecuencia, sólo la conjunción de esos dos elementos, Poder Naval é Intereses Marítimos, dará como resultado un Poder Marítimo.

La localización geográfica y la naturaleza de las comunicaciones con otras naciones han sido factores determinantes en estos desarrollos. Los desarrollos tecnológicos y económicos han incrementado más que disminuido el valor del mar como un medio de comunicación. El desarrollo del transporte aéreo ha sido de naturaleza complementaria. Ha añadido muchísimo a las facilidades del hombre para las comunicaciones y el comercio. Ha cambiado también las características y capacidades de las fuerzas navales y de las otras fuerzas marítimas y ha aumentado grandemente el campo de acción y la violencia de la guerra.

La lucha por el control y uso de los mares ha sido un factor de importancia en la historia del mundo. Económicamente, políticamente, culturalmente y militarmente el mar ha jugado un rol decisivo en las relaciones entre naciones.

Conforme las naciones han crecido y declinado, también sus poderes marítimos se han expandido o reducido, aunque los dos procesos no hayan estado necesariamente en fase o hayan mostrado evidencia de conexión directa. Han habido grandes potencias sin influencia marítima y han habido naciones con Intereses Marítimos impresionantes que no estaban considerados entre las grandes potencias de su tiempo. Sin embargo, parece estar bien establecido por la historia, que aquellas grandes potencias que han estado asociadas con el mar han tenido más autonomía y han experimentado gran prosperidad e influencia que aquellas que consideraron el mar un elemento de importancia secundaria.

Es esencial una apreciación de la influencia del Poder Marítimo en la historia para permitir la comprensión y la debida consideración para el uso de mar en la actualidad y en el futuro. Aunque del pasado pueden derivarse grandes lecciones, éstas no siempre pueden ser consideradas como principios inmutables. Para aprovechar el tiempo empleado en estudiarlas, éstas deben ser evaluadas a la luz de las condiciones cambiantes del mundo y de los adelantos tecnológicos.

El hombre ha usado tanto la tierra como el mar para el transporte y comunicaciones por muchos siglos. El uso del aire ha sido ahora agregado para este propósito. Las naciones primitivas usaron el mar para desarrollar el comercio con otras naciones y con sus propias colonias. El tráfico marítimo mercante fue requerido para el intercambio de artículos. El comercio internacional fue acompañado por un intercambio de culturas. Se desarrollaron las Marinas de Guerra para proteger a los buques mercantes de acciones hostiles y se establecieron puestos armados o bases para facilitar las operaciones de los buques mercantes y de las Marinas de Guerra, y

también para proteger las colonias de ultramar. Cada uno de estos factores contribuyó por su parte al desarrollo del Poder Marítimo.

La propagación de la civilización sobre el área del Mar Mediterráneo y aún más allá, es una consecuencia de las eras sucesivas de las grandes potencias marítimas de la época: Creta, Fenicia, Grecia, Cartago y Roma.

Después de la decadencia del Imperio Romano, las naciones cristianas que surgieron en Europa Occidental encontraron el comercio tradicional con el Oriente hostilizado por el Poder Marítimo de los turcos que dominaban el Mar Egeo y las costas del Africa del Norte. Esta situación estimuló una búsqueda de nuevas rutas marítimas para el Oriente, provocando en el siglo XV una era de exploración y descubrimientos. El resultado de esta nueva era fue la expansión del Poder Marítimo europeo y con ésta la propagación de la cultura europea por el mundo. Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, Portugal, España, Holanda, Francia é Inglaterra resultaron siendo todos preponderantes en el desarrollo del Poder Marítimo y en el establecimiento de colonias. Mientras cada una de estas naciones apreciaba las ventajas comerciales del Poder Marítimo, ninguna de ellas sacó tanta ventaja de todos los elementos como Inglaterra, que surgió después de una serie de guerras como la más grande de las potencias marítimas de Europa con un imperio de carácter mundial.

Durante los siglos XVIII y XIX se desarrolló un nuevo y más amplio complejo de poderes marítimos conforme se establecieron más colonias y conforme algunas de las colonias surgieron como naciones. Eventualmente los EE. UU., resultó ser una potencia marítima; Japón abrió sus puertas a la civilización occidental y vino a ser el poder marítimo dominante en el Pacífico Occidental; y Alemania, principalmente una potencia terrestre con una costa pequeña, surgió como un contendor para la supremacía marítima en el área del Atlántico. Durante la primera mitad del siglo XX, grandes guerras comprometieron a la mayoría de los pueblos del mundo ocasionando como consecuencia la destrucción del poder marítimo alemán y japonés y la aparición del poder marítimo de los EE. UU. Que un país haya llegado o nó a constituirse un Poder Marítimo sin haber desarrollado un proceso orgánico de formación de este poder iniciándolo con la elaboración de una verdadera Conciencia Marítima para enunciar luego una adecuada Estrategia Marítima y, en definitiva, llevar esta concepción acertadamente a la práctica no es una cuestión que intento analizar aquí. Por lo demás, se trataría de un estudio de investigación histórica que está fuera de mis posibilidades de ejecutar ahora. Simplemente deseo analizar las posibilidades de cumplir ese ciclo en el Perú.

La creación de una Conciencia Marítima en el pueblo peruano es un asunto que está encuadrado, en mi opinión, dentro de los campos de los

mismos elementos que conforman el Poder Nacional. Es decir, la cultura, la economía, la política internacional y nacional, las Fuerzas Armadas, la ciencia. Requeriríase presentar el mar al ciudadano peruano como el gran personaje que está muy cerca de él, que lo admira por su belleza, pero que no se detiene a estudiarlo por su contenido, por su significado, por su trascendencia y por su mejor utilidad en pro del bienestar de la colectividad. Sería necesario mostrar al poblador del Perú la estructura física del mar, es decir, su aspecto geológico, su topografía, sus propiedades, sus fenómenos dinámicos que en él ocurren y las consecuencias de estos fenómenos, la fauna, el desarrollo de la pesca, etc. Luego habría que presentarle todos aquellos aspectos importantes que a través de toda nuestra historia en una u otra forma se han relacionado con el mar, sean estos aspectos de tipo económico, sociológico, militar, político o cultural. Abarcaría así este estudio toda aquella gama de épocas que partiendo de los tiempos pre-hispánicos se internasen a la época de la Conquista, de la Colonia y de la República. Apreciaría el ciudadano peruano que todos estos hechos lo invitarían a hacer un análisis más o menos profundo sobre la influencia que el mar ha ejercido en nuestra evolución de progreso nacional, alentándolo a inspirarse en una filosofía que intente lograr hacia el futuro una proyección del rol que el mar ha jugado en el pasado y adecuarla a esa nueva concepción.

Estudiar para conocer los primordiales contactos marítimos que ha tenido el Perú con otras regiones dentro de los cuales se incluya la inmigración por el Estrecho de Bering, la corriente del Kuro Shivo, las incursiones de los Polinesios, las migraciones intercontinentales como la Atlántida, la ruta por el Continente Antártico y los contactos con Centroamérica. Mucho tendrán que decirnos los historiadores en la época pre-hispánica, sobre las fluctuaciones de la configuración del litoral y su influencia sobre el habitante, sobre el estudio de los conchales, sobre la pesca desde la playa y el anzuelo primitivo, sobre el uso de los huesos de ballena en las construcciones, sobre el desarrollo de la embarcación, del caballito de totora, de la balsa de cueros inflados de lobos marinos, de la balsa de madera, de los artefactos pre-incaicos encontrados bajo los estratos del guano, sobre Chala como un importante pueblo de pescadores, sobre el abono utilizado desde entonces con las cabezas de las anchovetas, sobre la explotación de las salinas, sobre el intercambio costeño-serrano a base de conchas, sobre la importancia de la pesca y la navegación para el culto, sobre el mito de la conversión de hombres en islotes y peñascos, sobre la fauna marítima en el arte pre-hispánico, sobre la fortaleza costanera de Cerro Azul, sobre Túpac Yupanqui y su expedición marítima, sobre el reglamento de la explotación del guano, sobre la navegación en los lagos Titicaca y Junín en la época incaica, sobre el transporte de palos de balsa desde la bahía de Guayaquil a ambos lagos, sobre el

traspaso de mitimaes chimús al Titicaca, sobre el envío de pescado a las residencias serranas y sobre la lucha de los puneños con los tumbecinos.

En la época de la conquista, la Colonia y la República habremos de conocer algo sobre el dominio del mar por los españoles, la inicial gravitación marítima del dominio español en Lima a través del tráfico a Panamá, el descubrimiento del Amazonas, la preeminencia del Callao en el aspecto del tráfico mercantil y la industria nacional, la gran diagonal Lima-Buenos Aires, la declinación del Callao originada por la habilitación del Cabo de Hornos como nueva ruta marítima primero y posterior desarrollo del puerto de Valparaíso; los esfuerzos de Santa Cruz para que, buscando un nuevo orden, el Callao resurgiera como el más importante puerto marítimo de este lado del continente sudamericano; la importancia de las expediciones a nuestra amazonía, los ferrocarriles hacia el Amazonas como plan ideado desde el Congreso del año 1910, y luego la alteración integral de este mosaico económico-marítimo a raíz de la apertura del Canal de Panamá que devino en el olvido de las rutas amazónicas, la historia de nuestra Corporación Peruana de Vapores, la experiencia del tráfico fluvial a raíz del auge de la explotación del caucho en la región amazónica y, por fin, toda esta etapa contemporánea muy reciente del asombroso desarrollo de la industria de la harina del pescado que ha ubicado al Perú entre los dos más grandes exportadores de este artículo en el mundo.

Bajo el aspecto económico los historiadores habrán de presentarnos un análisis del significado que el mar ha tenido para los pueblos en el sentido de apoyo para satisfacer aspiraciones en la medida en que el mar haya sido conocido y servido luego como fuente efectiva de recursos. Habrá de analizarse, en su exacta dimensión, sujeta a la verdad y sin deformaciones ni astigmatismos el rol que ha jugado el descubrimiento de las posibilidades nutritivas y mercantiles del mar que hubieran podido generar el conocimiento integral de lo científico y en lo tecnológico de tales posibilidades para luego atinar finalmente a utilizar éstos mediante industrias navales y relaciones comerciales así como, en la actualidad, las posibilidades industriales. ¿Será o no cierto que todo este proceso estaría condicionado al valor del mar como vía de tránsito? El mar como ruta, establece jerarquías entre los litorales del mundo y es eslabón entre las rutas terrestres de éste. Hay quien opina que estudiar lo que el mar significó o significa para un país como ruta equivale a abarcar de golpe el marco general de la historia marítima de ese país.

He tratado así de presentar las posibilidades que el mar nos ofrece para el presente y para el futuro a base de adquirir un conocimiento bastante completo de sus características físicas y de su historia. Crear conciencia marítima en el Perú con un fin elevado de mejorar niveles de vida de nuestra población, ha sido fundamentalmente la intención de este artículo.

Creo que el mar puede ser un instrumento que, debidamente utilizado y explotado, signifique mucho más un elemento de unión que separación de los pueblos. Y de este estudio del aspecto científico del mar, de este conocimiento de la influencia que le ha cabido en el desarrollo cultural, socio-económico, militar y político nacional e internacional del Perú, de la filosofía que de esta historia puede derivarse para un futuro mejor para el país y para la humanidad, pueden surgir muchos proyectos, muchas concepciones y muchos nuevos puntos de vista perfectamente realizables que quizá antes, y también hoy parecieron utopías.

Pero hay, además, otros puntos de vista, que no se refieren exclusivamente a los aspectos científico, histórico, político y económico con respecto a la importancia que el mar ha desempeñado en nuestro devenir a través de la vida del Perú pre-hispánico, colonial y republicano. ¿Poseemos un estudio analítico y completo de las acciones de nuestros grandes hombres que en misiones de paz y de guerra escribieron páginas de gloria para nuestra historia? ¿Conocemos en forma cabal y amplia la biografía de todos ellos? ¿Hemos producido valiosas monografías sobre asuntos tan importantes como por ejemplo el rol que le ha cabido a nuestra Marina de Guerra en el desarrollo de nuestra región amazónica en donde cual misioneros dotados de gran espíritu de sacrificio fijaron, como aquellos religiosos, los hitos de un auténtico amor patrio, del progreso económico, de la ciencia y de cultura?

Asimismo, mucho habría que conocer, desarrollar, analizar sobre el mar como instrumento de las relaciones intenacionales. El mar, según la evolución que parece apreciarse en los conceptos jurídicos modernos de nuestro continente, tiende a conformar un complejo socio-económico con el territorio correspondiente al litoral adyacente.

Es posible, además, emitir una serie de otros conceptos que en conjunto han de significar, en una u otra forma, que el conocimiento, desarrollo y cultivo de éstos estén dirigidos a crear esa Conciencia Marítima que el país, en mi opinión, urgentemente necesita.

Si, según creo, el Perú ha ingresado a una etapa de franco desarrollo y sin desconocer los serios obstáculos que existen por delante de un medio que vive una intensa efervescencia social, se vislumbra, al otro lado de esta barrera que habremos de salvar, un porvenir inmensamente prometedor, entonces el conocimiento del mar peruano a través de sus potencialidades y de su influencia en nuestra historia marítima, servirá como un factor de aceleración de este proceso. Si ello hubiese de ser así, si sospechamos que existe esa posibilidad, debemos entonces poner en ejecución toda acción que esté encaminada a crear en nuestra población la Conciencia Marítima que ha de constituir el punto de partida de esa nueva y feliz etapa de nuestra historia.

# Camino Atómico seguido en el Organismo

Por el Capitán de Corbeta A.P. (Ingº)
HUMBERTO SILVA NOVOA

Con el advenimiento de la Era Atómica, muchas respuestas se han podido dar a preguntas que por siglos o muchos años habían sido formuladas en cátedra por estudiosos o alumnos inteligentes tildados de "locos" poner en aprietos a sus preguntados los que a su vez legaron en conferencias las interrogaciones que no pudieron satisfacer. Hoy el profesor Dr. H.C. Georg V. Hevesy valiéndose de estudios radiactivos ha dado respuestas a muchas de las interrogantes cuyas respuestas han salido de la condición de incontestables.

Así una situación bien conocida era que el organismo en crecimiento y en evolución en el claustro materno consume de la madre ciertos elementos. El número de átomos que hereda el feto de su madre y que se transmite a la generación siguiente depende sin lugar a dudas de la fracción del número total de átomos de la madre que transmite al feto; de la cantidad de átomos heredados de la madre que aún antes de nacer el nieto fueron reemplazados por átomos provenientes de la alimentación; y del número de átomos maternos aún existentes durante la época del embarazo que pueden emplearse en la formación del embrión de la generación siguiente.

En el niño el armazón óseo está en formación, mientras que en la madre ya es un esqueleto, formado por un compuesto de aproximadamente la fórmula de la apatita, un fosfato-fluoruro de calcio, $Ca_5 (Po_4)_3 F$.

Por tiempo inmemorial se desconoció, el papel de los átomos de los alimentos en su rol de restitución de las partes gastadas del organismo y sólo se atendió a su valor calórico. Y era muy común el hecho de recomendar tal o cual producto alimenticio por su gran valor energético en calorías, atendiendo de este modo más a su valor como combustible que como reparador de las partes constituyentes gastadas del organismo. La verdad también era que no se conocía la cantidad en tiempo que un determinado átomo permanecía en el cuerpo, y como consecuencia de ésto, no se sabía el papel verdadero que los alimentos desempeñaban en el organismo. Los primeros ensayos fueron realizados en vegetales y luego en los animales de experimentación.

De trabajos realizados por el Dr. Hevesy, tomaré lo que ocurre en el organismo con los átomos de sodio. El sodio es uno de los elementos que forma la sal común, el cloruro de sodio, compuesto que conocemos como sal de mesa. Bien, se puede formar sal de mesa con sodio radiactivo, que tiene como cualquier elemento radiactivo un período de vida radiactiva, al término de la cual la mitad de su radiactividad, se ha desvanecido, y pasará otro lapso igual para que la mitad remanente se desintegre a un 50%, y así sucesivamente.

Con este hecho en mente, se puede dar a la alimentación de un individuo el cloruro de sodio que contenga el elemento radiactivo y medir la concentración de sodio radiactivo que excrete diariamente. Es un hecho comprobado que el cuerpo humano segrega casi 4% de sodio radiactivo al término de 65 días. De ahí que se puede estudiar la cantidad de sodio que el organismo intercambia con los alimentos. Un hecho es que una persona de 80 kilos de peso contiene 54 gramos de sodio, en sus líquidos extracelulares, más de 33 gramos de sodio están contenidos en sus cédulas. De estos últimos, cuatro quintas partes (26.4 gramos) están contenidos en la trama celular que forma el armazón óseo. Parte del sodio del organismo entra en intercambio con el sodio proporcionado en la alimentación. Excepto unos 18 gramos de sodio contenidos en la trama mineral que forma el armazón óseo que por su enlace químico, tan fuertemente constituído, es retenido por el esqueleto sin intercambiarlo. Los hechos encontrados en la dieta del sodio han puesto de manifiesto que al cabo de 1134 días el organismo ha intercambiado unos 70 gramos de sodio.

Uno de los problemas en la callosidad o soldadura ósea, estriba principalmente en la medida en que se produce el intercambio de los átomos del esqueleto con el plasma sanguíneo y la linfa. Gracias a que en los reactores atómicos se puede contar con gran variedad de isótopos radiactivos, se usó en el fosfato radiactivo, uno de los componentes principales de la apatita ósea, el fósforo radiactivo. Por ejemplo, la experiencia realizada con una rata adulta, permitió descubrir que el fósforo, conteniendo el $P^{32}$, aumentó en el esqueleto en la rata, inicialmente con enorme rapidez para en seguida al término de una hora volverse muy lenta.

Naturalmente que fenómenos de orden de equilibrio iónico tienen lugar entre la capa exterior del tejido óseo y el plasma y linfa que lo irrigan. Esto provoca a no dudarlo, disolución de cristales y recristalización de otros cristales de apatita ósea. Existen hechos comprobados mediante radioautógramas que la asimilación es efectiva al término de pocos minutos.

Muchas de las experincias de restitución de los bordes de cristales rotos de sales complejas, han puesto de manifiesto que existe intercambio iónico entre el cristal y la solución circundante. Es un caso particular de la Ley de la Acción de las Masas, porque a no dudarlo, en el esqueleto la

concentración fosfática tiene que ser varios cientos de veces mayor que en el plasma. Esto naturalmente explica la dificultad de soldadura que se nota entre las partes blandas del esqueleto y las partes duras. En las primeras será más fácil el intercambio, mientras que en las segundas ocurrirá con más despaciedad. Los investigadores de esta clase de trabajos tienen que estar dotados de una paciencia a toda prueba; porque la radiactividad inoculada debe corresponder a niveles de muy baja radiactividad que no exponga al animal y que el mismo tiempo sea medible y para este estudio la radiactividad en el animal debe mantenerse por un tiempo bastante largo. De esta manera se llegó a comprobar que en un conejo al término de 50 días una tercera parte de su esqueleto blando se renovaba mientras que la renovación de la parte dura era demasiado limitada.

Una bonita historia sería describir las experiencias que se realizaron para verificar qué fracción de átomos de calcio se hereda. Este tipo de investigación se llevó a cabo con una pareja de ratones activados con $Ca^{45}$; y en los descendientes se investigó la fracción de calcio radioactivo que eliminaban en el transcurso de su vida, de este modo se comprobó, con alimentación de calcio inactivo, que casi una tercera parte es lo que se renueva. Y para no resultar tedioso diré que al término de la duodécima generación ya no se encontró calcio original de la pareja progenitora. Claro está, que este hecho hay que atribuirlo a que el calcio contenido en el cuerpo, casi, cerca del cien por ciento reside en el esqueleto.

Si bien, el calcio dura tantas generaciones, no sucede así con otros elementos. El deuterio, un isótopo del hidrógeno y componente del agua pesada, ha permitido poder responder al tiempo de herencia del agua. El cuerpo humano, y el de los demás seres vivos, tienen un período de asimilación normal para el agua. Bien, estudios en el ratón permitió encontrar que al término del año y días las moléculas de agua heredadas de la madre habían desaparecido, hay que recordar que un año es un buen período en la vida de un ratón.

Mucho se habla de los peligros de la radiactividad, pero nadie hace mucho caso de eso. Las edificaciones siguen haciéndose como hace veinte años atrás de Hirosima y Nagasaki. No se constituyen refugios antirradiactivos; parece que no se cree que un buen día un estadista puede sufrir una enajenación mental y originar el horror de los horrores. Y tampoco se piensa que la creciente actividad industrial nuclear, como centrales eléctricas por ejemplo, produzcan fantásticas masas de material radiactivo de deshecho cuya eliminación va al mar o profundos pozos.

La contaminación atmosférica o marítima, trae como consecuencia directa la ingestión por los animales y vegetales de trazas de elementos radiactivos, que luego comidos por el hombre incrementan la leucemia, el cáncer, u otros males. Sabido es que la "tristeza" de las vacas es produci-

da por trazas de elementos como estroncio, y que la ingestión de leche o carne de tales animales afectados producen en el hombre la misma enfermedad. Claro está que, todas estas trazas llegan en la lluvia que las trae en solución.

Para conocimiento del lector daré unos pocos datos del profesor D. Georg Von Hevesy, de quien he tomado algunas citas para este artículo. El Profesor Hevesy, es ganador del Premio Nóbel, vive en Estocolmo, nació en Budapest en 1885. Trabajó con Niels Bohr en Copenhague y en 1926 a 1934 fue catedrático en la Universidad de Frigurgo. El Año de 1943 que se le otorgó el Premio Nóbel, aceptó una Cátedra en la Universidad de Estocolmo. Son muchas las universidades que le han conferido el título de Doctor Honoris Causa. Es miembro de diez academias científicas de Europa y Asia. Es autor del "Manual de Radiactividad" y del "Curso Práctico del Análisis Espectroscópico con Rayos-X" y ha escrito más de 400 trabajos en revistas científicas de muchos países.

---

BIBLIOGRAFIA:

Atomic and Nuclars Physics.—Robert S. Shankland Universitas—Vol. 1.— Nov. 1963.— Nº 3.

# Un Año de Técnica Marítima

Por J. MARIE
Presidente de la Asociación Técnica
Marítima y Aeronáutica.
De la "Revue Maritime" Nº 203.

*El objeto que se propone este artículo, según una costumbre ya antigua, es indicar en los campos de la Marina Militar y de la Marina Mercante, los hechos principales y las nuevas construcciones que han tenido lugar durante el año trascurrido.*

**Marina Militar**

El acontecimiento notable en el campo de la Marina Militar ha sido la decisión tomada el 20 de Marzo de 1962, de poner en gradas en el puerto de Cherburgo el primer submarino francés de propulsión nuclear lanzador de proyectiles balísticos.

Esta decisión está situada en la línea de acción del Gobierno que, después de haber prescrito en 1960 el estudio para la construcción de un reactor prototipo en tierra, ordenó en 1961-1962 hacer los primeros estudios para el desarrollo del sistema de armas MSBS y el establecimiento de los medios de experimentación que comprenden en particular, la construcción del submarino experimental "Gymnote".

Esta decisión, que consagra la voluntad del Gobierno de dotar al país de una fuerza naval de disuasión, ha sido posible gracias al desarrollo favorable de estos estudios y experimentos.

En Marzo de 1963 se emprendió en Cadarache el montaje del reactor prototipo en tierra, y los ensayos en caliente de los elementos del circuito primario fueron continuados sobre un arrollamiento experimental. La entrada en servicio de una estación experimental en tierra permitió en Abril de 1963 efectuar los primeros lanzamientos aéreos de las moquetas; se ha previsto lanzamientos ulteriores en arcones submarinos, y después, desde 1966, los lanzamientos tendrán lugar desde el submarino experimental "Gymnote".

La construcción de este submarino emprendida en 1962, se desarrolla según el ritmo establecido.

La construcción de las secciones del casco, de la parte lanzadora de este buque, en la que se emplea el nuevo acero previsto para los submarinos lanzadores de proyectiles dirigidos, ha confirmado la esperanza que había sido puesta en la validez de los métodos de ejecución y de soldadu-

ra efectuados por las *"Constructions et Armes Navales de Cherbourg"*.

Entre los estudios importantes emprendidos, citaremos los hechos sobre la navegación por inercia y su recalada por visual astral periscópica, y los hechos con los equipos de navegación del submarino con el objeto de conferirle, con gran seguridad de empleo, las convenientes cualidades de maniobrabilidad a cualquier velocidad.

La entrada en servicio, en el *"Dique de Carenas"*, en 1963, de aparatos nuevos importados de los Estados Unidos o fabricados en Francia, debe permitir el mejoramiento de los métodos de análisis del funcionamiento en inmersión de un modelo de submarino, y debe servir también para determinar las ecuaciones completas de su movimiento. En el *"Dique de Carenas"* y en la industria se ha puesto en servicio los medios de simulación para utilizar, tanto los resultados así obtenidos en el campo teórico, como en el práctico.

El problema de la navegación a velocidad muy pequeña en las condiciones que permitan efectuar en inmersión el lanzamiento de proyectiles dirigidos, es materia de estudios importantes que deben tener por resultado la construcción de sistemas de estabilización, recurriendo a técnicas avanzadas de automatismo.

Tales son las principales líneas de la acción emprendidas para asegurar la construcción de una fuerza naval de disuasión.

Antes de abordar los otros aspectos de la actividad de la Marina Militar, debemos recordar lo mucho que nuestra Marina ha sufrido con la tragedia de la pérdida del submarino norteamericano "Thresher" y cuan profundo es la solidaridad de nuestros marinos.

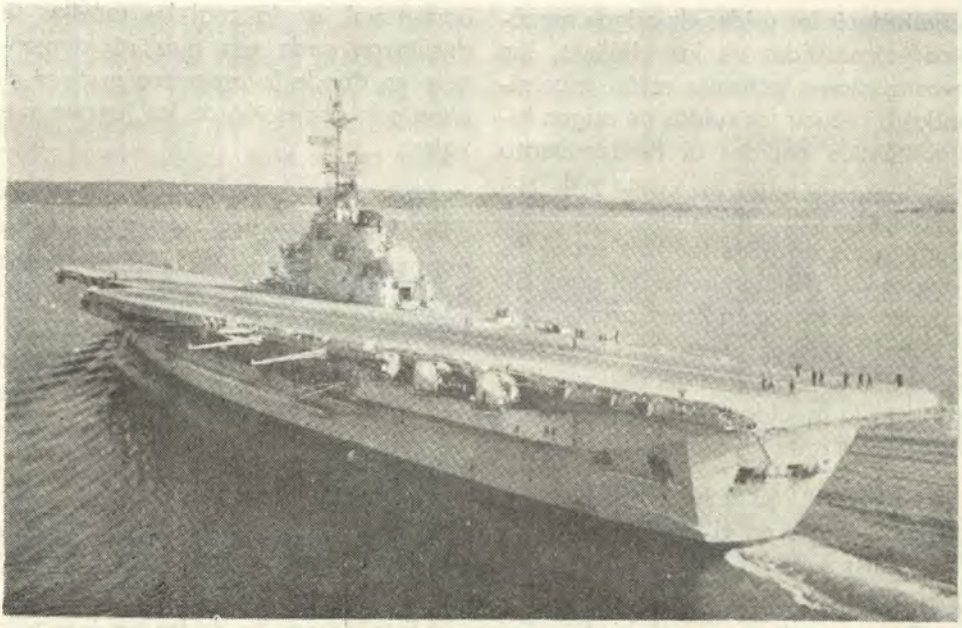
Los programas de construcción y de modernización de nuestros barcos de superficie se han desarrollado en buenas condiciones.

El portaviones "Foch" que ha terminado con éxito el conjunto de sus pruebas de recepción, acaba de reemplazar en la escuadra al portaviones "Clemenceau".

Las pruebas de preparación y regulación de los diversos elementos del sistema de armas "Masurca", desarrollado para el establecimiento de *"Ruelle"* —y que debe constituir el armamento principal de nuestras fragatas lanza proyectiles dirigidos, la primera de las cuales, el "Suffren" ha sido puesta en gradas en Lorient, en Enero de 1963 y cuya segunda, el "Duquesne" lo será bien pronto en Brest,— continúan tanto en el Centro de Experimentación de la Isla de Levante, como a bordo del "Ile d'Oleron".

Paralelamente, el estudio de los problemas presentados por el almacenaje a bordo de estos nuevos proyectiles, ha sido emprendido en la D.C.A.N. de Lorient y en el Polígono de Gavre.

El período transcurrido desde la última sesión ha estado marcado por



El Portaviones "Foch"

la determinación del sistema de armas "Malafon" a bordo del escolta de escuadra "La Galissoniere".

Este sistema de armas antisubmarinas está constituída esencialmente por un torpedo con autodirector acústico, llevado durante la primera fase de su recorrido por un planeador teleguiado: forma un conjunto complejo que comprende un sonar para la detección del blanco; instalaciones de almacenaje y de lanzamiento del proyectil dirigido; un radar para la persecución del proyectil; un calculador que al recibir del sonar la posición y la velocidad del blanco y del radar los mismos elementos de proyectil dirigido, elabora los elementos de puntería de la rampa y las órdenes que hay que darle al proyectil para asegurarle al torpedo su guía en dirección y en alcance. Estas órdenes son telecomandadas por radio.

Los lanzamientos ya efectuados han demostrado los excelentes resultados de este sistema de armas y su buen funcionamiento, y permiten después de algunos ajustes, prever antes de fin de año las pruebas de evaluación.

La eficacia de esta arma, como toda la de las armas antisubmarinas, está dominada por la calidad del escucha. Paralelamente al desarrollo de nuevos sonares de gran precisión, se ha emprendido esfuerzos importantes a fin de reducir los ruidos propios de los sonares instalados en cúpula o en bulbo.

Independientemente de los procedimientos que hay que poner en acción

para reducir los ruidos de origen mecánico y los ruidos de las hélices, las investigaciones actuales están encaminadas a reducir los ruidos de origen hidrodinámico debidos al deslizamiento del agua a lo largo del casco y de sus apéndices. Estas investigaciones comprenden los estudios teóricos sobré los campos del deslizamiento del agua alrededor de los apéndices; pruebas en el túnel; pruebas efectuadas que van desde el examen visual del deslizamiento hasta la medida del ruido propio de las cúpulas o de los bulbos del sonar.

En 1962-1963 se ha hecho pruebas con este objeto en el "D'Estress" y en "La Galissonniere", que continúan todavía.

Estos estudios y pruebas de gran aliento, que persiguen un objetivo muy preciso, como es el aumento de la eficiencia de un sistema de armas, son un vivo ejemplo de la estrecha colaboración que existe y que debe continuar existiendo, no solamente entre los Ingenieros del Cuerpo de Ingenieros de la Marina, *Genie Maritime*, a pesar de la diversidad de su especialización, hidrodinámica, electrotécnica, escucha submarina, casco, sino también entre el Genie Maritime y los Oficiales de Marina.

Están en preparación transformaciones profundas del material de telecomunicaciones de la Marina, no solamente en los radares de vigilancia, y en la utilización de las informaciones del radar, sino también en el material de las radio-comunicaciones.

La verdadera causa se encuentra en las causas mismas de la guerra aero-naval, en la cual los móviles se desplazan cada vez más rápidamente y en donde la amenaza nuclear obliga a la dispersión de las fuerzas navales.

Por esto es necesario que el alcance de los enlaces tácticos sea enormemente aumentado, multiplicado por un factor de diez aproximadamente.

Se debe aumentar igualmente la velocidad de la transmisión de los mensajes: nuestros estudios, que tratan no solamente de los materiales, sino también sobre las antenas y sobre su utilización a bordo, han hecho progresos sustanciales desde hace un año.

Este desarrollo de los equipos y la complejidad de los sistemas de armas se traducen en un aumento importante del espacio relativo ocupado por el armamento y el equipo de los buques.

En un escolta de escuadra tipo *Surcouf*, el espacio ocupado por estas instalaciones representa aproximadamente un 15% del volumen total del buque: en la fragata lanzadora de proyectiles dirigidos "Suffren" este espacio representa el 28% de su volumen, o sea casi el doble que en el anterior.

Por otra parte, el peso específico de estas instalaciones es cada vez más pequeño: en "Surcouf" se necesita $2.6 m^3$ para alojar una tonelada de material ofensivo: en la fragata lanzadora de proyectiles dirigidos se necesita $4.9 m^3$. Estas instalaciones se desarrollan cada vez más en los buques mayores.

Estas últimas presentan a la arquitectura naval nuevos problemas, y teniendo en cuenta además las mayores exigencias de la estabilidad de los buques que resultan de las condiciones del empleo de los sistemas de armas, dichas condiciones conducen finalmente a construir buques de un tonelaje relativamente grande en los cuales es imperativo tratar de hacer economías de peso en las partes altas, donde el aumento de peso en los fondos es necesario.

Estos aumentos de peso requieren el construir cascos más resistentes a las explosiones submarinas, reducir la amplitud de sus vibraciones y aumentar la resistencia y la flexibilidad del aparato propulsor.

La actividad de los arsenales ha seguido siendo muy elevada.

En el arsenal de Cherburgo el submarino "Eurydice", séptimo de la serie de submarinos tipo *Daphné* hizo sus pruebas en Marzo de 1963.

Además del submarino experimental lanza proyectiles dirigidos "Gymnote", están en construcción dos submarinos tipo Daphné, el "Junon" y el "Venus" que serán presentados para su recepción a fines de 1964 y a principios de 1965 respectivamente, y un petrolero de cabotaje el "Aber Wrach".

En este puerto la remodelación del de "La Saone" acaba de estar terminada.

En el arsenal de Brest, en donde el portaviones "Foch" acaba de terminar sus pruebas, ha sido presentado el portahelicópteros "La Resolue" en Julio último para su recepción.

El programa de construcciones de este puerto comprende además, un transporte de barcazas de desembarco el "L'Ouragan" cuya puesta a flote ha tenido lugar a fines de 1963; un transporte aprovisionador de municiones y de proyectiles dirigidos, y la segunda fragata lanzadora de estos proyectiles cuya puesta en gradas ha sido decidida a principios de Enero de 1963.

Los trabajos de remodelación de cuatro escoltas de escuadra que deben recibir el sistema de armas "Tartar" han sido confiados al arsenal de Brest. Los trabajos de remodelación del primero de estos buques, el "Dupetit Thouars" están prácticamente terminados.

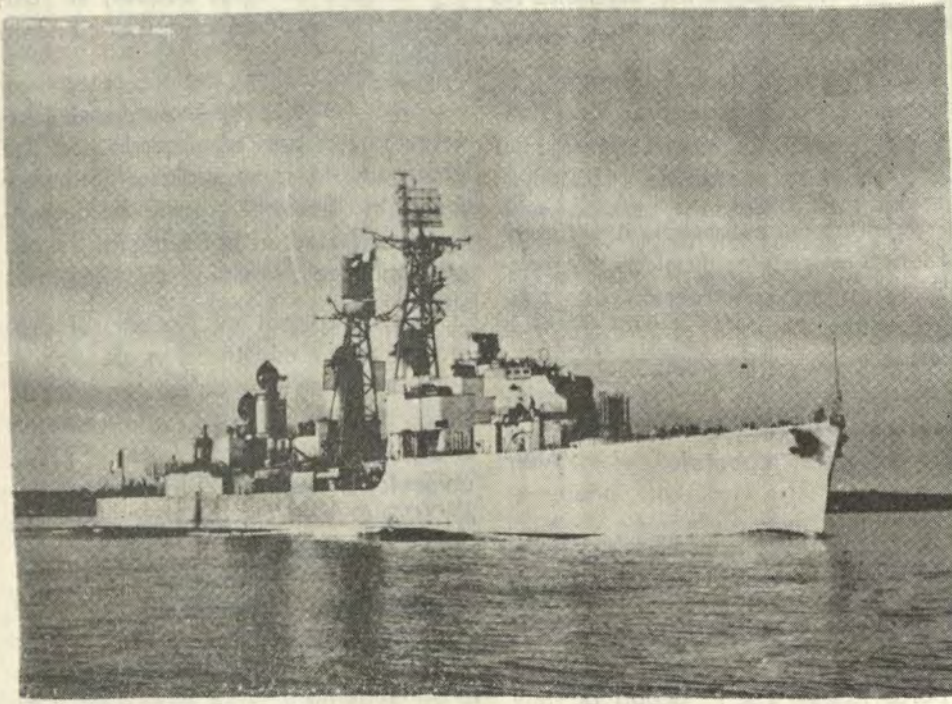
Los trabajos del segundo, el "Du-Chayla", ya han comenzado. Se ha efectuado la misma clase de trabajos en el "Bouvet" a partir de Setiembre de 1963 y en el "Kersaint" serán efectuados a principios de 1964.

En el arsenal de Lorient, el programa de la construcción de avisos-escolta está en vías de ser terminado. Cinco de ellos han sido admitidos en el servicio activo desde Julio de 1962, un sexto, el (nuevo) "Commandant Bory" fue presentado para su recepción el verano último.

El "Protet" fue presentado para su recepción el mes de Octubre último: el "E.V. Henry" fue puesto a flote en Setiembre, y se emprenderá el



El porta helicópteros "La Resolue" en la rada de Brest.



El escolta de escuadra "Dupetit Thouars" después de su remodelación

montaje del tercer buque de apoyo logístico.

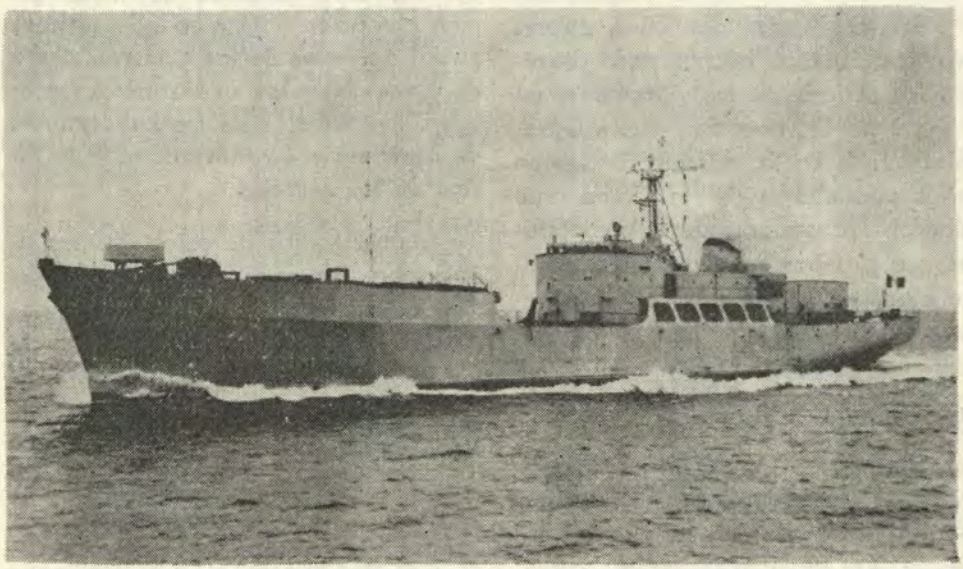
El primer buque de este nuevo tipo, el "Rhin" ha sido presentado para su recepción en Octubre, y el segundo, el "Rhone" que fue puesto a flote en Diciembre de 1962 fue presentado para su recepción en Noviembre último.

En 1962 se puso en gradas en Lorient la primera fragata lanzadora de proyectiles dirigidos "Suffren".

El **Etablissement d'Indret** ha terminado los principales elementos del reactor prototipo de tierra Cadarache y ha contribuido a su montaje. Ha asegurado la construcción y el montaje del aparato propulsor del portahelicópteros cuyas pruebas serán efectuadas próximamente. Le ha sido confiada la construcción de los aparatos propulsores de las dos primeras fragatas.

La actividad del **Dique de Pruebas de Carenas,** se ejerce como de costumbre a favor de la Marina Militar y de la Marina Mercante. En lo que concierne a la Marina Militar el **Dique de Carenas** ha participado en los estudios concernientes al mantenimiento, la permanencia en inmersión y a la tenida del submarino atómico lanza-proyectiles bajo la acción de las olas. Como ya lo hemos indicado anteriormente, ha emprendido numerosos estudios para lograr la reducción de los ruidos propios y los emitidos por los buques.

La instalación de una línea de ejes inclinables en el túnel de cavita-



El buque de apoyo logístico "Rhin" en sus pruebas.

ción ha permitido, desde hace un año, examinar el funcionamiento de las hélices de nuestros buques de guerra en condiciones más cercanas a la realidad.

Finalmente, el problema de la cavitación de las hélices contra-rotativas de los torpedos ha podido ser abordado de una manera satisfactoria, gracias a la instalación en el túnel, de una línea especial de ejes construída por el **Etablissement de Saint-Tropez**.

En lo que concierne a la Marina Mercante, la actividad del **Dique** ha mantenido aproximadamente su nivel habitual. Si bien, a consecuencia de las circunstancias el número de proyectos nuevos estudiados ha disminuído desde hace cinco años, en cambio, los estudios de un carácter más general han aumentado en volumen.

En este orden de ideas, citaremos los estudios hechos para disminuir los peligros de las vibraciones en la popa de los buques y las pruebas de la tenida en la mar efectuadas en varios paquebotes de la Compagnie Général Transatlantique y completadas con pruebas análogas hechas sobre modelos.

Por otra parte, algunos puertos le han conferido al **Dique** estudios relativamente importantes:

—estudio de la tenida en la mar de los petroleros en el Paso de la entrada al Gironda,

—estudio de los esfuerzos soportados por las estancadas durante las maniobras de atraque de los grandes petroleros, y

—estudio del paso de los petroleros por el Passe de Martingues.

Ha continuado el desarrollo y modernización de los equipos del **Dique**. En particular ha sido creado un **Centro de Matemáticas** que dispone desde ahora de un calculador digital de gran capacidad empleado a la vez para la resolución de los problemas teóricos y para el examen automático de las pruebas: dispone igualmente de dos calculadores analógicos, uno de los cuales es de gran capacidad, empleados de preferencia para el estudio de los problemas de la maniobrabilidad de los submarinos.

Para terminar, entre los numerosos ejemplos que se podría tomar para ilustrar el esfuerzo de investigación científica y técnica que se hace en los **Servicios de las Construcciones de Armas Navales,** desearíamos tratar sobre los trabajos de los **Laboratorios de Resistencia de Materiales, y de Física de los Metales**.

Los estudios de estos últimos años sobre las capacidades de revolución bajo presión, han sido prolongados ahora hasta el establecimiento de las tablas numéricas que permitirán calcular exactamente, a todas las oficinas de estudio, dichas capacidades. Para ir más lejos aún, se trabaja para establecer un programa general, que hará que este cálculo sea directamente justiciable por las máquinas electrónicas de cálculo.

Empleando como punto de partida los trabajos de Henry Poincaré (**N. del T.**—Matemático francés autor del descubrimiento de las funciones fucsianas: nacido en 1854 y fallecido en París en 1912), el **Laboratorio de la Resistencia de Materiales** ha concebido un nuevo método de fotoelasticimetría de tres dimensiones que escapa a los serios inconvenientes de todos los métodos ya conocidos: la experiencia ha corroborado de una manera excelente los resultados teóricos, y razonablemente se puede esperar la próxima preparación de una técnica, a la vez cómoda y precisa que abrirá verdaderamente el dominio tridimensional a la fotoelasticimetría.

Se sigue desarrollando los medios estudiados de la estabilidad del buque en la mar, tanto para la distribución de pesos y contrapesos, como respecto a los movimientos de plataforma, lo cual permite considerar campañas de experimentación más sistemáticos que en el pasado, y cuyos resultados podrán ser examinados en plazos razonables, gracias a los equipos electrónicos.

Estos son los mismos equipos que han sido empleados para situar sobre bases más seguras los diagramas fundamentales relativos a las ondas de Lamb, indispensables para el empleo racional de estas ondas, a fin de poder hacer el control de las planchas delgadas por medio de ultrasonidos.

En este mismo campo de métodos de control, este es un método de una eficacia incomparable, que ha sido aportado por el **Laboratorio de Física de los Metales** con la metalografía no destructiva.

De esta manera, esta nueva técnica se ha difundido con gran rapidez; y no solamente es ahora aplicada y preconizada en nuestro país por la **Electricité de France,** por las **Asociaciones de Propietarios de Aparatos de Vapor** y por la **Energía Atómica** y por muchos otros empleadores, sino que además, es ahora conocida y empleada en todas partes del mundo. Desde luego, no cesa de recibir nuevos perfeccionamientos en el **Laboratorio de Física de los Metales**.

Derivada de la metalografía no destructiva al microscopios electrónico, ha visto ella también desde hace un año, su interés de afirmarse rápidamente. Muy a menudo permite en efecto, identificar con seguridad los procesos de ruptura que el análisis morfológico de fracturas a escala microscópica no es capaz de determinar: revela también la intervención de factores que sin ella quedarían insospechados, y por ende constituye un medio irremplazable para el peritaje de averías por roturas, y para la investigación de los medios adecuados para evitar su repetición.

Es por esto que la **Dirección de Investigaciones y Medios de Pruebas de Delegación Ministerial de Armamentos** acaba de confiar al **Laboratorio de Física de los Metales** la confección de un atlas de microfractografías concerniente a roturas frágiles o permanentes qne constituirá, a no dudarlo, un documento de una utilidad excepcional para todos los que em-

plean los materiales metálicos en condiciones cada vez más severas a las cuales han sido sometidos dichos materiales.

### Marina Mercante

Para 1962, las estadísticas relativas a los buques de más de 100 tons. dan un tonelaje total de 8'320.000 tons., lanzadas, aproximadamente, entre las cuales el Japón sigue el primer lugar, antes que la Gran Bretaña y que Alemania Occidental con los porcentajes de 26, 13 y 12% respectivamente con relación a la producción mundial: la parte francesa se eleva al 5,7%.

Este total hace resaltar un aumento de 365.000 tons., sobre el año 1961. La estadística de los buques en construcción acusa por su parte, un aumento de un 6% sobre el año precedente; 38% concerniente a los buques petroleros.

A este respecto nos parece útil mencionar dos tendencias que han sido seguidas y que se han afirmado recientemente: la búsqueda de la productibilidad y la automatización.

Considerada solamente bajo el aspecto de la economía de la construcción y poniendo aparte la modernización y la reorganización a las cuales se han entregado numerosos astilleros, se puede observar en diferentes países y especialmente en la Gran Bretaña y en Polonia, una tendencia hacia una cierta estandarización en la construcción: algunos astilleros proponen modelos standard (buques con cubierta corrida, — petroleros que transportan a granel y traineras).

Desde el punto de vista de la explotación, la búsqueda de la productibilidad ha incitado a los armadores a tomar iniciativas originales, de acuerdo con los constructores.

Primeramente, se puede recordar que la tendencia a los grandes tonelajes se ha afirmado de nuevo desde hace un año, especialmente para los transportes a granel sólido y líquido que efectúan largos recorridos.

El mejoramiento de las formas del casco ha sido estudiado especialmente en el Japón para los petroleros de 40.000 a 50.000 toneladas, con disminución de la eslora, disminución del peso del casco en un 6,2% y disminución del precio 2,5%, pero con un aumento del calado.

La adopción de sistemas de gobierno a proa de los buques, que permite maniobrar sin remolcadores, y el mejoramiento del equipo de la transferencia de la carga con el aumento del gasto horario de las bombas, muestran claramente que la necesidad de reducir los costos inherentes al contacto con tierra, no escapan al espíritu de muchos de los explotadores.

La estada y las estadías de los buques en los puertos son en efecto, la causa de gastos considerables que gravan pesadamente sobre la exploración del capital que representan. De un 50 a un 75% de toda la vida activa de un carguero que transporta mercaderías diversas transcurre en los puertos.

Con esta perspectiva, nos limitaremos a citar el ejemplo del buque de carga noruego "Bessenggen" de 9250 t.d.w., recientemente entrado en servicio. Equipado con tres grúas de pórtico que ruedan sobre rieles; de un precio total aproximadamente de 11,5 millones de Francos; cada una maniobrada por un solo hombre; este buque puede efectuar el embarque o desembarque de su cargamento de papel periódico con 10 hombres en 10 horas, en lugar de hacerlo con 60 hombres en 3 días, reduciendo de ese modo en un 80% la duración de las escalas. Esto nos conduce a la automatización aplicada a los buques.

Intimamente ligada al progreso industrial de esta segunda mitad del siglo, la automatización parece inscribirse ahora de una manera ineluctable como una nueva etapa en la evolución de los transportes por mar.

Desde hace dos años los japoneses han tomado la delantera, y la evolución ha llegado ya a una treintena de sus buques sobre los cuales, por automatización y comando centralizado de sus máquinas (y también de sus auxiliares), la reducción del personal se opera de una manera cada día más notoria.

En el Japón, así como en la URSS y en los Estados Unidos, se trata de disminuir el personal en un 40 o en un 50% en los petroleros.

Se puede notar igualmente que el Gobierno japonés ha previsto un crédito de 14,5 millones de yens para el estudio de un petrolero económico de 65.000 t.d.w., que no tendrá sino 19 tripulantes.

En los Estados Unidos, se hace estudios para aplicar la automatización a dos buques de investigaciones oceanográficas, así como a los petroleros.

El carácter tan internacional de nuestra industria se ha traducido de nuevo en 1962 en una serie de congresos importantes, en los cuales han participado delegados del **Servicio Técnico de la Construcción de Armas Navales, de la Cámara Sindical de Constructores Navales del Instituto de Investigaciones de Construcción Naval y del Bureau Veritas.**

Por orden cronológico se puede citar:

—La conferencia sobre la teoría del buque organizada por el Profesor Weinblum de la Universidad de Hamburgo, que tuvo lugar en esa misma ciudad en Enero de 1962.

—La reunión del Comité Electrónico Internacional para las instalaciones de a bordo en Mayo de 1962, en Bournemouth.

—La reunión del Congreso Internacional de Máquinas de Combustión (CIMAC) que tuvo lugar en Copenhague en Junio de 1962,

—La reunión anual del Instituto Internacional de la Soldadura en Oslo, Julio de 1912.

—El 4º Simposium sobre hidrodinámica naval en Washington en

Agosto de 1962, en la cual tomó parte el Ingeniero General Brard, Director del Dique de Carenas.

A esta lista hay que agregar las primeras reuniones de los grupos de trabajo de la **Organización Marítima Consultiva Intergubernamental** (OMCI — IMCO) que desde Mayo de 1962 han emprendido el estudio de los problemas de estabilidad en estado intacto, compartimentaje y estabilidad después de las averías, en conformidad con la Convención de Londres de 1960.

Pasemos ahora una revista rápida a los temas principales que han sido objeto de estudios particulares:

En lo que concierne a la construcción naval propiamente dichas y a la producibilidad de los astilleros, recordemos dos comunicaciones remitidas a la Royal Institution of Naval Architects: la primera comenta las nuevas disposiciones adoptadas para la construcción en ciertos astilleros escandinavos, entradas recientemente en servicio; la segunda hace resaltar la importancia del empleo de las calculadoras electrónicas en los astilleros para hacer los cálculos de la estabilidad y para el balanceo de las formas (problemas del pulimento).

La evolución de los buques de pasajeros, en lo que concierne a sus formas, a su armadura, a su estabilidad y a sus medios de propulsión, ha dado lugar a un estudio presentado por M. Carter a la North East Coast Institution en conexión con los estudios de la O.M.C.I. citados anteriormente.

En la Gran Bretaña se sigue manifestando un gran interés por los pequeños buques de colchón de aire. A título de prueba un hovercraft "Vickers V. A. 3., que lleva 24 pasajeros ha sido autorizado el verano último para efectuar un servicio comercial sobre un recorrido de una veintena de kilómetros.

Por otra parte, a raíz de las pruebas concluyentes efectuadas con un modelo de tipo reducido, la Sociedad Denny decidió construir cuatro hovercrafts "D 2000" capaces de llevar 70 pasajeros.

Hay un tema que ha sido siempre objeto de varias comunicaciones: la resistencia al avance.

Tres memorias se refieren a la resistencia a las olas y a la resistencia por frotamiento.

La comparación de los resultados en el servicio de seis buques idénticos de 13.700 tons., de desplazamiento, con las pruebas de sus modelos al 1/22, ha servido de tema para un estudio presentado en la Gran Bretaña.

Otros dos estudios concernientes a las hélices; el primero se refiere a las condiciones del empleo de hélices super-cavitantes, y el otro es relativo a las características del conjunto hélice-tobera, considerado desde el punto de vista del rendimiento y de la cavitación.

Otro tema importante; la resistencia de las estructuras, ha llamado la atención a varios autores, (la me-

dida de las fuerzas de acción y la influencia de las aberturas laterales sobre la resistencia de las estructuras).

Aunque estos temas se refieren más particularmente a los buques de guerra, nos parece útil mencionar tres ponencias norteamericanas relativas a ciertos aspectos de la resistencia del casco, en los cuales pueden estar eventualmente los buques mercantes. La primera concierne a la resistencia de las armaduras a los choques y muy particularmente a las explosiones submarinas. Las otras dos, más teóricas, se refieren a la resistencia de los cascos cilíndricos sometidos a una presión hidrostática (caso de los buques mercantes submarinos).

Las vibraciones de los cascos han sido estudiadas bajo diferentes aspectos (Métodos de cálculos de la amplitud de las vibraciones, efectos de la masa de agua arrastrada).

Finalmente, un autor norteamericano trata de la influencia sobre las vibraciones del campo de presiones periódicas provocado por la rotación de la hélice.

En lo que concierne a la conducta de los buques con mar agitada, las observaciones hechas en el Atlántico Norte a bordo del buque oceanográfico "Weather Report", se refieren a la vez a la altura de las olas, a la propulsión, a los movimientos del buque y a los esfuerzos soportados por la armadura.

Siempre de actualidad, la importante cuestión de la lucha contra la corrosión ha dado lugar a numerosos estudios referentes especialmente a la preparación de las superficies y a la protección de las planchas en los astilleros, particularmente en Francia.

Uno de estos es el relativo al empleo de ciertos inhibidores diseminados en la carga para proteger las cisternas de los petroleros. Según el parecer de los autores, todo reemplazo importante de planchas se evitaría durante una veintena de años.

En Francia M. Van Cauwenberghe iba a dar a fines de 1962 una conferencia muy importante sobre la preparación de la superficie de las planchas. Por el hecho del fallecimiento súbito del autor, esta conferencia no tuvo lugar sino a principios de 1963, bajo la égida de la **Asociación de Ingenieros en Anticorrosión**.

Desde el punto de vista internacional, los estudios comunes sobre la protección contra la suciedad y la corrosión, son efectuados por un grupo de expertos que se reunió varias veces en el O.E.C.E. en 1962.

**Propulsión**

En lo que concierne a la propulsión de los buques, notamos que en 1962 han sido lanzados:

—1118 buques a vapor con un total de 2'592.000 toneladas y

—1758 buques motores con un total de 5'727.000 toneladas.

Se mantiene el favor acordado al motor diesel por los que lo emplean. Se puede decir aún, que aumenta desde la reciente aparición de los moto-

res de cilindros de gran diámetro interior.

Se nota en efecto, que entre los buques en construcción en Diciembre de 1962, 22 de ellos son de un tonenelaje bruto superior a 30,000 toneladas, cuatro de los cuales son mayores de 40.000 tons., y deberán estar equipados con motores.

Así, los motores diesel susceptibles de suministrar 20.000 C.V. y más sobre un eje, han sido objeto de varias memorias (motores tipo Doxford, Burmeister & Wain, Gotaverken).

Otra memoria presentada en la Gran Bretaña se refiere a las explosiones en los carters; el autor expuso los resultados de las pruebas efectuadas con diversas planchas metálicas.

La turbina de gas, cuyo desarrollo parece estar marcando un compás de espera, no es por el momento, susceptible de entrar en competencia con el motor diesel para la propulsión de los buques mercantes: ofrece en cambio, probabilidades interesantes como fuente de energía para ciertas máquinas auxiliares, especialmente para los generadores de corriente eléctrica. Una memoria británica sobre este asunto muestra las posibilidades de desarrollo en este sentido.

Hay poco que indicar respecto a los grupos generadores de émbolos libres — turbinas de gas, a no ser un estudio relativo a la instalación efectuada en el remolcador japonés "Hiryu Maru" y a sus resultados en el servicio.

**Propulsión Nuclear**

Las investigaciones efectuadas desde hace algunos años sobre la aplicación de la energía nuclear para la propulsión de los buques mercantes, continúan tropezando principalmente contra el hecho de que las diversas instalaciones consideradas son exageradamente costosas.

Así, hasta hoy no ha habido ninguna construcción de esta clase con un carácter netamente comercial.

Las informaciones de la prensa especializada han dado a conocer que después de las pruebas, a veces un tanto laboriosas, el "Savannah" fue entregado a la U.S. Maritime Administration, y que hizo su primer viaje en Agosto de ese año.

La memoria presentada por M. Landis da un informe completo sobre estas pruebas en el cual se considera no solamente el funcionamiento de los reactores y de los aparatos propulsores —principales y de emergencia— sino también la eficiencia de las pantallas de protección, de los aparatos de control y la calidad del agua en los diversos circuitos, etc.

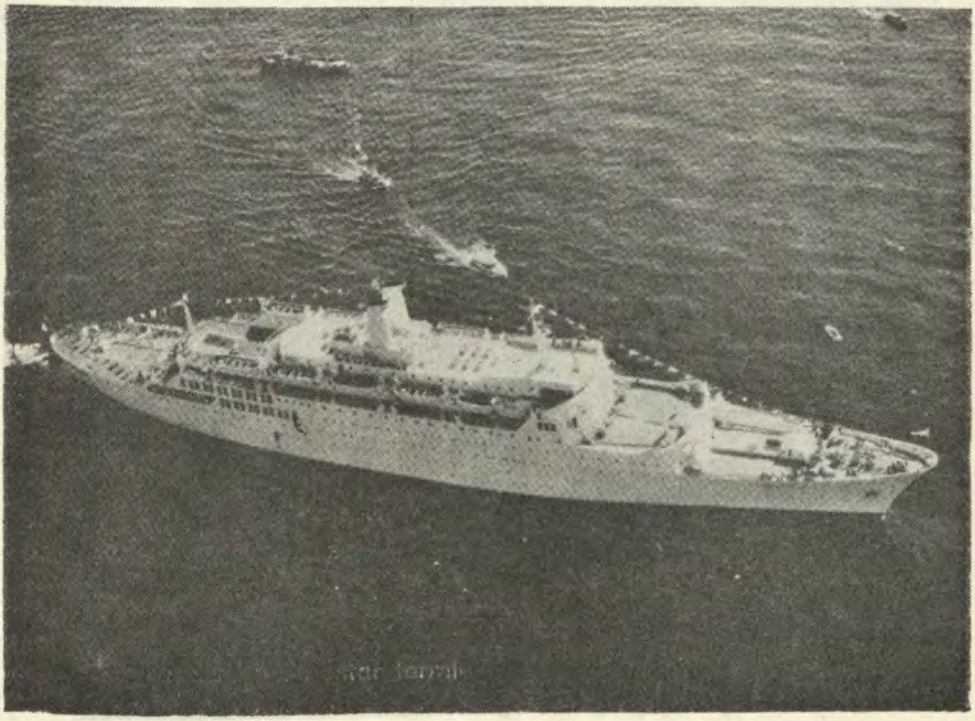
Respecto a las próximas construcciones, se sabe que a título experimental, los astilleros Howaldtswerke de Kiel han recibido en Noviembre de 1962 la orden para construir un transporte de carga a granel, de propulsión nuclear y de 16.000 t.d.w.; equipado con un reactor orgánico de 10.000 C.V.; su velocidad será de 16 nudos.

Este buque cuyo costo está avaluado en 50 millones de D.M. (31 de los cuales son para el reactor) podría entrar en servicio en 1966. Hay otro proyecto que está en estudio en Alemania; las Deutsche Werft han terminado los planos de un barco de 45.000 t.d.w., 20 nudos, petrolero o transporte de carga a granel, provisto de un reactor de agua hirviendo que sería comercialmente residuable.

Terminamos con la Marina Mercante indicando las entradas en servicio más notables:

Recordemos primeramente el paquebote "France" que efectuó su primera travesía del Atlántico en Febrero de 1962, y que ha seguido con una regularidad perfecta su itinerario de enlace con Norteamérica. Durante 1962 ha efectuado 22 viajes redondos y dos travesías que representan 150.000 millas marinas.

Según los datos suministrados por sus armadores, velocidad promedio en el curso de estos viajes ha sido de 30,4 nudos, —tanto en verano como en invierno,— lo cual demuestra



El paquebote "Ancerville"
(Foto Compagnie de Navigation Paquet)

que los excelentes resultados obtenidos al principio se han visto confirmados después

Lanzado en Abril de 1962, el paquebote "Ancerville" fue entregado en Agosto del mismo año por los Chantiers de L'Atlantique a la Compagnie de Navigation Paquet.

Este buque de 15.300 tons., está accionado por dos motores Burmeister & Wain de una potencia total de 24.000 C.V. Podrá transportar cerca de 800 pasajeros a 22,5 nudos en la línea Marsella Marruecos, Canarias, Senegal.

Los astilleros franceses han entregado igualmente en 1962 cinco petroleros de gran tonelaje, tres de los cuales están destinados para armadores extranjeros. El más importante de estos buques es el "Esso Austria" de



El petrolero más grande del mundo "Nissho Maru", de 132.000 toneladas, construido en el Japón

76.750 tons., que ha sido entregado en Junio los Chantiers de L'Atlantique a su propietario británico.

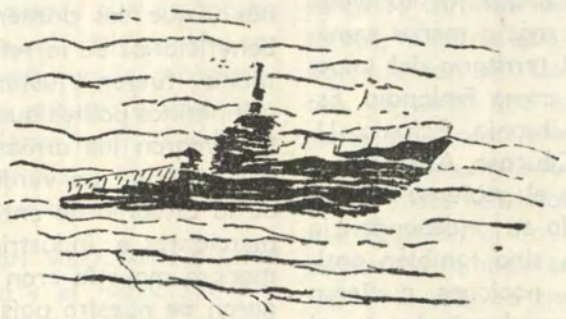
Entre las construcciones interesantes de los astilleros extranjeros, se puede mencionar:

—El super-petrolero "Manhattan" de 106.500 tons., de 19 nudos, construido en los Estados Unidos, y

—El petrolero más grande del mundo, el "Nissho Maru" de 132.000 toneladas de 17,2 nudos, construído en el Japón.

Finalmente, los dos paquebotes británicos "Transvaal Castle" y "Northern Star" de 35.000 y 24.700 toneladas respectivamente.

Se observará que en el primero de estos buques los locales comunes son accesibles a los pasajeros de todas las clases, como en un hotel.



# ¿Vientres o Cabezas Vacías?

Por el Dr. José Macernis
(De la "The Baltic Review")

Tal pregunta se propone Enrique Martínez Cado en su interesante artículo "El comunismo, una toma de conciencia", publicado en la revista "Estudios sobre el comunismo", 1960, Santiago de Chile.

Para contestar a esta pregunta basta recordar que cuando en 1917 los pueblos del imperio ruso sacudieron el yugo del zar, no todas las naciones que lo componían se hicieron comunistas, pese a que las condiciones de vida eran más o menos semejantes en todo el territorio del imperio. Así, pueblos como Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Ucrania, Georgia, Cáucaso, Azerbaidjan se alzaron contra el gobierno soviético y proclamando su independencia no sólo anti-rusa, sino también anti-comunista. Estas naciones pudieron defender su independencia frente al comunismo debido a que sus pueblos, si bien entonces tenían estómagos casi vacíos, albergaban en sus mentes un ideal más firme y grandioso que el ideal comunista. En nuestro país —Lituania— contra el invasor comunista se alzó no tanto la burguesía sino más bien, y principalmente, los trabajadores-campesinos pobres, a los que, pobremente vestidos, muchas veces he visto venir a las ciudades para integrarse al ejército lituano que estaba en su estado de formación. He leído abundante literatura lituana, editada después de la segunda guerra mundial bajo el régimen comunista. Según la ley comunista de la mentira obligatoria, los autores de esas obras se empeñan en hacer creer que esa resistencia contra el invasor ruso-comunista era obra sólo de la "burguesía". Para desvirtuar esa mentira basta recordar que casi todos los intelectuales lituanos fueron hijos de campesinos y que los primeros y numerosos beneficiarios de la reforma agraria lituana fueron justamente aquellos campesinos pobres que voluntariamente tomaron las armas para defender a su patria. La verdadera burguesía de la Lituania de entonces —los comerciantes e industriales— en abrumadora mayoría eran judíos y se fugaron de nuestro país junto a los comunistas rusos.

Por otra parte, el sabio atómico que traicionó a los Estados Unidos, el diplomático británico que desertó hacia Moscú, y el físico italiano que actualmente está trabajando en Asia para instalar centrales atómicas en China, son personas bien educadas e instruídas, pero de indudable vaciedad espiritual, con muy poca conciencia de su inconsciente vida marxista. Se trata de productos de la educación li-

beral que tenían por maestros infalibles a Kant, Hume, Hegel, Feuerbach, Rousseau, Spinoza, Engels, Marx... La civilización moderna es una civilización marxista que se ignora a si con esa característica. Y esta confusa civilización materialista empuja a la humanidad hacia la forma de vida que no hace compromisos con nada de lo ideal, aunque esa realización completa del materialismo vacíe los vientres. Basta recordar que el obrero norteamericano vive incomparablemente mejor que el obrero comunista-ruso, sin embargo los propagadores del comunismo encuentran también en EE. UU. oídos atentos en sujetos con cabezas vacías. Lo mismo se puede decir acerca de los obrero en Alemania Occidental y Oriental. Aunque ya suman 4 millones los alemanes que escaparon con peligro de su vida del "paraíso comunista", sin embargo la propaganda marxista aún encuentra bastantes tontos que prefieren teñir la vida de color rojo-materialista, aunque esto sea al precio de vientres vacíos.

El joven Karl Marx como hijo de intelectual judío y el fabricante Engels tampoco tenían vientres vacíos. En su juventud habían prestado oídos al fantaseador Hegel, el que con su "Lógica" negaba a todo el pensar lógico, es decir, vaciaba exitosamente las cabezas de sus alumnos. Habiendo perdido la firme base del pensar lógico, estos jóvenes se volvieron presa fácil del materialismo, particularmente en la forma que Feuerbach confirió al ateísmo. Marx se dio pronto cuenta de que podía aprovecharse de la miseria de los obreros industriales de entonces para transformar toda la vida humana según las fantasías de los pensadores materialistas. Lenín y un gran número de sus seguidores no se cansan en repetir que el materialismo-ateísmo es insustituible base del comunismo. Es de gran ingenuidad pensar que el comunismo tiene el propósito de mejorar la vida de las masas populares. Es sabido con qué ensañamiento luchaba Lenín contra todas las corrientes en Rusia, que trataban de mejorar la vida de las masas populares por medios razonables. Si los comunistas rusos tuvieran verdadero interés en llenar los vientres de los pueblos, bastaría que retirasen sus tanques y tropas de los países esclavizados. Si hicieran eso, entonces a cada familia lituana de 4 personas le correspondería unas 10 hectáreas, mientras que ahora a tal familia se le dan sólo un cuarto de hectárea, en tanto que toda la tierra restante sirve para enriquecer a la camarilla comunista-rusa. Si los comunistas rusos se alejaran de la Alemania Oriental, el "milagro alemán" se produciría también en esa región y llenaría no sólo los vientres del pueblo, sino también el tesoro estatal.

**Artimañas y coacción para vaciar las Cabezas.—**

Quien ha estudiado matemática sabe qué engaños se pueden producir aprovechándose del cero, que es símbolo de la nada. Siendo durante diez años preceptor particular y teniendo bastante ocio Hegel se dedicó a cavilar acerca de qué equilibrismos se podía inventar tomando la nada en su acepción general. En la base de to-

do equilibrismo siempre hay alguna trampa. El juego de Hegel se basa en negar los fudamentales principios del mundo de los pensamientos. Al procedimiento de su juego, Hegel lo llama dialéctico. Esta palabra se emplea con diferentes sentidos. N. Hartmann en su obra "La Filosofía del Idealismo Alemán" tomo II, B. A. 1960, p. 213 y sig. escribe: "Es una cuestión muy discutida establecer lo que sea la dialéctica: algunos ven en ella un exterior y confuso esquema de la técnica conceptual, apropiada al ocultamiento de una dudosa treta de la especulación; otros creen que capta la esencia de las cosas... Por ninguna circunstancia se podría disimular la existencia en la dialéctica de algo oscuro, confuso y enigmático... La dialéctica, que concibe todo, fracasa ante la tarea de concebirse así misma... La lógica formal enseña que en el reino del pensamiento y de su objeto no hay espacio para la contradicción. La contradicción no existe: A no es no —A. Pero en la dialéctica paso a paso se afirma lo contradictorio de una y la misma cosa. La dialéctica "supera" el principio de contradicción. Y puesto que este nuevo "principio" es la negación de la contradicción A no es no —A, su superación será la negación de la negación de la contradicción. Será la posición o la realidad de la contradicción que, expresada como principio, tendría que decir: A es no —A!".

Un discípulo de Hegel, un marxista no puede hacer enunciaciones que tengan un sentido determinado, un categórico sí o no, pues él no admite el principio de contradicción.

Sobre la síntesis hegeliana N. Hartmann escribe: "¿Qué acontece en el concepto dialéctico cuando se transforma en una configuración "superior"? ¿Cómo puede reunir en sí los momentos contradictorios?... La síntesis hegeliana admite lo contradictorio: en ella coexisten A y no —A... Desde el punto de vista formal no añade nada a la antinomía como tal, fuera de la afirmación de que A y no —A tienen que existir juntos en una tercera instancia. Pero la posibilidad y el contenido de semejante tercera instancia no está dada de un modo tan inmediato. En la dialéctica nunca se trata de una "secuencia" en la que lo superior surgiría de lo inferior".

E. von Hartmann señala en las obras de Hegel diversos modos falsos de ver "contradicciones" donde no las hay.

Habiendo negado el principio de contradicción, Hegel y sus herederos intelectuales —los marxistas— tienen que admitir la existencia de un círculo cuadrado y hasta identificar el ser con la nada, el bien con el mal. Y es verdad que Hegel lo hace. Su razonamiento empieza diciendo: "Ser es la noción más universal, pero por ello mismo es también la más pobre y la más nula. Ser blanco, ser extenso, ser bueno es ser algo; pero ser sin determinación ninguna es no ser nada, es no ser. El ser puro y simple equivale, pues, al no ser. Es al mismo tiempo él mismo y su contrario. Si no fuera más que él, permanecería inmó-

vil, estéril; si no fuera más que la nada, sería sinónimo de cero, y en tal caso completamente impotente e infecundo. Precisamente por ser lo uno y lo otro deviene alguna cosa, otra cosa, todas las cosas. La misma contradicción que encierra se resuelve en el devenir, en el despliegue o desenvolvimiento. Devenir es a la vez ser y no ser todavía (lo que será). Los dos contrarios que lo engendran, el ser y el no ser, se encuentran en él, fundidos, reconciliados".

Este razonamiento encierra en sí el fundamento del marxismo. A esa fuente o base de la confusión mental moderna Hegel no la sacó de su cabeza. Las raíces de esta confusión habremos de buscarlas en la mentalidad de Aristóteles el que confundía el mundo de pensamientos con el mundo material. Por esa confusión de dos esferas del ser tan distintas, los filósofos comunistas no escatiman alabanzas a ese pensador antiguo. Cuando hace unos años en uno de mis libros castellanos indiqué el daño de tal confusión, un aristotélico contemporáneo, criticando mi obra, escribió: "...podemos asegurarle que el plano está EN la cosa, aunque no está en forma de rollito, depositado con la piedra fundamental..." A esta observación del crítico contesté en mi librito "Filosofía y Ciencia Moderna": "Ahora bien, el pensamiento (plano) del ingeniero consideraba partes del edificio más o menos largas, más o menos pesadas, más o menos baratas, pero el pensamiento mismo no era ni largo, ni pesado, ni barato. El pensamiento no tiene dimensiones espaciales, ni propiedades físicas, y por lo tanto de ningún modo puede estar en la cosa construída según este pensamiento".

También Hegel confunde la idea del ser con el ser mismo y por eso no ve que aunque la idea general del ser no puede indicar ninguna determinación particular, el ser mismo es completamente determinado.

Para Hegel, los dos pares opuestos: pensamientos y cosa, concepto y ente, son idénticos. Y según su modo de pensar hay una cosa aún más extraña: la contradicción de ideas se resuelve en el devenir. Hegel no distingue entre idea y proceso de pensar, y en consecuencia admite procesos, avances en las ideas mismas, y hasta toda su filosofía consiste en el jugar con tal supuesto. Si quisiéramos darle crédito, debiéramos admitir que la idea de que el cuadrado de la hipotenusa es igual a la suma de los cuadrados de los catetos, un día puede devenir otra cosa, por ejemplo, devenir una afirmación de que el cuadrado de la hipotenusa es igual a la diferencia de los cuadrados de los catetos. Los filósofos comunistas no escatiman epítetos injuriosos como oscurantista o reaccionario metafísico a quien no puede admitir un proceso en las ideas intemporales. Se pregunta si esta miopía mental de Hegel y de sus seguidores es debida a la natural debilidad intelectual o es intencionalmente deseada para poder seguir divirtiéndose con el juego dialéctico, que a los "Magnates" marxistas les resulta muy provechoso. Al leer muchas obras de filósofos comunistas uno se convence de que esta miopía que pa-

ra unos es provechosa, para otros es obligatoria bajo amenaza de severos castigos, incluso la pena capital.

Los cabecillas del marxismo tienen mucho interés en que la mente de los hombres soviéticos sea vacía y no admiten ningún pensamiento sobre la libertad y la dignidad humana. Los espías controlan en todas partes y no admiten que alguien se atreva a infringir los dogmas del materialismo dialéctico. Igor Gouzenko describe cómo detrás de la "Cortina de Hierro" se desenvuelve el tremendo drama de la Unión Soviética, cuyo pueblo esclavizado se debate en las angustias de la miseria; de esa miseria moral que convierte en andrajos la libertad y la dignidad humana. Nada significan los vestidos rotos, los pies descalzos y los miserables mendrugos de pan recogidos en interminables colas, frente a las inquietudes del espionaje que, a manera de afilado puñal, se introduce en el santuario de las conciencias y hiere de muerte cualquier pensamiento contrario al de la camarilla comunista. Y el profesor Brunner en "Neue Zürcher Zeitung" escribe: "No se conoce ningún sector privado de la vida que no sea íntegramente controlado y dominado por el Estado. Pero lo más importante en el totalitarismo comunista es que forma al individuo a su imagen. Posee —a diferencia de todas las tiranías anteriores— el monopolio sobre la totalidad de los medios de la "formación" del hombre, todo el aparato de propaganda y de instrucción, desde el jardín de infantes hasta la Universidad, desde el diario hasta el cine, la radio y la televisión. Perfeccionó la técnica psicológica de la formación del alma con refinada eficacia. Es capaz de eliminar todas las influencias que se opongan a sus fines. Pero el producto que crea es el "individuo privado de todo lo humano", sin espontaneidad, sin libertad del pensamiento, el individuo por completo encajado dentro del sistema, de ese sistema resultante del ateísmo consecuente, el puro ser colectivo sin corazón, sin sentimientos y sin conciencia, atributos despreciados como burgueses: el perfecto robot socialista".

**Esclavitud Intelectual.—**

De este método para vaciar las cabezas no están exentos ni siquiera los principales físicos, como lo describe detalladamente el científico alemán Dr. Siegfried Müller-Markus en su libro "Einstein und die Sowjetphilosophie" (Dordrecht — Holland 1960). Este científico fue deportado por los rusos en 1945 y tuvo que pasar en Rusia 10 años. Según esta descripción, si la opinión de algún físico ruso parece no ajustarse enteramente a la infalible opinión de Marx-Lenin, ese debe "confesar" sus "errores" y enmendarse. Sólo por ser necesarios para el armamento atómico los físicos gozan de relativa "libertad" en su estrecho campo de ocupaciones.

Esta esclavitud intelectual no cesó y no puede cesar con la muerte de Stalin. Lo recuerda claramente el órgano del Comité Central del Partido Comunista "Komunist" 1957 escribiendo: "Es natural que haya discusiones científicas en que se manifies-

ten diferentes puntos de vista. Pero las autoridades científicas y públicas deben estar obligadas a cuidar que no sea infringida la incondicional regla: En la discusión de cualquier cuestión se debe permanecer firmemente sobre la base del marxismo-leninismo y desenmascarar resueltamente las opiniones burguesas. . ."

Bajo la consigna de intensificar la educación del pueblo, los comunistas en realidad aceleran esa preparación de "robots" incondicionalmente sumisos. La revista comunista lituana "Svyturys" de diciembre 1961 publica una entrevista con el vice-ministro de educación J. Kavaliauskas. Según este señor, el gobierno se empeña en llegar pronto a que toda la juventud sea "protegida" no sólo contra la influencia educativa por parte de la Iglesia, sino también por parte de los padres. Con este fin se aumenta rápidamente el número de escuelas-internados y de jardines de infantes. A los sacerdotes se les ha prohibido terminantemente visitar a los feligreses, enseñar el catecismo a los niños ni aún en las iglesias, ni prepararlos para la Primera Comunión. Por criticar a los ateístas, varios sacerdotes fueron condenados a trabajos forzados. También los literatos deben participar en este vaciar de las cabezas, y en sus obras pueden propagar sólo la comprensión materialista de la vida, es decir, sugerir a la gente el "ideal" de una vida puramente biológica.

La coacción vaciadora de las cabezas se aplica en todas las esferas de la vida.

**Materialismo Dialéctico.—**

El Comité Central del Partido Comunista dispone que la revista "Pod Znameniem marksizma" (Bajo el estandarte del marxismo) debe ser el órgano militante del marxismo-leninismo "En el campo de la filosofía esta revista debe actuar y desarrollar una lucha implacable contra todas las orientaciones anti-marxista en filosofía y en ciencias sociales y naturales, bajo cualquier máscara que se presenten. La revista debe elaborar la teoría de la dialéctica materialista. . .

Es gran lástima que esos elaboradores de la dialéctica materialista o del materialismo dialéctico, incluso Marx, Engels y Lenín, no se distinguieran por una gran inteligencia. Estos "vaciadores de las cabezas" no advirtieron que de las contradicciones se puede hablar sólo en la esfera de la lógica, en la que se puede contra-decir, pero que es absurdo pretender encontrar cosas en sí contradictorias.

En "Los Fundamentos de la Filosofía Marxista", obra voluminosa escrita por un equipo de filósofos soviéticos bajo la redacción de F. V. Konstantinov (castell. México 1959), p. 146 y sig. leemos: "El marxismo parte del criterio de que los objetos y fenómenos de la naturaleza llevan siempre implícitas contradicciones internas, pues todos ellos tienen su lado positivo y su lado negativo. . . El átomo es una unidad de partículas con carga positiva y negativa. . . El hecho de que una partícula presenta propiedades corpusculares y ondula-

torias sirve como indicio del triunfo de la dialéctica... Debe entenderse por contradicción interna la interdependencia entre los lados contrapuestos del objeto, en virtud de la cual se suponen y condicionan mútuamente, al mismo tiempo que se niegan y excluyen el uno al otro. En el marco de este todo único, un aspecto de la contradicción no puede existir sin el otro, pero a la vez, dado su carácter contradictorio, se niegan entre si... Así podemos verlo en cualquier ejemplo de fenómenos o conceptos opuestos: el polo norte y el polo sur, la luz y la oscuridad, la atracción y la repulsión, más o menos, el bien y el mal, lo bello y lo feo... La contradicción interna, la unidad de tendencias y lados opuestos en los objetos condiciona necesariamente la lucha entre ellos. La negación desempeña una función importante en todos los procesos de la naturaleza, la sociedad y el pensamiento... La transformación radiactiva del uranio en radio representa una "negación" de un elemento químico. La negación de la semilla por la flor y ésta por el fruto son factores necesarios en el proceso de crecimiento de la planta. A estas contradicciones específicas podemos agregar otras como la asimilación y desasimilación, la excitación y la inhibición en la fisiología, el análisis y la síntesis, la inducción y la deducción, lo sensible y lo racional en la gnosealogía y la lógica, etc.

Lenín señala entre otras las siguientes "contradicciones": en matemática —diferencial e integral, en mecánica —acción y reacción, en química —la combinación y disociación, etc. También Mao-Tse-Tung pone acento sobre la importancia de las "contradicciones".

En la obra colectiva bajo la redacción del prof. soviético A. V. Shcheglov "Historia General de la Filosofía" (en castell. en México) leemos: "Las contradicciones inherentes a las cosas y a los procesos, constituyen la fuerza motriz de toda evolución. Como contradicciones Hegel considera causa y efecto, forma y contenido, lo interno y lo externo, ley y fenómeno, posibilidad y realidad... Las contradicciones son la raíz de todo movimiento; sólo en la medida en que el fenómeno es contradictorio, posee movimiento y actividad... El movimiento debido a las contradicciones no es caótico, sino obedece a leyes inherentes a la naturaleza, y se realiza en una determinada dirección evolutiva. Cuando una cosa o un proceso alcanza cierto grado de magnitud, la cantidad por un "salto" inexplicable se convierte en calidad, por ejemplo, al alcanzar el cerebro cierto grado de complejidad, por un "salto" aperece el pensamiento...".

He aducido estas largas citas de las obras soviéticas para que el lector vea en qué infantiles, superficiales y contradictorios pensamientos se mueve la filosofía comunista. En los últimos años, hasta la inquisición comunista empieza a darse cuenta de que es demasiado tonto pretender ver en las cosas "contradicciones" y por eso se permite en algo infringir los dogmas de Lenín sustituyendo las "con-

tradicciones" por momentos contrapuestos". Pienso que cada lector se dará cuenta de que es ridículo hablar acerca de que la flor "niegue" la semilla o que de la existencia de ideas contradictorias se originasen movimientos en el mundo material. Toda esta "filosofía" del materialismo dialéctico es tan necia que hasta sus autores lo comprenden y dicen que ella (esa filosofía) es apropiada sólo para las mentes del proletariado inculto o para los "intelectuales" que, por cierto entrenamiento, han vaciado sus cabezas. Para devenir materialista dialéctico uno debe someterse previamente al "lavado del cerebro", que realizan también algunos profesores universitarios.

Los materialistas dialécticos suelen llamar "oscurantistas" o "reaccionarios" a los hombres que no se avienen con esa "filosofía" tan pueril. Para no sucumbir a la sugestión negativa por esas palabras ridiculizantes, hay que tomar clara conciencia del verdadero significado de esas dos voces.

Oscurantista es un hombre que casi no posee valederos pensamientos. Ahora bien, los comunistas afirman que hay solamente materia, es decir, algo espacial. Por ser los pensamientos inespaciales (un pensamiento no es ni cuadrado, ni triangular, ni largo, ni pesado), la materia en forma de cerebro no puede producir ni contener pensamientos. Por lo tanto, tampoco los hay en las cabezas de los comunistas, lo que significa que ellos son oscurantistas.

Los comunistas se oponen con vigor contra esta afirmación aduciendo su capacidad de lanzar los "Sputniks" y de producir la bomba atómica según los planes hurtados de los Occidentales. Ahora bien, si para lanzar cohetes uno debe ser no —oscurantista, sino poseer no poca inteligencia, entonces ¿cómo se puede afirmar que la maravillosa maquinaria del universo se originó y marcha sin la dirección de una Inteligencia Infinita? Los filósofos comunistas ven que el mundo material no es un caos, sino un cosmos ordenado, regido por leyes inherentes con tendencia hacia los estados cada vez más evolucionados. Para ordenar y dirigir el estado cada vez más evolucionados. Para ordenar y dirigir el mundo hacia ciertos fines es necesaria inteligencia, es necesario un Ordenador o, más bien, un Creador de este mundo. Negando la inteligencia en el mundo, negando a Dios, los comunistas demuestran palpablemente su oscurantismo.

Si un niño del primer grado dijera que sumando una serie de ceros puede obtener cierta magnitud, eso indicaría sólo su aún grande ingenuidad. Pero ¿qué debemos pensar de un profesor universitario que en serio afirma, que de la suma de las vibraciones cerebrales se originan pensamientos, aunque cada una de esas vibraciones contiene sólo cero del pensamiento? Por cierto, a pesar de su título académico tal hombre no sería nada más que un oscurantista en base de dos razones: o es verdad que hay sólo materia y en tal caso no hay pensamientos, y por lo tanto también

en la cabeza del profesor no los hay; o él deberá admitir que la suma de ceros da más que cero. En ambos supuestos él es oscurantista y ocupa una cátedra universitaria sólo con el fin de realizar el vaciamiento de las cabezas de la juventud.

Todos sabemos la ley de Newton sobre la acción y reacción. No es posible una acción sin la manisfestación de una reacción. La actuación de un hombre consiste, en buena parte, en la reacción: reacción contra nuestra holgazanía, contra la distracción, contra nuestros instintos desordenados, contra la maldad en sus múltiples formas, contra los errores... En nuestro tiempo es muy honorable ser "reaccionario" contra los engaños, la maldad y la estupidez de los materialistas.

**La Estupidez del materialismo Dialéctico.—**

Yendo por el camino de esta reacción contra la estupidez del materialismo dialéctico examinaremos algunas de sus afirmaciones. Una de las fundamentales tesis materialista reza de que la cantidad se vuelve cualidad, transformándose la materia sustancialmente (es decir, repiten la errónea opinión de Aristóteles). Ahora bien, podemos aumentar indefinidamente la cantidad de la mezcla de flor de azufre con limaduras de hierro sin que se produzca el pasaje de la cantidad a otra cualidad. Sólo si por medio de calor obligaremos a los átomos a reagruparse de otro modo, la mezcla presentará otras propiedades independientemente de las cantidades presentes. En la reacción química los átomos de hierro y de azufre no desaparecen ni se transforman.

Para "explicar" la aparición de seres vivos los materialistas dialécticos se ven obligados a recurrir a "saltos bruscos", es decir, a la aparición de algo partiendo de la nada, como si una serie de ceros pudiera realizar un "salto" y convertirse, por ejemplo, en un millón.

Muchos dolores de cabeza tienen los comunistas para "explicar" la inteligencia humana. Los materialistas se alegraron mucho cuando I. P. Pavlov descubrió las leyes de los reflejos condicionados, los que rigen los movimientos inconscientes de los animales y eventualmente del hombre. Pensaron que se podrá reducir la psique a mecanismos fisiológicos. Sin embargo ya los inmediatos continuadores de los experimentos de Pavlov comprobaron que la conducta del hombre no es explicable por reflejos condicionados y que el pensamiento es algo completamente diferente de las vibraciones cerebrales.

Lenín y en pos de él todos los filósofos soviéticos hacen hincapié en preconizar la importancia fundamental de la gnoseología, aunque a ella llegan después de haber asentado dogmáticamente la afirmación de que hay solamente materia. Lenín "demuestra" que, para el materialismo dialéctico, las sensaciones humanas no representan insignias condicionales, sino copias, el reflejo de las cosas.

El término "copia", "retrato", indica Lenín, expresa acertadamente la circunstancia de que el objeto y la representación del objeto son idénticos y diferentes a la vez. El conocimiento, el pensar, es un reflejo de la realidad en el cerebro humano.

Si Lenín, en lugar de estar devorado por el deseo de ser jefe de la "élite bien disciplinada y ciegamente sumisa" de los comunistas, hubiera tenido un poquito del amor sincero hacia la verdad, hubiera comprendido que en una colección de cuadros sea en un museo o en un libro ilustrado no hay ni una pizca de conocimiento. Tampoco lo hay en un espejo, en que se refleja un paisaje. Si las vibraciones del cerebro producen ciertas formas correlativas a las cosas del mundo material, es necesario alguien quien tome conciencia de ellas, quien comprenda la noticia que traen los estímulos exteriores.

Los materialistas dialécticos piensan salir del atolladero recurriendo a su mágico "salto". En "copias", en sensaciones no hay pensamientos, pero acaece ese mágico "salto" y el cerebro se llena de conocimiento, de pensamientos inespaciales. Para esos saltos de la nada, los materialistas dialécticos pueden encontrar compañeros de ruta quizá sólo en los existencialistas heideggerianos.

Es gran lástima que haya también filósofos cristianos que, siguiendo a Aristóteles, en parte marchan por el mismo camino que Lenín. Por ejemplo, el P. Charles J. McFadden en su obra "La Filosofía del Comunismo" (Valladolid 1961) en la pág. 240 y sig. escribe: "S. Tomás repite frecuentemente: la mente se convierte en aquello que conoce". No sé si esta cita es exacta, pero no hay ni sombra de duda de que esta frase de Fadden es un absurdo puro, y con tales absurdos se pretende rebatir a los errores comunistas.

Más adelante (p. 242-45) Fadden escribe: "Tanto el Marxismo como el Tomismo insisten en que, en el acto de conocer un objeto, se da una identificación entre la mente y el objeto. Así, el marxista habla de una "identidad de pensar y ser", mientras el tomista afirma que "la mente se convierte en el objeto conocido"... Cuando la mente asimila la realidad, **el objeto material debe perder su propia naturaleza y tomar la de la mente que lo conoce"**.

**Sana Educación de la Juventud.—**

Sé por experiencia que con tales absurdos y contradicciones, heredadas de la antiguedad, no se puede librar exitosamente una batalla contra la peste que torrencialmente invade el mundo. Urge de una vez frotarse los ojos, despertar del sueño multisecular y cesar con la repetición incrítica de errores antiguos tanto teóricos como también prácticos, que no tiene nada que ver con el cristianismo. Con flechas de madera no se lucha contra enemigos modernos que disparan cohetes. Debemos abandonar las confusas ideas semimaterialistas y modos de vida semipaganos.

Por nuestra educación sin Dios (laica) preparamos afanosamente el suelo para que lozanee la inmoralidad en todas sus formas y después nos extrañamos viendo que el país ya es casi maduro para aceptar la esclavitud comunista. Ya estamos casi en la última hora para poder emprender aún serias acciones tendientes a llenar las cabezas de la juventud con valores eternos y los estómagos del pueblo con alimentos convenientes. Teniendo ante los ojos ambas, estas tareas no olvidemos, sin embargo, que según Lenín, la base y el motor de la revolución comunista es el materialismo dialéctico.

El mayor barullo lo hace la juventud estudiantil, la cual aunque tiene estómagos bien llenos, tiene cabezas bien vacías de ideas bien fundadas, tiene almas no conscientes de los valores morales, de la dignidad humana, del valor incondicional de la libertad del hombre, no canjeable por ningún valor material o biológico. Aquí es el lugar donde hay que aplicar urgentemente el bisturí curativo, pues esta juventud, imaginándose estar bien lúcida, lleva fervorosamente el oscurantismo comunista en las masas populares.

**Materialismo Histórico.—**

Un hombre normal sabe que su vida obedece a normas diferentes de las que rigen en el mundo material: su pensar obedece a principios lógicos, su conducta a valores morales del bien y del mal, su creación a valor estético de la belleza y su comportamiento entero al valor religioso, es decir, a la comprensión de que su ser está arraigado en un ser incondicionado, el que llamamos Dios. Todos estos valores son independientes del hombre, ellos están por encima de él. A veces este reino de valores se le llama ser ideal. Un materialista dialéctico debe ser ciego con respecto a estos valores, debe negarlos. Y en verdad, según Marx, lo ideal es no más que el reflejo de la realidad en el cerebro humano. Según los marxistas, la vida humana está estrictamente determinada por el ambiente materialista de cada uno, particularmente por las condiciones de la producción y repartición de bienes biológicos. A esa opinión manifiestamente errónea ellos llaman materialismo histórico. Si se quiere permanecer consecuente, se debe negar cualquier influencia de lo ideal, de las ideas. Pero en contra de su teoría, los comunistas se esfuerzan mucho justamente en difundir sus ideas, su doctrina marxista.

Lenín señala que la idea fundamental del materialismo histórico es la de que las relaciones sociales se dividen en materialistas e ideológicas. Las últimas sólo constituyen la "supraestructura" de las primeras, las cuales se van formando al margen de la voluntad y de la conciencia del hombre. Pero si hay sólo materia, no hay razón ni posibilidad que aparezca esta "supraestructura", pues en la materia no puede haber ni pensamiento, ni voluntad libre. Y en su doctrina los marxistas niegan categóricamente la libertad del hombre

aunque en su propaganda gritan a voz en cuello sobre las violaciones de las libertades del pueblo en países democráticos, pero callan obstinadamente sobre la horrible esclavización del hombre en los Estados comunistas.

En el conjunto del sistema filosófico soviético la antropología se halla completamente ausente, a la persona humana no se dedica ninguna atención, se habla sólo sobre la sociedad y sobre el hombre en cuanto es una rueda insignificante de la maquinaria burocrática comunista. Por eso la libertad individual no recibe mucha atención; más bien se trata, según Plejanov, sobre la libertad del hombre social frente a la naturaleza. Según los materialistas dialécticos la libertad no es arbitrio, sino una "necesidad comprendida" (comprensión de la necesidad), la facultad de tomar decisiones con conocimiento del asunto. Por cierto, tal "definición" de la libertad es una contradición, pero ¿qué importa esto a la "filosofía progresista", la "sola filosofía científica"?.

Si en el hombre no hay voluntad libre, entonces él es sólo un autómata, un "robot". Sería un idiota el hombre que castigara a una máquina. De igual modo son idiotas los comunistas que castigan muy severamente a los que inflingen sus órdenes, pues negando la libertad del hombre se debe negar también su responsabilidad.

Para los comunistas no hay ni el bien, ni el mal. Según ellos, la moral es un "prejuicio burgués". Ellos consideran como bueno todo aquello que se hace en su provecho, y malo lo que no les es útil. Por ejemplo, en la literatura lituana contemporánea, editada bajo el régimen comunista, se elogian desmesuradamente las traiciones de su patria que se efectuaron en provecho de Rusia y se injurian en grado supremo a los patriotas que defienden su país y a sus hermanos.

Según Konstantinov (p. 542) "La lucha por el fortalecimiento y la victoria del comunismo es el criterio supremo de la conducta moral de los hombres de la nueva sociedad comunista". En otras palabras, bueno es todo lo que sirve a los interesados egoístas de la camarilla comunista. Es claro que propagar este amoralismo es posible sólo negando la existencia de Dios y la inmortalidad del alma humana.

Gustavo A. Wetter en su libro: "El materialismo dialéctico soviético" B.A. 1950, p. 317 escribe: "En último análisis es el horror de Dios lo que determina a Lenín y al materialismo dialéctico soviético, a abrazar con tanta tenacidad el símbolo ya consagrado por la larga tradición revolucionaria —el materialismo. A fin de no verse constreñidos y obligados a someterse a Dios, se arrojan en los brazos de un ídolo... ¿Acaso es otra cosa que un ídolo, esa materia a la cual —una vez negado Dios—, son transferidas todas las prerrogativas divinas?".

Hay que recordar que Lenín es hijo espiritual no sólo de Hegel, Marx y Engels, sino también de los nihilistas rusos. Habiendo analizado profundamente el pensamiento de los nihilistas, Dostoievski describió anticipadamente el venidero reino del comunismo. Resumiendo el pensamiento de Dostoievski, N. Berdiaev en su libro: "L'esprit de Dostoievski" París 1946 escribe: "Dostoievski entendía que la cuestión del socialismo es una cuestión religiosa, nada más que la cuestión de Dios que de la inmortalidad... El socialismo no intenta reemplazar al capitalismo... La religión socialista sucumbe a las tres por Cristo en el desierto rechazadas tentaciones, la tentación del milagro social y la tentación del reino de este mundo. El socialismo quiere ser religión de los esclavos de la necesidad, de los hijos del polvo. La religión socialista se expresa por las palabras del Gran Inquisidor: "Todos estarán felices, los millones de los seres humanos. Nosotros los obligaremos a trabajar, pero en sus horas de descanso organizaremos su existencia como un juego de niños con canciones infantiles, con coros, con bailes inocentes. ¡Oh! nosotros hasta les permitimos los pecados, pues ellos son tan débiles e inermes...".

Cuando el comunismo llegue a su perfecta realización, los dirigentes comunistas exigirán de cada uno el trabajo según sus posibilidades y le darán los bienes según las necesidades de cada uno. Es claro que estas posibilidades y necesidades de cada uno serán juzgadas no por el mismo interesado, sino por personas ajenas. Es decir, el hombre devendrá un juguete inerme en las manos de la burocracia comunista, devendrá un esclavo completo de la clase reinante.

Hace poco la ONU decidió interrumpir las relaciones diplomáticas y comerciales con la Unión Sudafricana por causa de la discriminación racial, lo que significa que allí en cierto grado están cercenados los derechos de los negros. ¿Por qué la ONU y los Estados particulares no declaran ilegal al Partido Comunista que tiende a robar todos los derechos humanos al individuo?

¡Recordemos bien que cada comunista es apóstol de la esclavitud más inhumana!



## Revisando Libros

### "POR LOS MARES ANTARTICOS"

**(Célebre viaje de la Corbeta mixta Argentina "Uruguay" al Sur).—**

Por el Capitán de Navío, Ingeniero de la Armada Argentina

JOSE OTTO MAVEROFF

Edición Pauser. Ilustraciones por Freire, 384 páginas, 8 fotograbados, 6 zincograbados.

Revisado por el Capitán de Fragata
JUAN E. BENITES

José Otto Maveroff nació en Paraná, Entre Ríos, el 25 de Diciembre de 1875. Hizo sus primeros estudios en Buenos Aires y sus estudios secundarios en Italia. Ingresó a la Escuela Naval Militar en 1895 y egresó como Guardiamarina en 1899. Se especializó en electricidad y fue profesor de dicha materia en el buque-escuela "Presidente Sarmiento". Siendo Alférez de Navío fue destinado a la Corbeta "Uruguay" y participó en su segundo viaje a los Mares del Sur.

En 1932 solicitó su retiro, y falleció el 5 de Abril de 1936, a la edad de sesenta años.

El Sábado 10 de Diciembre de 1904 a las 13 horas la corbeta argentina "Uruguay" estaba lista a zarpar de Buenos Aires con rumbo a los mares antárticos. A esa hora llegó a bordo el Ministro de Marina Capitán de Navío Juan A. Martín para darles la despedida. Una pitada larga del Cabo de Mar indicó más tarde la entrada a bordo del Arzobispo de Buenos Aires Monseñor Espinosa que acompañado de Monseñor Duprat, había querido despedir a la "Uruguay", y desearles buen viaje e impartirles la bendición a todos los que en ella tomaban parte en la expedición. Luego el Ministro de Marina pronunció un discurso de despedida deseando que el viaje fuese sencillo y que el buque regresase cuanto antes.

La Plana Mayor estaba compuesta como sigue:

Primer Comandante Capitán de Fragata Ismael Galíndez.

Segundo Comandante Teniente de Fragata Jorge Jalour.

Teniente de Fragata Horacio Esquivel.

Alférez de Navío José Otto Maveroff.

Alférez de Navío Teodoro Callet-Bois.

Ingeniero Maquinista de Primera Clase Gregorio Pereyra.

Médico Cirujano de Primera Clase José Gorrochátegui.

El Comandante, Capitán de Fragata **Ismael Galindez** era uno de los Jefes más jóvenes de la Marina Argentina. Egresó de la Escuela Naval en 1890, siendo el primer alumno de su promoción. Tomó parte en todos los viajes de la corbeta "Argentina" desde 1886 hasta 1890. Formó parte de la Comisión Naval constructora del Crucero "9 de Julio" en Inglaterra; haciendo después el viaje a Norteamérica como Oficial de Artillería del mismo buque.

En 1901 fue nombrado miembro de la Comisión constructora de los otros acorazados "Moreno" y "Rivadavia". Este Jefe era considerado como el mejor Oficial de Artillería de su tiempo, y fue el inventor del estopín para el cañón de 12 cm., de tiro rápido que lleva su nombre. Una de sus cualidades características era que tenía constantemente buen carácter y un buen humor inalterable.

El Segundo Comandante Teniente de Fragata **Jorge Jalour** egresó de la Escuela Naval en 1895. Embarcado en el crucero "9 de Julio" hizo todas las evoluciones de cruceros como Ayudante de Estado Mayor. Formó parte de la Comisión de límites con Chile como Segundo Comandante del aviso "Golondrina". En el primer viaje de la "Uruguay" a los mares del Sur fue Oficial de Derrota y en este segundo viaje lo hacía como Segundo Comandante.

El Teniente de Fragata **Horacio Esquivel**. Este distinguido Oficial estuvo siempre embarcado desde 1897 en que salió de la Escuela, o formando parte de Comisiones especiales del Ministerio de Marina. En la "Uruguay" lo encontramos como Oficial de Meteorología. Sus compañeros por cariño lo llamaban el Negro Esquivel a causa del color bronceado de su tez, aunque algunos, por ser oriundo de Entre Ríos, lo llamaban Montielero Viejo; era un joven serio, prototipo del caballero, de carácter bondadoso y ecuánime que lo hacían querer y apreciar.

Alférez de Navío **José Otto Maveroff,** "servidor de Ustedes, he desempeñado comisiones en la Argentina y en Europa. Ahora soy Oficial de Maniobras de la "Uruguay".

Alférez de Navío **Teodoro Callet-Bois.** Como los anteriores, ha desempeñado siempre puestos delicados y

de responsabilidad en los buques de la Armada y en el Ministerio de Marina. Hace este viaje en la "Uruguay" como Oficial de Derrota. Era un excelente amigo, uncerebro privilegiado, capaz de salir airoso en cualquier parte donde la inteligencia fuese el arma que debía esgrimirse. . . . Algunos años más tarde, el 6 de Abril de 1936, el ya entonces Capitán de Fragata Teodoro Callet-Bois fue el que pronunció la oración fúnebre el día del sepelio de Maveroff.

Ingeniero Maquinista de Primera Clase **Gregorio Pereyra**. Cursó sus estudios en Inglaterra. Había viajado con la "Sarmiento" y había sido maquinista en todos los buques de la Armada. Ahora lo vemos como Primer Maquinista de la "Uruguay". A bordo lo llamaban **Goyo**.

Médico Cirujano de Primera Clase **José Gorrocheátegui**. Hizo también el primer viaje de la "Uruguay" a las regiones antárticas. Por lo largo de su apellido solían llamarle sencillamente **Gorro**.

---

Entre otras cosas, las instrucciones escritas recibidas por el Comante, de fecha 2 de Diciembre decía:

"El día 10 del corriente, una vez embarcados a bordo el personal y material que debe conducir para Bahía Scotia, se hará a la mar con destino a dicho puerto.

El viaje de ida lo hará a la vela aprovechando los vientes favorables reinantes de esta estación en la zona que va a navegar, a fin de economizar combustible, pues debe dejar en las Orcadas 15 toneladas del que lleva en sus carboneras. . .

Llegado a las Orcadas fondeará en Bahía y desembarcará el personal (5 ciudadanos) y material destinado al Observatorio, prestando la ayuda que fuere necesaria compatible con las circunstancias y con los elementos de que dispone el buque, para el transporte en tierra, construcción de alojamientos y demás trabajos necesarios. . . . .

Una vez terminada la misión en Bahía Scotia y embarcado el personal que regresa, seguirá viaje al Oeste por el Norte o por el Sur de las Shetlands, según las condiciones en que hallare el Canal de Brandsfield, recalando en la Isla Decepción donde debe encontrar datos del itinerario seguido por la expedición del doctor Chacharcot embarcada en el vapor "Le Francais". . . . .

En caso de que esta expedición requiriera algún auxilio, usted se lo prestará, pudiendo, si ello fuera necesario, embarcarla a su bordo: si sólo encontrase noticias de ella, tratará de comunicarse con su jefe, siempre que esto no exija destacar personal en largas expediciones, teniendo entendido **que no siendo ésta la razón principal del viaje** y que no debiendo usted dejar que el buque de su mando sea aprisionado por los hielos, ésta parte de las Instrucciones las cumplirá usted solamente en el caso de que,

a su juicio, no corra el mencionado riesgo. . . . .

(firmado) Juan A. Martín. "

Como se ve, quedaba expresado con precisión, cuál era la razón principal y cuál era la razón accesoria del viaje, lo cual siempre ha sido muy importante para eliminar dudas.

Volviendo al libro de Maveroff diremos que es una obra tan bien escrita que nos traslada a esas regiones, y sobre todo nos hace ver la buena preparación profesional que ya desde esa época tenía y tiene el personal de la Marina Argentina, lo cual es muy alagador por cierto.



# Notas Profesionales

**Utilización no militar del Satélite "Transit".**

**Nuevo aparato para determinar la ruta seguida por un móvil.**

**Orientaciones de la construcción de Submarinos en las principales Marinas del mundo.**

**Operación "Big Lift".**

**Utilización no militar del satélite "Transit".—**

(De la "Rivista Marittima")

El desarrollo del satélite "Transit" apto para suministrar a los buques de superficie, submarinos y aviones de la U.S.N. un sistema de navegación de radio mundial "de todo tiempo" fue anunciado en 1958.

Los lanzamientos de los satélites fueron iniciados con el "Transit I-A" desde Cabo Cañaveral, seguido del "Transit I-B" en 1959 y de los "Transit II-A y IV-A" sucesivamente. En este último se instaló un generador eléctrico de energía nuclear capaz de alimentar durante cinco años todos los servicios eléctricos de a bordo.

Para hacer práctico el sistema se previó la puesta en órbita de cuatro satélites a distancias no mayores de 1600 Km., dos de ellos inclinados 70º y los otros dos 30º con respecto al ecuador.

La determinación del punto de un móvil en la mar o en el aire está basada en la determinación del "efecto Doppler" producido en el receptor por la transmisión del satélite sobre las frecuencias correspondientes a las ondas métricas (V H F).

También se ha preparado en tierra un grupo de estaciones de observación que reciben el Doppler del satélite, determinando así la órbita por medio de calculadores adecuados. Las previsiones relativas son transmitidas a los vehículos espaciales que las registran bajo memoria magnética y de esa manera pueden retransmitirlas periódicamente a los navegantes simul-

táneamente con las tansmisiones de la señal de identificación.

Una autoridad notable de la NASA, el Capitán Alton "B" Moody U. S.N.R., está examinando ahora ampliamente la posibilidad de que dicho sistema pueda ser utilizado también para la conducción de la navegación de unidades no militares. Pone primeramente en evidencia los requisitos del empleo civil de un sistema de una clase que se diferencia sustancialmente de los requisitos para el empleo militar, deteniéndose en particular en los relativos a la precisión que se debe lograr en cada uno de los dos casos.

Haciendo mención a varias entidades que han determinado los valores de precisión para propósitos no militares, el articulista recuerda que:

—En 1947 el Congreso Internacional de Ayuda por Radio a la Navegación Marítima (I.M.M.R.A. N. — International Meeting on Marine Radio Aide of Navigation) estableció que se podía aceptar un error del 1% sobre la distancia medida entre las 50 millas del peligro más próximo, siempre que el punto fuese obtenido dentro de 15 minutos de la medida de los datos;

—En Julio de 1957 el Comité Especial 30 de la Comisión Radiotécnica para los Servicios Marítimos (R.T.C.M.) consideró aceptable para la navegación marítima un error de 5 millas; estableciendo en 5 minutos el intervalo deseable para obtener el punto;

—En Diciembre del mismo año el Comité Especial 35 de la misma estableció inmediatamente una aproximación variable, según el tipo de unidad, de una a dos millas para los fines genéricos de la navegación, permitiendo de uno a 10 minutos según las condiciones del tiempo, para la determinación del punto: la aproximación anterior para 1955 tuvo que ser reducida a un décimo de milla, mientras que la posición de las unidades tuvo que estar contínuamente determinada.

En el mismo período ha ido aumentando aún más rápidamente la precisión requerida para la navegación aérea.

En 1945 una aproximación de 15 a 20 millas era considerada como normal; mientras que frecuentemente se toleraba errores mayores. Pero el 8 de Mayo de 1956 la U.S. Technical Commision for Aeronautics (R.T.C.A.), estableció que la posición de los helicópteros en el curso de su navegación debía estar determinada con una aproximación no mayor de 300 metros: mientras que en 1957 al U. S. Air Coordinating Committee (A.C.C.), estableció que la aproximación del punto de los aviones en el 95% de los casos no debía superar a tres millas cuando se estableciera que el objetivo final fuese la determinación del punto, en cualquier condición de tiempo y en cualquier momento.

Un programa de indagaciones para la Maritime Administration preparado por el Maritime Research Advi-

sory Committee de la Academia Naval de Ciencias de los Estados Unidos publicado en 1960 recomendaba efectuar las indagaciones para establecer los requisitos de un sistema no militar de navegación basado en satélites, del tipo más conveniente para los buques mercantes.

Basándose en tal solicitud, la Maritime Administration pidió a la Norden Division de la United Aircraft Corporation que estudiara un sistema automático de navegación para buques mercantes. El estudio publicado el 20 de Junio de 1961 recomendaba el empleo de los satélites para la navegación como método fundamental para la determinación del punto mediante un sistema completamente automático.

Sucesivamente la Maritime Administration extendió también dicho principio a los buques mercantes dotados del sistema para la conducción de la navegación parcialmente automatizada.

Según el articulista ninguno de los sistemas actuales satisface a los requisitos para un sistema de precisión "para todo tiempo" que se viene presentando desde 1947.

—La navegación astronómica mediante observaciones ópticas a los astros está limitada a las condiciones del tiempo y a los problemas de la refracción;

—El método basado en el radiosextante necesita antenas muy embarazosas y por consiguiente no es práctico para los buques ni para los aviones;

—La radionavegación en sus diversos tipos, está sujeta a grandes variaciones de precisión debidas a la configuración de la tierra, a las irregularidades de la propagación de las ondas en la atmósfera, a la divergencia de las líneas de posición y además requiere instalaciones terrestres costosas, tanto para su construcción, como para su funcionamiento, son fácilmente vulnerables, etc;

—Mientras que otros inconvenientes conocidos son propios de la navegación por estima, de la costanera y de la misma navegación por inercia.

Aunque la utilización de los satélites "Transit" con propósitos no militares no está exenta de errores, es razonable considerar que ellos puedan resolver casos particulares de su empleo civil en "todo tiempo".

Su generalización con tal propósito no podrá obtenerse todavía en breve plazo, ni por lo menos antes de que sea acertada la conveniencia económica de las instalaciones receptoras.

Además, según una noticia publicada recientemente en el "Newsweek", uno de los satélites "secretos" lanzados desde la base de Argüello Point, California, en el mes de Junio último, suscitará gran interés en los círculos científicos cuando se conozca sus posibilidades.

Se trata de un satélite del tipo "Transit" que está funcionando de una manera perfecta. Proyectado por científicos técnicos de la John Hopkins University, permitirá a los barcos y a los submarinos que estén en navegación, determinar su propia posición con una aproximación de un quinto de milla (370 metros). Si se consiguiera resultados de esta clase, se hará evidentemente todo lo posible para permitir a los buques y aviones mercantes gozar de las considerables ventajas que podrá proporcionar un sistema de tal precisión.

---

**Nuevo aparato para determinar la ruta seguida por un Móvil.—**

Dentro de un pequeño mueble constelado de cuadrantes, instalado a bordo del buque experimental de la U.S.N. "Compass Island" está situada una esfera de berilo, no más grande que una pelota de base ball (diámetro comprendido entre 22,9 y 24,1 cm.), prácticamente suspendida en su vuelo, que gira a la velocidad de 30.000 revoluciones por minuto.

Los técnicos de la Marina, que la han apodado "la estrella embotellada" consideran que es capaz de suministrar a los submarinos nucleares la posición exacta de ellos, aún después de meses de navegación en inmersión.

Desarrollada por la Minneapolis Honeywell, basándose en una teoría elaborada por la Universidad de Illinois, "la estrella embotellada" es llamada oficialmente E.S.G. (Electrically Supported Cyro, o sea "Giróscopo Suspendido Eléctricamente..).

A semejanza de todos los aparatos giroscópicos que guían a los proyectiles dirigidos, a los buques, a los satélites y a las astronaves, la particularidad del E.S.G., depende del hecho de un cuerpo en rápida rotación tiende a mantener invariable su orientación en el espacio, a despecho de los movimientos a los cuales pueda estar sujeto el casco a bordo del cual esté instalado.

Hoy no es difícil construir giróscopos capaces de mantener la dirección preestablecida, durante períodos de tiempo no muy largos; pero cuando el giróscopo funciona ininterrumpidamente durante días, semanas o meses tiende a alejarse de la orientación establecida, a menudo a causa de los rozamientos que se manifiestan en los cojinetes o en otros puntos de apoyo.

Es posible eliminar casi completamente estos rozamientos, pero aún la mínima fricción puede ocasionar una desviación del girostato. (rotor)

Para fines prácticos, el ESG, de Honeywell está absolutamente libre de rozamientos. La esfera de berilo que sirve de rotor está encerrada dentro de una envuelta de cerámica forrada con electrodos de cobre, los cuales tocando apenas la esfera mediante potentes cargas eléctricas ejercen una acción notable sobre ella. Si esta acción llega a ser desigual, un complicado circuito electrónico que obra con extrema rapidez, determina una variación en la carga eléctrica que recorre los electrodos, de manera de mantener la esfera de berilo con precisión

en el centro de la cavidad, mediante la acción exclusiva de las fuerzas eléctricas en juego.

A fin de que la esfera suspendida pueda funcionar como giróscopo, es necesario eliminar de la cavidad casi toda traza de aire. Sucesivamente una serie de bobinas crea un campo magnético giratorio que hace girar a la esfera a semejanza de un motor eléctrico. Cuando la esfera alcanza la velocidad de 30.000 revoluciones por minuto se interrumpe la corriente; la esfera continúa girando por semanas y meses sin ninguna disminución sensible en su velocidad.

La esfera debe estar alistada con una precisión absoluta; no se tolera un error superior a 5 millonésimas de pulgada. Cuando el rotor no gira, no es exactamente esférico sino oblongo, es decir, de la forma de un limón, con un radio ecuatorial (donde el metal tiene más espesor) de 0,000226 de pulgada más pequeño que el radio polar. Sin embargo, cuando la velocidad llega a 30.000 revoluciones por minuto, la fuerza centrífuga determina un hinchamiento de la zona ecuatorial del rotor que hace que la forma de éste llegue a ser perfectamente esférica.

Como sondas metálicas no podrían tocar la "estrella embotellada" sin perturbar su funcionamiento, partes de su superficie alisada están tratadas químicamente a fin de reflejar algo menos la luz. Estas partes son observadas mediante instrumentos fotoeléctricos que indican la dirección exacta en la cual está orientado el eje de giro de la esfera.

La U.S.N. mantiene "en sigilo" la precisión del ESG, pero según la firma constructora, dicha precisión supera a la de cualquier otro instrumento giroscópico.

El ESG, será en primer lugar, instalado a bordo de los submarinos de propulsión nuclear, a fin de controlar los aparatos para la conducción de la navegación y para el lanzamiento de los proyectiles dirigidos "Polaris" instalados a bordo.

Con un giróscopo de tal precisión, los submarinos ya no tendrán que sacar el periscopio a superficie para controlar su posición mediante observaciones astronómicas.

---

Los técnicos de la Sperry Rand Corporation han ideado un dispositivo para hacer desempeñar a un laser una función confiada de costumbre a un aparato giroscópico: la indicación de cualquier desplazamiento angular del vehículo en el cual está instalado, asegurándole una absoluta estabilidad de rumbo.

El principio adoptado prevé el empleo de un circuito cerrado constituído por cuatro tubos dispuestos en cuatro atravesados en dos sentidos a la velocidad de la luz por los haces luminosos emitidos por un laser.

En uno de los ángulos del cuadro los rayos son recogidos por un espejo semitransparente y llevados a un aparato sensible a la luz.

Si el laser instalado en un vehículo en movimiento, no gira respecto al espacio exterior, el aparato que está encima no registra diferencias de fase entre los dos rayos luminosos que lo recorren. Pero cualquiera pequeña rotación del vehículo provoca una diferencia de fase será empleada para corregir el rumbo del vehículo, o más sencillamente, para medir su desplazamiento angular.

Un instrumento basado en este principio debería ser capaz de determinar el rumbo de un móvil con una aproximación del orden de un quinceavo de grado.

---

**Orientaciones de la construcción de Submarinos en las principales marinas del Mundo.—**

El actual desarrollo de la construcción de submarinos en todas las Marinas principales induce a comprobar que las unidades submarinas han readquirido una importancia predominante, tanto en el campo de la ofensiva, como en el de la defensiva.

En efecto, las posibilidades ofensivas del submarino han sido revaluadas ampliamente, tanto respecto al perfeccionamiento técnico obtenido, como al desarrollo de su armamento dirigido y convencional.

Sus altas velocidades y sus mayores profundidades de inmersión alcanzadas, lo silenciosos que son sus aparatos, su posibilidad de hacer exploraciones más amplias debida a sus equipos tan perfeccionados, y en especial la propulsión nuclear, le confieren al submarino un valor jamás alcanzado en el campo estratégico.

Así mismo, el submarino veloz y moderno ha ingresado en el campo de las armas antisubmarinas, calificándose como un medio idóneo, especialmente en el campo de la exploración por su posibillidad de emplear aparatos de exploración en las profundidades en que actúa el submarino adversario.

Es notable la función de preeminencia que, —en la futura organización de la lucha antisubmarina,— la Marina norteamericana le ha asignado al submarino de ataque de propulsión nuclear, al no haber previsto ya construcciones de submarinos de propulsión convencional.

Además, en otras marinas, el submarino de ataque ha asumido también una importancia cada vez mayor.

En efecto, la Marina canadiense está considerando si ya no sería oportuno construir submarinos de ataque eventualmente de propulsión nuclear en lugar de las ocho fragatas polivalentes previstas en el programa de construcciones de 1962, pero con una acentuada posibilidad antisubmarina.

La Marina británica parece haberle asignado al submarino de ataque de propulsión nuclear tipo "Dreadnought" la tarea de unidad escolta antisubmarina.

El submarino moderno de ataque está asumiendo por consiguiente, la doble fisonomía de medio vector de

ofensiva y de nave escolta anti-submarina.

Sentada esta premisa, examinemos cuáles son las orientaciones constructivas en el campo de los submarinos, tanto de propulsión nuclear como convencional, ya sean lanzadores de proyectiles dirigidos o de ataque.

En rigor de términos, debemos subdividir los submarinos de ataque en submarinos de ataque propiamente dichos y submarinos "hunter killer" antisubmarinos.

Estos últimos, además de tener armamento antisubmarino diferente del armamento convencional, están caracterizados por sus elevadas cualidades evolutivas en inmersión, menor desplazamiento, grandes probabilidades de descubrir el blanco a distancia, elevada precisión en el cálculo de los datos de lanzamiento.

Además, los actuales submarinos de propulsión nuclear de ataque presentan las características tanto del verdadero submarino de ataque como las del submarino antisubmarino, y por consiguiente, hay que considerarlos como polivalentes.

Los más recientes submarinos de propulsión convencional, aunque no están comprendidos específicamente en el tipo de "hunter killers", se presume que puedan tener también un cierto grado de polivalencia en consideración a sus caraterísticas de velocidad elevada, y maniobrabilidad propias de los buques más modernos.

En el cuadro adjunto se ha considerado a las Marinas que tienen actualmente submarinos en construcción, entre las cuales las mayores son las de los EE. UU., de la Gran Bretaña y de la URSS.

Otras Marinas también importantes interesadas en el desarrollo del arma submarina, como Australia, Canadá y Sudáfrica, se sirven de los astilleros de otros países para llenar sus propias necesidades en este campo. Aquí está incluída la Arabia Unida, puesto que se ha sabido recientemente que su primer submarino cuyas características no han sido dadas a conocer y que ha sido construído por técnicos y maestranza nacionales, habrían iniciado con éxito sus pruebas en la mar.

Esto podría significar el principio de un desarrollo imprevisible en el campo de las construcciones navales de dicho país dependiente del extranjero para la industria constructora y del cual la Italia no puede dejar de estar especialmente interesada.

Sin deternos en los buques del tipo lanza proyectiles dirigidos, ya sean aquellos de propulsión nuclear o de propulsión convencional, con relación tan sólo a las dos mayores marinas, examinemos por otra parte las características límite entre las cuales oscilan todas las otras clases de submarinos de atasue y antisubmarinos que están actualmente en construcción.

En el tipo de buque de propulsión nuclear, el desplazamiento standard va desde las 3750 tons., de la

clase **"Thresher"** norteamericanas, a las 3500 tons., de la clase **"N"** rusa y a las 3,000 tons., de la clase **"Dreadnought"** británica, por el momento única marina constructora de buques de ataque de construcción nuclear. Todas estas tres clases disponen de una buena velocidad en superficie entre los 20 y los 25 nudos y de una alta velocidad en inmersión; 30 nudos para la clase **"N"** rusa y los 35 nudos de la clase **"Thresher"** norteamericana: también de autonomía casi ilimitada. Al no disponer de datos oficiales acerca de la cota máxima de inmersión de estas clases de submarinos, se calcula que los tres pueden alcanzar los 300 metros de profundidad.

Siendo muy silenciosos todos los equipos de a bordo, y estando todos estos barcos provistos de aparatos de exploración de gran radio de acción, estas tres clases de submarinos disponen de armas antisubmarinas de cabeza perseguidora o disparan, como los de la clase **"Thresher"** norteamericana, proyectiles antisubmarinos "Subroc" cuyo alcance parece oscilar entre las 10 y las 25 millas.

En el tipo de buques de propulsión convencional, la gama de las características oscila entre límites más amplios, según también el empleo específico a que están destinadas las diversas clases de ellos.

En lo que respecta al desplazamiento standard, se va desde las 1960 tons., de la clase **"F"** rusa, a las 1610 de la clase **"Oberon"** británica, a las 1000 de la clase **"A 11"** sueca, a las 750 de las clases **"Daphné"** francesa y **"Hayashio"** japonesa, a las 450 de la clase **"Toti"** italiana y a las 350 tons., de la clase **"U 1"** alemana.

Necesitamos todavía hacer notar que los mismos técnicos alemanes han visto la imposibilidad de construir dentro de las 350 tons., standard disponibles, según el Tratado de París recientemente aumentado a 450 tons., un tipo de buque que pueda desempeñar las misiones de la lucha antisubmarina en el Mar del Norte. Ellos sostienen que el despazamiento mínimo standard debería estar entre las 700 y las 1000 tons., standard.

En el campo de la velocidad, especialmente en la inmersión, la gama es siempre amplia y oscila entre un mínimo de 12/14 nudos y un máximo de 20/25 nudos: parece que esta última velocidad ya ha sido obtenida por los pequeños submarinos alemanes "U-1".

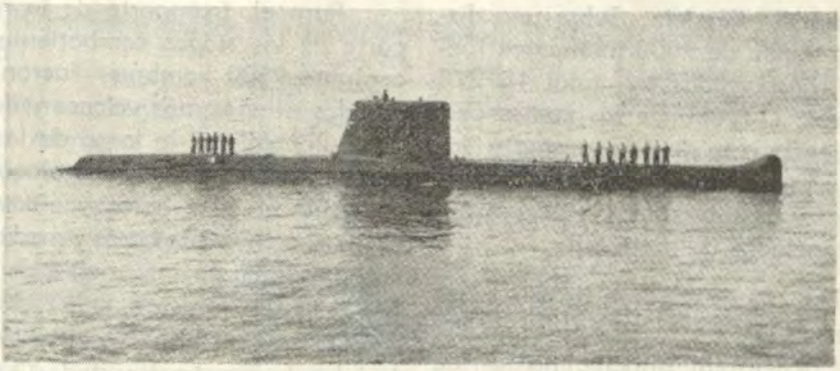
Del examen sintético de la situación en el campo de la construcción de submarinos, parece deducir que las orientaciones actuales de las principales marinas del mundo preven:

a) Para los submarinos nucleares de ataque que pueden definirse también polivalentes, el desplazamiento standard de cerca de 3500 tons., la posibilidad de inmersiones hasta profundidades grandes y una velocidad en inmersión de 30 nudos;

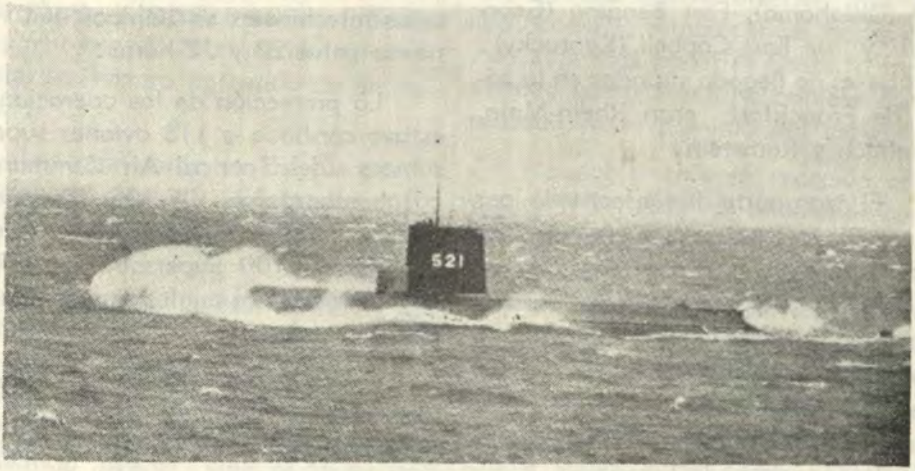
b) Para los submarinos convencionales de ataque dotados de un cierto grado de polivalencia, un des-

## CONSTRUCCIONES ACTUALES EN LAS PRINCIPALES MARINAS

| NACIONES | Sistema de propulsión | TIPO | Desplazamiento Standard | VELOCIDAD sup. | VELOCIDAD inm. | NOTAS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Estados Unidos | Nuclear | Lanzapolaris tipo "Lafayette" | 7000 | 20 | 35 | Tercera clase de buques lanzapolaris clase E Allen 6900 t y G Washington de 5600 t entrados en servicio hace poco |
| | Nuclear | de ataque antisubmarino tipo "Thresher" | 3750 | 20 | 35 | Estarán dotados también de proyectiles "Subroc". La clase "Thresher" sigue a la clase "Skipjack"2830 tons. construídos entre 1959 y 1961. |
| Gran Bretaña | Nuclear | Lanzapolaris | ? | ? | ? | |
| | Nuclear | de ataque antisubmarino tipo "Dreadnought" | 3000 | alta | 30 | |
| | Convencional | de ataque tipo "Oberón" | 1610 | alta | alta | La clase "Oberón" sigue a la clase "Porpoise" 1605 tons. construídas entre 1958 y 1961 |
| URSS. | Nuclear | lanza proyectiles tipos "E" y "H" | 3000 | 25 | 30 | |
| | Convencional | lanza proyectiles tipo "G" | 2350 | 17,5 | 17 | |
| | Nuclear | de ataque antisubmarino tipo "N" | 3500 | 25 | 30 | |
| | Convencional | de ataque tipo "F" | 1960 | 20 | 20 | |
| Francia | Nuclear | lanza proyectiles de ataque tipo "Daphné" | 8000 | ? | ? | La clase "Daphné" sigue a la clase "Arethuse" definida antisubmarina de 400 tons. y la clase "Narval" de ataque 1200 tons. construídas de 1957 a 1960 |
| | Convencional | | 750 | 16 | 16 | |
| Japón | Convencional | de transporte | 1500 | ? | ? | |
| | Convencional | de ataque "Hayashio" | 750 | 12 | 14,5 | |
| Alemania Occidental | Convencional | de ataque antisubmarino tipo "U-1" | 350 - 450 | 12 | 20 - 25 | |
| Suecia | Convencional | de ataque tipo "A-11" | 1000 | ? | alta | La nueva clase "A-11" sigue a la clase "Draken" de 835 tons. construída entre 1961 y 1962 |
| Dinamarca | Convencional | de ataque tipo "Delfinen" | 550 | 13 | 12 | |
| Holanda | Convencional | de ataque tipo "Dolfijn" | 1140 | 14,5 | 17 | |
| R.A.U. | Convencional | de ataque tipo "Costanero" | ? | ? | ? | Primera construcción de esta clase hecha por la R.A.U. con técnicos y maestranza nacionales. |
| Italia | Convencional | de ataque antisubmarino tipo "Toti" | 450 | 14 | ? | |



Submarino Francés de la nueva clase **Daphné** "Flores"




Submarino Japonés "Hayashio" con una velocidad en inmersión de 14,5 nudos.

plazamiento standard sobre las 1000 tons., para permitir la instalación de los aparatos necesarios de exploración; una velocidad elevada en inmersión y la posibilidad de inmersiones hasta grandes velocidades.

---

**Operación "Big Lift".—**

(De la "Rivista Marittima").

Estado Mayor Norteamericano efectuó en Octubre último una gran operación denominada "Big Lift" con el objeto de probar el transporte por vía aérea de una división acorazada íntegra (la 2º desde Texas hasta la zona del Rin. Esta operación principió a las 08.00 hora italiana (07.00 G.M.T.) del 22 de Octubre con la partida del primer avión a chorro de transporte "C-135 Stratolifter" (que aterrizó a las 18.35 del mismo día), y que terminó a las 23.00 del 24 de Octubre con cerca de nueve horas de adelanto sobre el horario límite fija-

do para el ejercicio. Sobre una distancia media de 9000 kilómetros fueron transportados en total 15.278 hombres, (13.000 de los cuales pertenecientes a la división misma y los otros eran adscritos a los servicios auxiliares y de subsistencias) además de 493 toneladas de materiales.

Las tropas salieron de sus bases aéreas de Texas (Sheppard), (Connolly, Gray, Bergstrom) principalmente de Fort Hood (Texas) y algunas de Fort Sill (Oklahoma), Fort Benning (Georgia) y de Fort Capbell (Kentucky). Las bases de llegada situadas en la zona de Franckfort eran Rhein-Main, Sembach y Ramstein.

El transporte fue efectuado por el MATS, (Military Air Transport Service) que empleó 196 aviones, (o sea cerca del 40% de su flota), los cuales apenas efectuado el desembarco (tiempo promedio empleado 25 minutos) fueron oportunamente evacuados a diversos aeropuertos de Gran Bretaña, de Francia y de España.

Una gran central de operaciones situada en South Ruislip (Gran Bretaña) siguió a cada instante el desarrollo de las operaciones.

Fueron empleados varios tipos de aviones, desde los velocísimos aviones a chorro de gran radio de acción "C-135 Stratolifter", cada uno de los cuales transportó 75 hombres sin hacer escalas, hasta los de turbo-hélice "C-130 Hércules" y "C-133 Cargomaster", y los "C-124 Globemaster" con motores de cilindros.

Para el transporte de la mayor parte de las tropas combatientes en conjunto 9500 hombres fueron empleados aviones más veloces y de mayor autonomía, a lo largo de la ruta septentrional (véase la carta) que fue recorrida en diez horas y media (sin escalas) o en veinte horas y media (con reabastecimiento intermedio de gasolina).

El resto de las tropas y los materiales fueron transportados por la ruta meridional recorrida con dos escalas intermedias en tiempos que variaron entre 20 y 32 horas.

La protección de las operaciones estuvo confiada a 116 aviones supersónicos del Tactical Air Command: cazabombarderos "F-105 Thunderchief" y "BR-66 Destroyers", interceptores "F-100 Supersabre" y "RF-101 Voodoo", los cuales siguieron una ruta central.

Los aviones cisterna a chorro "KC-135 Stratotanker" efectuaron el reabastecimiento en pleno vuelo sobre el Atlántico.

Los hombres llevaron su equipo individual (fusil automático M-14, bayoneta, bombas de mano, máscara antigás, ametralladoras M-60 y raciones de campaña).

Apenas llegadas a tierra, las secciones se encaminaron a los depósitos donde estaba almacenado el equipo pesado: más de 300 carros armados, vehículos, artillería, aprovisionamientos, etc.: con un total de cerca de 27.000 tons., que constituía justamente otro tanto de lo que la Segun-

da División había dejado en Norteamérica.

Mientras tanto, en la República Federal Alemana se habían iniciado las grandes maniobras: "un agresor representado por la Tercera División acorazada ya establecido en Alemania había atacado a las fuerzas amigas, las cuales siendo muy inferiores en número, efectuaron acciones de retardo para permitir la intervención sucesiva de la Segunda División que —lo decimos ahora— habría recibido órdenes de partir cuando la situación internacional se hubiere agravado de improviso".

Las maniobras en las que participaron en total 40.000 hombres y 20.000 vehículos, duraron una semana.

La Segunda división devolvió su equipo pesado. Para fines de Noviembre estuvo previsto el regreso a los Estados Unidos de la mayor parte de la División, mediante un puente aéreo en sentido inverso. Una parte de las fuerzas que se quedó en Europa para poner nuevamente en condiciones activas los depósitos, regresó asimismo antes de Navidad.

---

La operación "Big Lift" ha demostrado la capacidad de los Estados Unidos para enviar inmediatamente refuerzos de una cierta consistencia para apoyar a las fuerzas que, en cualquier parte del mundo, se encontrasen bajo la imprevista amenaza de ser supeditadas, y a condición de que en la zona de llegada existen aeropuertos equipados para recibir dichos refuerzos, y depósitos de armamento pesado.

Ha sido suministrada también la gran prueba de los resultados obtenidos por la Administración Kennedy para incrementar la capacidad de transporte aéreo del Ejército. Tengamos presente sin embargo, que el mismo Comandante del MATS, General Kelly ha reconocido como, en caso de una guerra efectiva, habría sido necesario establecer las bases de aterrizaje más hacia el Oeste, a menos que la Air Force no hubiese conquistado ya el dominio del cielo.

Indudablemente la reacción adversaria efectuada no solamente con el ataque directo contra los transportes, sino también con la inutilización de los depósitos de materiales y de los aeropuertos de llegada, presenta una gravísima incógnita: se podría temer que los norteamericanos que han suministrado casi siempre una notable superioridad aérea en todas las guerras en que hasta ahora han combatido, estuviesen inclinados a no dar a tal amenaza todo el valor que ella podría realmente tener.

A la pregunta de que si el éxito del "Big Lift" podría servir de disuasivo a un eventual agresor, El Secretario del Ejército, Vance respondió de una manera afirmativa. Por su parte el Secretario de la Defensa McNamara declaró entre otras cosas "el adiestramiento obtenido en este ejercicio será aplicado en un futuro próximo en otra escala aún mayor. Hay mucho que ganar en la ca-

pacidad para reaccionar inmediatamente ante una agresión —por donde quiera que ésta viniese— es decir, en reaccionar antes de que la situación haya llegado a un punto tal que requiriese fuerzas mucho mayores de las que hubieran sido necesarias en un primer momento".

En lo que respecta a la amplitud y a la rapidez del transporte, se ha declarado que el MATS, tiene fuerzas tales que pueden prolongar las operaciones lo que fuese necesaria (aún hasta un mes) para transportar a Europa todas las divisiones disponibles en Norteamérica, y que en Europa ya hay el material necesario para equipar a dos de ellas.

Viceversa, habría sido posible acelerar las operaciones y efectuar el transporte de la División en la mitad del tiempo empleado.

Teniendo presente que cerca del 20% de la flota aérea del MATS, está de turno de manutención y que el 10% está empleado en varias misiones en diversas partes del mundo. El 70% (en lugar del 40% como sucedió en el Big Lift), podría en efecto, estar destinado al transporte de tropas.

La frecuencia de los vuelos es además aumentable sin comprometer ni arriesgar la situación de los aeropuertos.



# Informaciones Mundiales

ALEMANIA OCCIDENTAL

AUSTRALIA

CANADA

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

ITALIA

PORTUGAL

SUECIA

## ALEMANIA OCCIDENTAL

( De la "Rivista Marittima")

**Construcción de un nuevo cazatorpedero lanza proyectiles dirigidos.—**

Se ha anunciado que la Marina de la República Federal Alemana emprenderá en breve la construcción de un nuevo cazatorpedero lanzaproyectiles dirigidos.

Esta nueva unidad tendrá un desplazamiento de más de 2000 tons., y será semejante a las fragatas de la clase "Koln".

**Autorización para construir submarinos de mayor tonelaje.—**

La Unión Occidental Europea ha autorizado a la Marina Federal Alemana para construir submarinos de un desplazamiento de más 450 tons., que era lo permitido hasta ahora.

Según lo afirmado por el Almirante Zenker, Inspector de la Marina Alemana, los nuevos submarinos deberán tener un desplazamiento de 700 tons., tanto para permitir la instalación a bordo de los equipos modernos necesarios para la exploración y caza antisubmarina, tarea a la cual estarán éstos destinados en el cuadro de la colaboración acordada, como para tener unidades eficientes en su empleo en todo el Mar del Norte.

La actual clase de submarinos de 350 tons., del tipo "U-1" es, a parte de algunos defectos en el casco, que serán eliminados, inaparente para desempeñar las funciones que la NATO, tendría que señalar a la nueva flota submarina alemana.

Así podrían ser construídas hasta seis unidades no mayores de 1000 toneladas.

**Nuevas Unidades.—**

—Ha entrado en servicio el dragaminas costanero "Scorpion" de 200 tons.

—Ha sido lanzado al agua el submarino "U-8", octava unidad de la clase de 350 tons.

---

## AUSTRALIA

**Hundimiento de un destroyer, el 11 de Febrero de 1964.—**

El destroyer HMAS "Voyager" uno de los más modernos de la Real Marina Australiana se hundió frente a las costas de New South Wales, de Australia, después de haber sido chocado y partido en dos por el portaviones HMAS, "Melbourne" durante unas maniobras.

El "Voyager" llevaba 318 tripulantes y tardó más de 4 horas en hundirse. 60 hombres pudieron ser salvados en dos botes salvavidas. Muchos de los 239 rescatados presentaban fracturas, heridas ó se encontraban en estado de shock.

En las operaciones de salvamento, además de las embarcaciones citadas, colaboraron el mismo portaviones "Malbourne" (que tuvo algunas averías en la proa), seis helicópteros y una fragata.

La Armada Australiana anunció al día siguiente "que 82 hombres perdieron la vida" sin haber tenido oportunidad de salvarse" cuando el "Voyager" fue hundido por el portaviones HMAS, "Malbourne", que era siete veces más grande. El día 12 fueron encontrados los cuerpos del Comandante y de dos miembros de la tripulación a cien millas de distancia de Sydney.

El día 13 los cuerpos de rescate abandonaron toda esperanza de encontrar con vida a los 79 Oficiales, Maestros y Marineros que faltan.

---

**Adiestramiento del personal para los nuevos cazatorpederos lanza proyectiles dirigidos.—**

El programa de fomento y refuerzo de las fuerzas navales australianas prevé, como es sabido, la construcción en los astilleros estadounidenses de tres cazatorpederos lanzadores de proyectiles dirigidos, de la clase **Charles F. Adams,** los cuales están actualmente en fases diversas de construcción. Estas tres unidades, que tomarán respectivamente los nombres de "Perth", "Hobart" y "Brisbane", —nombres ya empleados anteriormente por cruceros,— entrarán posiblemente en servicio entre Junio de 1965 y principios de 1966.

Mientras tanto, la Marina Australiana ha iniciado el envío a los Estados Unidos del primer contingente de personal especialista para su adiestramiento necesario, tanto a las escuelas de la Marina, como a unidades

norteamericanas similares. Además del personal especialista que deberá efectuar un período más largo de adiestramiento, está previsto que toda la tripulación restante de los nuevos cazatorpederos, —que tendrán una dotación de 332 hombres entre Plana Mayor y Plana Menor,— cumpla por lo menos dos meses en los Estados Unidos antes de entrar en servicio en estas unidades.

**Nuevo Centro de Radiocomunicaciones.—**

En cumplimiento a los acuerdos efectuados entre el Gobierno Australiano y el Norteamericano. La U.S.N., está construyendo en North West (Australia Occidental) un Centro de Radiocomunicaciones, cuya entrada en servicio está prevista para 1966.

Este nuevo Centro será empleado principalmente para atender a las comunicaciones con los submarinos lanzadores de "Polaris" que estén destacados en el Pacífico y probablemente también en el Océano Indico.

---

**Lanzamiento del destroyer lanza proyectiles dirigidos HMAS "Perth"**

El HMAS "Perth", primero de los tres destroyers lanza proyectiles dirigidos de la clase Charles F. Adams, mandados construir por Australia en los astilleros norteamericanos, fue lanzado el 26 de Setiembre de 1963 en los astilleros de Defoe Shipbuilding & Co. de Bay City, Michigan.

Estos buques serán idénticos a los DDG de la U.S.N., salvo en lo que respecta al armamento ASM. En efecto, en estas unidades el sistema de armas Asroc está reemplazado por el sistema Ikara. La DAA estará asegurada por el sistema Tartar MK 13, con 40 proyectiles dirigidos y dos torres sencillas de 127 m/m. AA, automáticas (40 tiros por minuto).

**Se manda construir dos submarinos en Inglaterra.—**

La Marina australiana acaba de encargar a los astilleros Scott's de Greenock la construcción de dos submarinos clase Oberon. Esta operación, (que comprende las armas y los equipos suministrados por el Almirantazgo Británico) se eleva a un poco más de 89 millones de francos (6'655.755 L.E.), o sea cerca de 45 millones de francos (3'365.270 L.E.) por cada submarino.

El primer submarino será entregado en 1966 y el segundo en 1967. Se ha proyectado encargar otros dos submarinos.

---

## CANADA

**El proyecto de la construcción de las fragatas polivalentes ha quedado definitivamente abandonado.—**

El Ministro de la Defensa ha anunciado que el proyecto de la construcción de las 8 fragatas polivalentes de 3500 tons., del programa naval había quedado definitivamente abandonado.

El proyecto, cuyo costo había sido inicialmente calculado en 264 mi-

llones de dólares canadienses, fue aprobado en 1962. Un análisis más profundo mostró que en definitiva estos ocho buques habrían llegado a costar 450 millones de dólares.

Otros factores, además del precio de costo, indujeron al Gobierno canadiense a abandonar el proyecto, especialmente el hecho de que el armamento ASM, de estos buques era insuficiente y de que su polivalencia requería otros sistemas de armas que habrían ocupado mucho espacio dentro del desplazamiento proyectado.

Ahora bien, la lucha contra los submarinos y protección al tráfico marítimo es incuestionablemente la tarea primordial de la Royal Canadian Navy.

Como bien pronto será indispensable renovar una parte de su material, se emprenderá próximamente nuevos estudios para poner en pie un nuevo programa de construcciones nuevas, y modernizar además los 7 escoltas de la clase **St Laurent** y las 7 unidades de la clase **Restigouche** sobre el mismo modelo.

Recordemos que en los **St Laurent,** el armamento ASM, que se componía esencialmente de dos morteros **MK 10 Limbo** está reemplazado por un helicóptero HSS2, que lleva un sonar y torpedos MK 44, asociado a dos sonares de gran alcance montados sobre el escolta y especialmente a un sonar remolcado.

La tranformación de estos escoltas de 2800 tons., y 27 nudos se efectúa a expensas de una parte de su antiguo armamento: uno de los dos montajes dobles de 76 m/m. AA, ha quedado en efecto suprimido, así como uno de sus morteros MK 10.

---

**Entrada en servicio del buque escolta "Qu' Apelle".—**

El escolta "Qu' Apelle", cuarta unidad de la serie de seis Mackenzie, ha entrado en servicio activo en Setiembre último. En la Royal Canadian Navy, estos buques están clasificados como "Escort destroyers" (Sigla DDE).

Características: Desplazamiento 2900 tons.

Dimensiones 111 m., x 12,8 m., x 3,90 m. Potencia 30.000 C.V.

Velocidad 26/27 nudos.

Armamento: 1 torre doble de 76 m/m. AA, 70 calibres, a proa, 1 montaje doble de 76 m/m, 50 calibres, a popa, 2 morteros ASM, triples MK 10 "Limbo".

Estos buques son pues muy parecidos a los siete escoltas de la clase Restingouche, de la cual son una copia mejorada.

Las dos últimas unidades de la clase Mackenzie tendrán en cambio, un armamento idéntico al de los siete escoltas de la clase Saint Laurent después de su modernización, o sea:

—1 torre doble de 76 m/m. AA.

—1 mortero "Limbo".

—1 helicóptero ASM, HSS 2 que lleva torpedos MK 44 y un "dunking

sonar" asociado a los sonares modernos, uno de los cuales es remolcado.

**Pedido de nuevas unidades para la lucha antisubmarina.—**

El Jefe de Estado Mayor de Marina, Almirante Rayser ha expresado recientemente ante el Comité Nacional de la Defensa, la necesidad de que la Marina Canadiense disponga en los próximos siete años, por lo menos de otras 26 nuevas unidades de superficie y submarinas para hacerle frente a los numerosos compromisos del País, especialmente para la protección de su tráfico, contra los modernos submarinos nucleares lanzadores de proyectiles dirigidos.

Los actuales contratorpederos de escolta, si bien disponen de un equipo antisubmarino perfeccionado y eficiente contra los submarinos convencionales, tienen poca probabilidad de operar ventajosamente contra los submarinos más modernos lanzadores de proyectiles dirigidos.

Mientras tanto, la Marina Canadiense, además de las seis unidades nuevas de la clase **Mackenzie,** que están en alistamiento, tiene programado el modernizar en 1965 todas las siete unidades de la clase **Saint-Laurent** de 2263 tons., dotándolas de una plataforma para helicópteros y de nuevas instalaciones para la exploración antisubmarina.

Respecto a las ocho nuevas fragatas antisubmarinas previstas en el programa y no puestas todavía en gradas en los astilleros nacionales y cuyo costo total debería ascender a 335 millones de dólares canadienses, parece que los órganos gubernamentales están examinando si no sería más útil construir en cambio, submarinos nucleares antisubmarinos.

---

## ESTADOS UNIDOS

**Programa definitivo de construcciones para 1964.—**

El presupuesto fiscal para el año 1964 (del 1º de Julio de 1963 al 30 de Junio de 1964) ha sido finalmente aprobado con mucho atraso y con muchísimas modificaciones. Aunque este presupuesto todavía no es completamente conocido, ya se sabe que en lo que concierne a la Marina, el programa de nuevas construcciones previsto para el "Navy Department" ha sido muy modificado. Primeramente por el Secretario de la Defensa M. Mac Namara que redujo de 47 a 41 del número de buques que se debería construir; en seguida por el Congreso, que negó los créditos relativos a la construcción de varias unidades, especialmente la de un LPD, de un LST y de un buque auxiliar polivalente de gran tonelaje.

En definitiva, parece que las construcciones inscritas en el presupuesto de 1964 no comprenden sino las siguientes unidades:

—6 submarinos "Polaris" de propulsión atómica (SSBN).

—6 submarinos de ataque, de propulsión atómica (SSN).

—10 destroyers de escolta (DE).

—3 buques anfibios (LPD).

—2 lanchas rápidas (PGM).

—1 buque base para submarinos "Polaris" (AS).

—1 buque base para destroyers (AD).

—1 abastecedor de víveres de escuadra (AFS).

—1 buque de investigaciones hidrográficas (AGS) y

varias pequeñas unidades de servicio o anfibias, LCM, LCVP, etc.

Los SSBN serán una versión norteamericana de la clase La Fayette.

Los SSN, serán una variante de las unidades del tipo Thressher, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con los submarinos precedentes.

Los LPD serán, con algunas modificaciones de detalle, análogos a los LPD 5 Orden del programa de 1962. Cuando estén concluídos, la USN, tendrá 13 buques de este tipo, a saber:

—3 del tipo Raleigh (LPD 1, 2, 3).

—10 del tipo Austin (LPD del 4 al 13).

Los 10 destroyers de escolta serán una versión mejorada de los DE de los programas de 1961, 1962, y 1963 (DE clase 1040). Desplazarán más de 3.000 tons., en plena carga, estarán movidos por un aparato propulsor muy adelantado (calderas de combustión a presión) y dotados de armas y de los equipos más modernos, es decir, sonar de roda AN/S 25 26 de gran alcance, Asroc de último modelo y helicópteros teledirigidos.

El buque base para los destroyers AD será la primera unidad de este tipo construída desde el fin de las hostilidades. Estará equipado especialmente para apoyar a las fragatas y a los destroyers lanzadores de proyectiles dirigidos.

El AS será idéntico a las unidades precedentes del tipo Holand.

Finalmente el abastecedor de combate AFS, será idéntico a los AFS 1 "Mars" y AFS 2 "Sylvania".

(El "Sylvania" fue lanzado el 10 de Agosto en los astilleros de la National Steel de San Diego California; este buque era el segundo de una clase de abastecedores llamados "combat store ships" AFS. El primero, el AFS 1 "Mars" fue lanzado el 15 de Junio en los mismos astilleros.

Estos nuevos buques podrán llenar simultáneamente las mismas funciones que los tres tipos de buques auxiliares actualmente en servicio.

—Abastecedor de víveres AF (Store Ships).

—Abastecedor de piezas de repuesto y de materiales:

—Para buques de superficie AKS (Store issue ships).

—para aviación AVS (Aviation supply ships).

Su capacidad les permitirá transportar entre un 30 y un 50% de los víveres transportados por un AF y casi tanto material como un AKS y un AVS juntos.

Características: Desplazamiento 16.100 tons; Dimensiones 177 m. x 24 m. Velocidad 20 nudos; Dotación 35 Oficiales y 378 tripulantes, total 413 hombres).

**Atribución de nombres a tres submarinos "Polaris".—**

Acaban de recibir sus nombres tres submarinos atómicos lanzadores de "Polaris" inscritos en el programa de construcciones nuevas del año fiscal de 1963.

Se trata de los siguientes:

SSBN 643 George Bancroft Electric Boat Groton

SSBN 644 Lewis and Clark Newport News

SSBN 645 James K. Polk Electric Boat Groton

George Bancroft fue Ministro de Marina en 1845, fundó la Academia Naval de Annapolis, Lewis y Clark fueron dos exploradores conocidos, y James Knox Plok fue el 11º Presidente de los Estados Unidos (de 1845 a 1849).

Estos submarinos serán del tipo La Fayette. El primero y el tercero están en construcción en los astilleros de la Electric Boat de Groton, mientras que el segundo está en gradas en Newport News.

Por otra parte, la construcción de los seis submarinos inscritos en el programa naval de 1964 acaban de ser encargados en los siguientes lugares:

SSBN 654 Newport News (Norfolk, Virginia).

SSBN 655 Electric Boat, Groton

SSBN 656 Newport News.

SSBN 657 Electric Boat.

SSBN 658 Mare Island. Cal.

SSBN 659 Electric Boat.

**Nombres para los cuatro destroyers de escolta.—**

La U.S.N., ha publicado reciente los nombres que han de llevar los cuatro destroyers de escolta en construcción:

DEG 1044 Brumby y

DEG 1045 Davidson en construcción en los astilleros Avondale in. Westwego. Louisiana

DEG 1048 W. D. Sample y

DEG 1050 A. L. David en los astilleros de Puget Sound

Bridge & Drydock Company, Seattle, Was.

El primero pertenece al programa de 1962 y los otros al de 1963.

**Características:** Desplazamiento 3.000 tons., en plena carga Dimensiones: 121,9 m. x 12,8 m. x 7,9 m. incluído el sonar.

Potencia: 35.000 C. V. Una hélice.

Velocidad: 27 nudos.

Artillería: 2 piezas de 127 m/m. C. A. sencillas

Armas: A.S.M.; 1 asroc aprovisionado con 16 proyectiles, 2 helicópteros teleguiados D.S.N. 3, 2 TLT MK 32 (III x 2).

Sonar: Un sonar AN/QS 26 de bulbo.

**Lanzamiento del transporte anfibio LPD 3 "La Salle".** Ha sido lanzado al agua el 3 de Agosto en el arsenal de New York, forma parte de un programa de 9 LPD, 2 de los cuales ya están en servicio y 5 en gradas: la construcción de los dos últimos, prevista para el programa fiscal de 1963, todavía no ha sido ordenada.

**Modernización del portaviones de ataque CVA 61 "Ranger".—**

A fin de permitir poner fácilmente en acción los aviones pesados A3J "Vigilant" (Visually Guided Infantry Light Anti-Tank missile) que reemplazan poco a poco en las escuadrillas VAH a los A3D "Skywarrior", se hará modificaciones importantes en el portaviones de ataque CVA 61 "Ranger".

Estas modificaciones comprenden principalmente la extensión de la pista sesgada, la instalación de nuevos deflectores de "Jet" y el mejoramiento de dos de sus cuatro catapultas justamente para poner en acción a los aviones de asalto.

Se aprovechará de estos trabajos para instalar un nuevo radar, lo cual traerá consigo hacer una ligera modificación en el puente; construir nuevos talleres y pañoles; crear una nueva santa bárbara para los proyectiles aire-superficie Bullpup. Se ha previsto igualmente la colocación de un "Ship's aircraft alignement system".

---

## FRANCIA

**Se anula la construcción de la tercera fragata lanza proyectiles dirigidos.—**

Según declaraciones del Ministro de la Defensa M. Messmer, había sido anulada la construcción de la tercera fragata de 4700 tons., lanza torpedos dirigidos originalmente prevista en el programa de 1960-1964.

"La técnica avanza tan rápidamente" —declaró el Ministro,— "que las asignaciones destinadas para esta unidad han sido transferidas a las dos primeras fragatas, la "Suffren" y la "Duquesne" actualmente en construcción, para dotarlas de un armamento más moderno".

Esto se refiere probablemente a la necesidad de aportar ulteriores mejoras al proyectil superficie-aire "Masurca" con los cuales estarán dotadas las dos fragatas antes de su entrada en servicio.

También según declaraciones del Ministro de la Defensa, la nueva ley-programa podría incluir la colocación de la quilla de un crucero de 7000 a 8000 tons., lanzador de proyectiles dirigidos.

**Submarinos nucleares lanza proyectiles dirigidos.—**

En el curso de una conferencia de prensa, el Jefe de Estado Mayor de Marina, Almirante Cabanier hablando de las perpectivas navales para los próximos años, puntualizó la importancia dada a los submarinos lanza proyectiles dirigidos en el cuadro previsto del desarrollo de las fuerzas.

"En primer lugar" —declaró el J. de E. M.— "hasta 1970 nuestros esfuerzos se dirigirán sobre todo hacia la construcción y a la puesta en servicio de tres submarinos lanzadores de proyectiles dirigidos balísticos destinados a constituir la principal componente de nuestra fuerza nuclear estratégica. Está previsto sin embargo, que llegará sucesivamente a cinco el número de estos submarinos".

**Programa del Crucero 1963-1964 de la Escuela de Aplicación.—**

—El crucero "Jeanne d'Arc" y el aviso-escolta "Victor Schoelcher" zarparon el 5 de Noviembre de Brest para hacer su crucero anual de aplicación. Esta campaña de 1963-1964 es la 26ª y última de la "Jeanne d'Arc" con los Cadetes de la Escuela Naval.

Habiendo entrado en servicio en 1931 hizo ocho campañas hasta 1940. Durante la Segunda Guerra Mundial, incorporada a la división naval de las Antillas, en 1943-1945, tomó parte importante en las operaciones de Córcega y de Italia. Desde 1946 volvió a desempeñar las funciones de buque-escuela. Durante este crucero de 1963-1964 hará escalas en Dakar. Abidjan. Santa Helena, El Cabo, Buenos Aires, Montevideo, Punta Arenas, Valparaíso, Callao, (del 7 al 15 de Febrero) Acapulco, Balboa, Cartagena, Fort de France. Los Santos, Pont a Pitre, San Martín, Saint Barthelemy, Kingston, Nueva Orleans, Nueva York, Saint Pierre, Quebec, Quiberon y Brest.

"El Victor Schoelcher" zarpará directamente de Saint Pierre a Lorient, donde será esperado el 18 de Mayo.

**Reclutamiento de personal femenino para la Armada**. Para el 1º de Abril de 1964 está proyectado el reclutamiento de personal femenino para la Armada, y comprenderá las especialidades de Secretariado, estenodactilografía y mecanografía perforada.

La duración de los contratos será de dos o de tres años.

Las candidatas deberán ser solteras y tener de 18 a 38 años de edad. El reclutamiento se efectúa exclusivamente ateniéndose a sus títulos, y las candidatas deberán tener necesariamente:

—Un diploma de instrucción general. y

—Un certificado de aptitud profesional correspondiente a la especialidad pedida.

Para todos los demás datos completarios y para la formación del expediente de admisión, las candidatas deberán dirigirse a la oficina de enganche más cercana a sus correspondiente domicilio.

———

## GRAN BRETAÑA

**Primeras pruebas del HMS "London".—**

El HMS "London", cuarta unidad de la clase County, zarpó el 14 de Octubre de los astileros de Swan Hunter de Wallsend-on-Tyne para hacer sus primeras pruebas en la mar. Recordemos que la clase County se debe componer de seis buques, tres de los cuales ya están en servicio (HMS "Devosshire", "Hampshire", y "Kent"), el "London" que estaba en pruebas y dos en gradas (HMS "Fife" y "Glamorgan").

**Reorganización de la "Home Fleet".**

El Almirante Charles Madden, Comandante en Jefe de la Home Fleet, ha dado recientemente los detalles sobre el plan de reorganización de la Home Fleet. Según este plan, todos los buques en operaciones cerca de las costas británicas, estarán bajo el control del Comandante en Jefe de la Home Fleet y dependerán de una sola administración técnica con sede en Portsmouth. Esto evitará los numerosos cambios administrativos a los cuales estaban sometidos anteriormente los buques, y traerá consigo una mejora en las necesidades de dinero y de Oficiales, así como una mayor eficiencia.

**Nuevo Portaviones.—**

Considerando siempre que el portaviones seguirá siendo todavía por mucho tiempo "the most flexible instrument of a conventional war", el Gobierno Británico ha autorizado recientemente al Almirantazgo a emprender la construcción de un portaviones de 50.000 tons., (60.000 en plena carga).

En principio, este buque deberá entrar en servicio en 1971. Originariamente estuvo prevista la construcción de dos o aún de tres unidades de este mismo tipo, pero sin duda el programa de construcción de SSBN condujo al Almirantazgo a restringir sus pretensiones.

Sea como fuere, esta decisión corona los esfuerzos perseguidos desde hace tiempo por la Royal Navy para obtener la construcción de uno de estos buques, por lo menos.

En la época en que este nuevo barco se incorpore a la flota, la Royal Navy no tendrá sino tres portaviones:

—El HMS "Eagle" que se habrá incorporado a la escuadra en 1964 después de una gran remodelación y modernización, y

—El HMS "Hermes" que probablemente será modernizado entre 1964 y 1968, y

—Este cuya puesta en gradas acaba de ser decidida.

Estos buques constituirán la base de la flota hasta después de 1980. En 1970 el HMS "Ark Royal" y el HMS "Victorious" serán borrados de la lista de la flota. En cuanto al HMS "Centaur", es posible que sean transformado en **Commando Carrier** a se-

mejanza de sus gemelos "Albion" y "Bulwark".

El costo del nuevo portaviones está calculado en 60 millones de libras esterlinas (o sea 4.500'000.000 de soles), pero como su construcción durará varios años, los gastos anuales podrán ser fácilmente soportados por el presupuesto de la Royal Navy.

Su propulsión nuclear, en un principio considerada, fue finalmente abandonada. Para explicar esta última decisión el Ministro de la Defensa M. Thorneycroft declaró que los futuros buques de superficie emplearán tal vez la energía atómica, pero adoptar una fórmula que todavía no está sino en estado experimental, para un buque de este porte y de esta importancia, sería correr un riesgo al cual no hemos querido exponernos".

Según la prensa de allende la Mancha se habría escogido el nombre de "Furious" será más largo que los buques anteriores. En cambio, la cubierta de vuelos será más corta.

En efecto, previsto para poner en acción principalmente aviones de despegue vertical y de poca velocidad de apontaje, no se ha juzgado necesario dotarlo de una pista sesgada tan ampliamente desbordante a babor (8º5 en el HMS "Victorious") como en los portaviones que están en servicio.

Este buque estará fuertemente protegido en especial contra las explosiones submarinas; y los ingenieros han concebido un buque lo más estable posible para facilitar las maniobras de la aviación.

La velocidad máxima prevista es de 30 a 31 nudos, lo cual implica para el desplazamiento proyectado, una potencia del orden de 130.000 a 150.000 C.V.

El "Furious" estará equipado con dos catapultas a vapor; la una a estribor de la pista axial y la otra a babor de la pista sesgada. No habrá sino un sólo cobertizo y dos ascensores solamente; el uno estará instalado sobre la pista axial y el otro a estribor de la popa del islote. (ascensor lateral).

Habrá un pasaje a estribor, de manera que los aviones con las alas replegadas podrán ser remolcados fácilmente a lo largo del islote. Lo cual producirá un pequeño desplazamiento del eje del buque.

Aunque no se ha hecho ninguna publicación en la prensa del otro lado de la La Mancha se puede considerar sin embargo, que la DCA, del "Furious" está asegurada por lo menos, por varios conjuntos de "Sea Cats" para su protección inmediata y también puede serla por algunos sistemas de armas CF 299 para su defensa C. A., distante.

Se sabe que este último sistema está llamado a reemplazar a los proyectiles dirigidos del tipo "Sea Slug" MK 1 ó MK 2 que tienen las fragatas de la clase **County**.

Teniendo facultades superiores, el nuevo sistema presenta la ventaja, gracias a su reabastecimiento por barrilete vertical, de ocupar mucho menos espacio a bordo que los "Sea

Slug" para un stock de máquinas del mismo orden.

Desde el punto de vista de la detección, el "Furious" está dotado de un radar volumétrico más perfeccionado que el radar 4984 instalado en el "Victorious", en el "Hermes" y bien pronto en el "Eagle". Este radar estará instalado bajo una esfera sobre una torre cilíndrica que encerrará los conductos de humo. Este será evacuado lateralmente como en el transatlántico "France". Evidentemente, el "Furious" estará dotado de un sistema de manipulación automática de los datos.

El "Furious" podrá llevar los aviones clásicos que estén todavía en servicio en el momento en que se incorpore a la flota y especialmente los de la versión MK 2 del NA 39 "Buccaneer", pero ha sido previsto igualmente para emplear además los helicópteros ASM, pesados, un aparato común a la R.A.F., y a la Royal Navy estudiado por el Ministry of Aviation. Este interceptor para todo tiempo será una versión derivada del "Hawker P 1154" de despegue vertical: debe reemplazar al "Hunter" en la R.A.F. y al "Sea Vixen D.H. 110" en la Royal Navy.

Según M. Thornycroft, Ministro de Marina, su estudio avanza rápidamente, y sus resultados serán conocidos probablemente en el Otoño próximo.

**Refuerzos para la Far East Fleet.—**

El Almirantazgo ha decidido destinar a la Far East Fleet dos de sus destroyers (HMS "Hampshire" y "Kent") lanzadores de proyectiles dirigidos de la clase **Couty**.

Estos reemplazarán al Crucero HMS "Lion" que debe regresar este año. Como el HMS "Tiger" deberá ser remodelado durante varios meses, el "Lion" será el único crucero en actividad de la Royal Navy.

Después de estos cambios, las fuerzas navales británicas al Este del Canal de Suez comprenderán:

—1 portaviones (el HMS "Victorious"),

—1 porta-helicópteros de asalto (el HMS "Albion"),

—2 destroyers lanzadores de proyectiles dirigidos,

—15 Entre destroyers y fragatas,

—3 submarinos,

—2 comandos de los "Royal Marines" y

—Algunas unidades de desembarco en Aden que constituyen la "Amphibious Warfare Squadron".

Todo esto apoyado por una flota logística compuesta de buques de provisiones, buques base y buques talleres.

**Costo de la remodelación del HMS "Eagle".—**

El costo de los trabajos de modernización del portaviones "Eagle" alcanzará a 30 millones de libras esterlinas o sea casi el doble de su precio original (que fue de 15'700.00 libras).

Al principio de los trabajos (a mediados de 1959) la remodelación estuvo calculada en 25 millones.

Cuando salga del arsenal de Devonport, dentro de seis meses aproximadamente, el buque estará mandado por un Capitán de Navío, un antiguo piloto de la Reserva, lo cual no tiene precedente.

**Explosión a bordo del crucero HMS "Lion".—**

A consecuencia de una explosión habida a bordo del Crucero "Lion", buque insignia de la flota británica del Extremo Oriente, una de las cámaras de calderas quedó fuera de servicio. Hubo una víctima en el accidente.

**Lanzamiento de un submarino atómico, y de un buque de asalto.—**

—El Almirantazgo ha anunciado oficialmente que el submarino HMS "Valiant", segunda unidad de propulsión atómica, ha sido lanzado en Diciembre último.

—Por otra parte, el HMS "Fearless", primero de los dos buques de asalto de 11.000 tons., fue lanzado igualmente en Diciembre.

**Nuevas Unidades.—**

—Han entrado en servicio las fragatas polivalentes "Dido" de la clase **Leander** segunda unidad de su serie.

—Ha sido lanzada al agua la unidad para servicios auxiliares HMS "Mandarin" de 950 tons., que representa el prototipo de una nueva clase de buques aptos para desempeñar diversas tareas que antes estaban designadas a varias unidades especializadas, como operaciones de salvamento, colocación de obstáculos y trabajos portuarios. Entre otras cosas, estará dotada de un equipo para levantar hasta 200 tons.

---

## ITALIA

**Colocación de la quilla de la corbeta "Licio Visintini".—**

El 12 de Setiembre último fue colocada la quilla de la corbeta "Licio Visintini" en los astilleros "Cantieri Reuniti de Montfalcone". Este buque forma parte de una clase de cuatro unidades derivadas de las corbetas de la clase Airone de 1955. Los otros tres barcos ya en gradas llevan respectivamente los nombres de "Salvatore Todaro", "Pietro de Cristoforo" y "Umberto Grosso".

Características: Desplazamiento en plena carga 950 tons.

Dimensiones 80,2 m. x 10 m. x 2,5 m.

Máquinas: 2 diesels con 8300 C. V. en total: y dos hélices.

Velocidad: 22 nudos.

Armamento: 2 de 76 m/m. C. A. (1 x 2), 2 TLT triples MK 32 (6 torpedos MK 44), 1 mortero "Menon" ASM, automático de alcance aumentado.

Estos buques forman parte del programa de construcciones de 1959-1960.

## PORTUGAL

**Nuevas lanchas de vigilancia.—**

La lancha de vigilancia "Escorpiao" fue entregada el 21 de Agosto último a la Marina Portuguesa. Forma parte de una serie de diez unidades, dos de las cuales ya están en servicio en las provincias portuguesas de ultramar.

Características: Desplazamiento; 130 tons. W. (170 en plena carga).

Dimensiones 46 m. x 6,60 m. x 1,70 m.

Armamento: 1 ó 2 de 40 m/m. AA.

Máquinas: Propulsión diesel que permite una velocidad de 18 nudos.

Dotación: 19 hombres.

## SUECIA

**Nuevo Buque de Salvamento.—**

El buque "Belos" de salvamento para submarinos hace varios meses que ha sido entregado a la Marina Sueca. Será empleado igualmente como buque-escuela de buceo.

Características:

Desplazamiento: 1.000 toneladas

Dimensiones: 62,20 m. x 11.20 m. x 3.70 m.

Máquinas 2 diesel "Mercedes".

Potencia; 1.200 C.V. — Una hélice de paso variable.

Velocidad; 13 nudos.

Este buque está dotado de varias campanas de buceo y de salvamento. Fue lanzado al agua el 15 de Noviembre de 1961.

El "Belos" reemplazó a una unidad del mismo nombre que ha sido desguazada recientemente a causa de sus largos años de servicio.



# Proyectiles Dirigidos

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

REPUBLICA ARABE UNIDA

TURQUIA

## ESTADOS UNIDOS

De la "Rivista Marittima"

**Anti-proyectiles dirigidos y pruebas nucleares.—**

El debate habido en el Senado norteamericano en el mes de Setiembre último y que terminó con la aprobación de una modificación del pacto para la limitación de las pruebas nucleares, ha estado relacionado principalmente con lo que respecta al desarrollo del sistema de defensa contra proyectiles dirigidos.

El Vice-Presidente de la Comisión Parlamentaria de la Energía Atómica declaró que el abandono de las pruebas nucleares en la atmósfera hará retardar, pero no impedirá el desarrollo del sistema de la defensa anti-proyectiles dirigidos, para el cual serán siempre muy útiles los trabajos de laboratorio y los experimentos subterráneos. Quedará todavía por resolverse la prueba final.

Tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética podrán por consiguiente desarrollar un arma capaz, a su juicio, de funcionar, pero no podrán estar completamente seguros de ella.

Este es también por otra parte, el pensamiento de los círculos científicos británicos en donde, antes del acuerdo de Moscú, se había declarado que el programa para la creación de un anti-proyectil podría desarrollarse mediante pruebas subterráneas, salvo en la última fase: se necesita en efecto, una explosión aérea coronada por el éxito para estar seguro del buen funcionamiento del arma.

El Vice-Presidente concluyó diciendo que, por parte de alguna de las dos naciones, se debería llegar a un proceso completamente revolucionario para anular la capacidad atómica de la otra.

También el Jefe de Estado Mayor Norteamericano expresó opiniones análogas En efecto, durante una entrevista televisada declaró: "Estamos en condiciones de desarrollar (y construir) un proyectil basándonos en lo que sepamos y en lo que podríamos hacer bajo tierra, aunque hubiera sido menos costoso servirnos de algunas pruebas atmosféricas. El disponer de un arma tal en nuestro arsenal habría sido el acontecimiento más auspiciable".

Los opositores al pacto anteriormente mencionado insistieron sobre todo, en la eventualidad de que la URSS, fuese capaz de eludirlo, por lo menos parcialmente, puesto que el régimen soviético permite mantener en secreto los preparativos militares mucho mejor de lo que puede hacerse en los Estados Unidos. Y es cierto que todo el equilibrio estratégico del mundo estaría transtornado si la UR SS, lograse escoger, construir e instalar un sistema defensivo que la hiciese invulnerable a los proyectiles dirigidos de los Estados Unidos.

En oposición a esta hipótesis, los consejeros militares del presidente Kennedy declararon que era difícil construir un buen sistema anti-proyectil dirigido, mientras que es relativamente fácil supeditar sistemas defensivos de esta clase.

El que ataca tiene en efecto la ventaja porque los medios de confundir y despistar a los defensores, son muy numerosos. Además de que con el lanzamiento moderno de proyectiles dirigido "coqueta", la defensa puede quedar saturada en efecto mediante otros medios y destrezas. Por ejemplo, el ofuscamiento nuclear del radar, las perturbaciones electrónicas, la propiedad de las ojivas de no reflejar las ondas de radar, o de poder variar su trayectoria de caída, o bien su facultad de penetrar en el blanco con trayectorias completamente distintas a las previsibles para un proyectil normal dirigido.

Además es presumible que cuando los soviéticos tuviesen la voluntad, la capacidad y los medios necesarios para desarrollar un sistema eficaz de anti-proyectiles, no podrían llevar a término una empresa de esta clase sin dejar traslucir alguna noticia.

Sobre este punto, la discusión estuvo limitada por motivos de seguridad. Sin embargo, no se ha ocultado que los servicios norteamericanos de informaciones han hecho progresos muy notables, gracias especialmente a las fotografías tomadas desde los satélites artificiales, al estudio de las imágenes infrarrojas, al radar, etc.

En resumen, la Administración Kennedy sostuvo que si se supone un acto de mala fe en el campo opuesto:

—Es extremadamente imposible que la URSS, pueda establecer un

sistema de anti-proyectiles "no saturable";

—También, si logra establecerlo, los Estados Unidos tendrían noticia de ello en tiempo oportuno para tomar las contramedidas necesarias;

—Los gastos necesarios para tal sistema serían superiores a la suma que los EE. UU. y la URSS, gastan anualmente en toda su producción de proyectiles dirigidos.

Se ha asegurado a este respecto, que para defenderse de los ataques de los proyectiles dirigidos sería necesario un gasto de 10 a 30 veces superior al que se necesita para construir proyectiles dirigidos de ataque.

Además, los sistemas de antiproyectiles hasta ahora conocidos pueden proteger tan sólo zonas limitadas, de manera que las poblaciones quedarían siempre en peligro de ser dañadas por la precipitación radioactiva provocada por las explosiones que tuvieran lugar fuera de las zonas controladas por tales sistemas.

Refiriéndose siempre al tema de la defensa anti-proyectiles, la revista "Missiles and Rockets" ha indicado que la URSS, podría ser capaz de paralizar los proyectiles norteamericanos en sus instalaciones subterráneas mediante un sistema actualmente en curso de desarrollo y basado sobre la emisión a distancia de fortísimos impulsos electromagnéticos destinados a perturbar los aparatos electromagnéticos de los proyectiles dirigidos mismos y a impedir de ese modo su lanzamiento. La revista admite sin embargo, que el sistema ya no sería eficaz en los aparatos llevados en inmersión por los submarinos; y un experto del Pentágono, después de haber puesto en duda la veracidad de toda la información, ha indicado que los proyectistas de los proyectiles dirigidos y de las instalaciones subterráneas "han tenido en cuenta todas las causas posibles de vulnerabilidad".

**El cuarto vuelo orbital norteamericano.—**

El cuarto vuelo orbital del proyecto "Mercury" efectuado en Mayo último por el Piloto Mayor Leroy Gordon Cooper con el "Faith 7" ha confirmado que el hombre puede soportar sin dificultad un largo período de tiempo en ausencia del peso; ha resuelto definitivamente los problemas relativos al gobierno de la cápsula en órbita, y ha efectuado de una manera brillantísima la maniobra de la entrada con pilotaje a mano.

A parte del hecho de que las noticias suministradas por los soviéticos sobre los efectos relativos a la ausencia de peso no permitían encuadrara exhaustivamente el problema, los norteamericanos intentaron hacer también sus pruebas.

Resulta en efecto, que entre los experimentos del programa para el vuelo de Cooper, formaban parte del primer plano los estudios aerodinámi-

cos y los controles sobre la eficiencia de los dispositivos que sirven para mantener en el vehículo las condiciones necesarias para la existencia del piloto.

Después de los inconvenientes del excesivo consumo de las provisiones de combustible, oxígeno y electricidad verificado durante los dos primeros vuelos orbitales, fue experimentado ya durante el tercer vuelo un conjunto satisfactorio de gobierno para la cápsula del proyecto "Mercury". (Capitán de Fragata Schirra; seis órbitas).

Cooper sometió dicho conjunto a una severa prueba con un éxito completamente satisfactorio: después de la décima sexta vuelta quedó en efecto demostrado que los remanentes a disposición del astronauta eran "superiores a lo previsto".

Como es sabido, la potencia de los actuales motores de cohete norteamericanos no permiten todavía poner en órbita vehículos espaciales de dimensiones análogas a las de los medios soviéticos, y además, la cápsula del "Mercury" fue diseñada inicialmente para hacer tres órbitas solamente.

La experiencia obtenida en los vuelos precedentes permitió eliminar algunos aparatos de escasa o de dudosa utilidad, para dejar sitio a otros, a fin de aumentar los aprovisionamientos, pero el peso disponible era siempre escaso y el esfuerzo del vuelo prolongado arriesgó de una manera excesiva algunos aparatos de a bordo, de los cuales era probablemente imposible disponer por lo menos de dos ejemplares idénticos como hubiese sido necesario, a fin de poderlos alternar en su funcionamiento.

Hay que tener en consideración que eso haya podido provocar averías en los automáticos que comandan el retorno a tierra, y que son absolutamente indispensables si al astronáuta le hubiese dado algún malestar.

Es así que se tuvo que hacer a mano el pilotaje y el éxito es tanto más lisonjero, cuanto que la cápsula descendió con una trayectoria perfecta, aunque Cooper efectuó la difícil maniobra el término de un largo y agotador vuelo espacial y estuvo privado de la guía y de los instrumentos de las estaciones terrestres, cuando, por los fenómenos conexos a la rápida atravesada de las capas atmosféricas, su aparato de radio no pudo recibir ni transmitir.

Si el éxito final es satisfactorio, se vuelve tal vez más útil para los fines de la preparación para otras empresas, el haber compulsado algunos inconvenientes antes que ninguno.

A pesar de eso, las deficiencias secundarias, como el apartamiento en la entrada en órbita de la pequeña esfera de luces relampagueantes y el fallido experimento de remolque del balón, serán fuente para otros adiestramientos en el conjunto del cuadro de este exitosísimo vuelo orbital, del cual se han desprendido también el perfecto equilibrio psíquico y fisiológico y la calma de Cooper.

**De nuevo el Proyecto "Pluto".—**

Después de anunciar el haber renunciado al proyecto "Skybolt", el Pentágono ha concedido nuevos créditos para el proyecto "Pluto" que había sido puesto de lado temporalmente.

Se trata de un conjunto global de armas basado en un proyectil dirigido y en un estado-reactor nuclear capaz de girar largo tiempo alrededor de la Tierra a la velocidad de Mach 3 (casi 3300 Km/h.), a una cota tan baja que escapa al radar enemigo.

La Aeronáutica cree que podría ser empleado para misiones de reconocimiento y de bombardeo, y en último caso llevaría una cabeza termonuclear de varios megatones. La Marina en cambio, vería al "Pluto" como una posible arma para los submarinos nucleares.

**Nuevo proyectil dirigido "Orca".—**

En un cuadro relativo a estudios avanzados, la división de los sistemas balísticos de la Air Force está preparando un proyectil dirigido balístico llamado "Orca" nombre de un cetáceo. (que mide hasta 8 metros de largo y que no teme atacar a las más grandes ballenas). Este nuevo mecanismo que podría estar listo entre 1968 y 1974, está destinado a integrar el sistema "submarino nuclear —proyectil dirigido "Polaris", o sustituirlo directamente como lo afirman sus más fervientes partidarios.

La idea esencial es encerrar al proyectil dirigido en una envuelta que permita esconderlo en puntos remotos tales como las forestas o los hielos polares, o tenerlo directamente anclado entre dos aguas, un poco por debajo de la superficie del mar. La orden para su lanzamiento sería mediante una señal r.t., especial cifrada y emitida desde un puesto de comando o bien desde algún avión que volase por encima de la zona. Al proyecto "Orca" se une también la idea de aprovechar las condiciones favorables para dejar irse a la deriva envueltas especiales que contengan mecanismos nucleares que serían hechos explotar de modo que cubriesen con una lluvia radioactiva, vastas zonas del territorio enemigo: operaciones de esta clase podrían ser efectuadas por modestos pescadores.

Como el sistema "Polaris", el "Orca" presenta la ventaja de suministrar bases de lanzamiento distantes del territorio de los Estados Unidos y de ser relativamente inmunes a las acciones de represalia. Resultará además menos costoso y no necesitará una dotación permanente. Su carga nuclear sería elevadísima: para algunas versiones se habla de 50 a 100 megatones, es decir de una potencia de 100 a 200 veces superiores a la del "Polaris".

Evidentemente, los problemas relativos al mantenimiento y a la eficiencia por largo tiempo y sin control, —de un mecanismo tan complicado como un proyectil balístico dirigido, son difíciles y numerosos. Algunos ya

han encontrado su solución en el "Minuteman", que como está compuesto de 26.000 piezas, puede ser conservado largo tiempo en un silo subterráneo, y lanzado por control remoto en menos de un minuto.

Se podría tener dificultades en el encendido, debidas al prolongado almacenamiento del propelente, pero las pruebas efectuadas con panes de pólvora conservados 5 años en una envuelta de cemento armado, hacen creer que dicho inconveniente no ha de presentarse o que es fácilmente controlable.

---

## FRANCIA

**Estudios espaciales franco-norteamericanos.—**

El satélite denominado "F.R.—1" (Francia 1), que será lanzado en 1965 desde Cabo Cañaveral terminará la segunda fase del programa de estudios espaciales franco-norteamericanos sobre la propagación de las ondas electro-magnéticas de bajísima frecuencia, concordando entre el CNES (Centro Nacional de Estudios Espaciales) francés y la NASA (Asociación Nacional de Aeronáutica Espacial) norteamericana.

Será puesto en órbita mediante un vector "Scout" y como este cuadriestadio no ha sido proyectado para poner en órbita cargas útiles muy pesadas, es presumible que el "FR-1" no superará los 100 Kgs., y que gravitará en torno a la Tierra a menos de 500 Km.

Dentro del presente año se habrá iniciado entre tanto la primera fase del programa consistente en hacer investigaciones entre los 75 y los 100 Kms., de cota, mediante dos conjuntos de instrumentos científicos construídos en Francia y lanzados desde la Isla Wallop (Virginia) con cohetes "Aerobee 150 A" suministrados por la NASA.

Dichos vectores, estudiados especialmente para la exploración de la alta atmósfera, son biestadios (arrancador de propelente sólido y estadio superior de propelente líquido), que pesan en conjunto 880 Kgs., y que pueden llevar 68 Kgs., de carga útil a 240 Km., de altura.

Al éxito de esta primera fase está subordinada la ejecución de la segunda.

**Vector Nacional "Diamant".—**

Es inminente la primera prueba del triestadio "Diamant". Como complemento de los datos ya suministrados anteriormente se agrega que:

—El primer estadio construído por el proyectil "Emeraude" tiene un largo de 10 m., un diámetro de 1,4 m., pesa 14,2 tons., con su carga completa de propelente, y 1,7 tons., vacío. El motor es de propelente líquido y desarrolla 28.000 Kgs., de empuje en 88 segundos: al final de la combustión alcanza una velocidad de 1710 m/sec. Se presume que el "Meraude" pueda ser empleado también como elemento base pa-

ra el futuro proyectil dirigido francés de ojiva nuclear;

—El segundo estadio es del tipo "Topaze", de propelente sólido, tiene un diámetro de 0,8 m., y pesa 2,9 tons. Desarrolla 15000 Kgs., a los 42 segundos;

—El tercer estadio, también de propelente sólido, tiene el mismo diámetro que el precedente y pesa 0,8 tons. Desarrolla 5300 Kgs., en 47 segundos.

Los dos primeros estadios son guiados y su conjunto constituye el proyectil dirigido "Saphir". El tercero está estabilizado mediante rotaciones alrededor de su eje longitudinal.

El "Diamant", primer vector de los satélites nacionales, está destinado a poner en órbita a 500 Km., de la Tierra al "F.R.-2" que pesa 80 kgs. (Como es sabido, el F.R.-1" fue reservado para el satélite de 50 Kgs., que será lanzado dentro de un año mediante un vector proporcionado por los Estados Unidos).

Ahora están en proyecto otras modificaciones y perfeccionamientos para el segundo estadio, que permitirán construir una versión mejorada del "Diamant", capaz de efectuar tareas superiores. El "F.R.-2" deberá ser lanzado a mediados de 1965 desde el polígono sahariano de Colomb-Bechar. Sin embargo, según noticias de la prensa francesa, es posible que un satélite extraliviano sea puesto en órbita por medios nacionales ya en el año entrante. Se trata de un aparato llamado "Satmos" de un peso total de 2 Kgs., preparado bajo la dirección del Ministerio de las Fuerzas Armadas, para efectuar estudios sobre la técnica relativa a la exploración y descubrimiento de los satélites en el espacio.

---

## REPUBLICA ARABE UNIDA

**Proyectiles tácticos dirigidos.—**

Una fuente digna de crédito ha referido que existen instalaciones de proyectiles dirigidos en la Zona del Canal de Suez, en la ciudad de este mismo nombre.

Recientemente se ha efectuado dos lanzamientos desde rampas colocadas en dicho lugar. También el ejército yemenita ha recibido proyectiles dirigidos de fabricación egipcia, como se ha podido verificar con ocasión de la parada militar habida en Sana, para festejar la Constitución provisional del País.

(N. del T. —La ciudad de Sana o Sanaa de 100.000 habitantes es la capital de Yemén o Reino Mutawakkilita Yemenita).

Parece que algunos de estos aparatos han sido empleados contra los guerrilleros monárquicos.

Como es sabido, estos proyectiles dirigidos pertenecen a dos tipos. El de 600 Km., de alcance, llamado "Al Kahir" (Conquistador) que tiene cerca de 12 metros de largo y un diámetro de 1,22. Tiene una estructu-

ra muy sencilla de forma cilíndrica con aletas cruciformes. Se considera que sea de propelente sólido con motores y medios de control del tipo de los "D-2" alemanes.

El segundo, proyectil dirigido de 370 Km., de alcance tiene una configuración semejante, y dimensiones reducidas. Se llama "Al Zafir" (Victoria).

---

## TURQUIA

**Desmantelamiento de las bases para proyectiles dirigidos.—**

La prensa turca ha informado que ha principiado el desmantelamiento de la base para el lanzamiento de proyectiles dirigidos de mediano alcance "Júpiter" situada en Incielik, en las cercanías de Adana (Seyhan).

Las operaciones fueron efectuadas bajo la supervigilancia de un grupo de técnicos norteamericanos. Algunos componentes de las piezas y de las rampas serán conservadas en una base aérea turca y otras piezas serán enviadas a los Estados Unidos. Las partes que sería peligroso conservar o expedir, serán en cambio, destruídas en el lugar.

La remosión de los proyectiles dirigidos dejará disponibles a más de 2000 entre técnicos y especialistas turcos de los cuales la Nación tenía gran necesidad, tanto para los trabajos relativos a los medios bélicos como para la industria.



**PUBLI-REPORTAJE.**

# Pinturas "FAST": Sinónimo de Calidad y Técnica

Nos dirigimos a la Cía. Industrias Químicas Asociadas, más conocida como Pinturas FAST.

Decana de las Cías. de Pinturas en el Perú, FAST fue fundada con la unión del esfuerzo y trabajo de dos caballeros de origen italiano, los Sres. Pablo Beccaría, recientemente fallecido y de gran arraigo en nuestro país a través de sus composiciones musicales de timbre netamente peruano y criollo que firmaba bajo el seudónimo de "Pablo de los Andes" y el Sr. Riva, ferviente admirador de esta tierra pródiga, quienes sin escatimar esfuerzos y trabajo crearon un merecido prestigio a su marca.

Actualmente la Cía. FAST bajo la dinámica dirección de Don Carlos Beccaría, hermano de uno de los fundadores, atraviesa uno de sus mejores momentos, pues al unísono con los adelantos de la ciencia moderna no escatima esfuerzo alguno para lograr que los productos FAST puedan competir en calidad con los mejores de marca extranjera.

Para ello FAST cuenta con un departamento Técnico a manos de personal preparado en el extranjero y de constantes informaciones sobre los adelantos de la industria en el campo de las pinturas. Algo sumamente interesante se nota en esta Cía. y es que todo el departamento Técnico está siempre a disposición de los consumidores ya sea para resolver problemas inmediatos o para descubrir futuros problemas y evitarlos a tiempo.

Si pensamos que la pintura no solamente sirve para embellecer sino que su primordial función es la de preservar y conservar, muchas veces equipos o superficies de gran valor, entonces habremos coincidido con la filosofía de FAST.

Es muy frecuente encontrar superficies muy bien conservadas y pintadas, en su aspecto exterior, sin embargo y esto sucede con mucha frecuencia dentro de la industria pesquera y marítima, si se levanta esa capa o película de pintura, se encuentra la plancha de acero atacada por el óxido y esto sucede generalmente cuando ya la única solución es la de cambiar la plancha enteramente, con el consiguiente gasto. Este problema ha sido eliminado por FAST, y de ello hay buena prueba si se considera que un alto porcentaje de la industria marítima y pesquera está pintada por FAST, debido a que esta Cía. ha estructurado sus productos para que cumplan una doble función: proteger y embellecer.

Algo que habla mucho en su favor es el comprobar que en sus líneas de productos marinos han considerado las fórmulas y especificaciones de la Armada Americana.

Un detalle muy interesante fue el notar que ninguna partida de pintura sale de la fábrica para ingresar a los almacenes de la Cía. sin antes haber pasado por las más rigurosas pruebas y análisis en los laboratorios que la Cía. tiene de tal forma que esa partida de pintura una vez aprobada para la venta al público es garantizada como idéntica en todos sus aspectos a la partida de pintura anterior, esto es solamente parte de la garantía que FAST proporciona.

Felicitaciones a Industrias Químicas Asociadas por la labor que llevan a cabo dentro del país para ofrecer siempre un producto siempre mejor.

Felicidades y Viento en Popa para Pinturas FAST.

**Este es un Aviso Contratado por:**
**Cía. de Industrias Químicas Asociadas S. A. (FAST).**

# "HIERRO Y FUTURO" DE MARCONA OBTUVO SEGUNDO PREMIO EN PREMIO NACIONAL DE PERIODISMO

## MARCONA DONO PREMIO A BIBLIOTECA NACIONAL

En los diarios de Lima del día Viernes 14 de Diciembre nos llegó la Noticia: "Hierro y Futuro" de la Marcona Mining Company había obtenido el Segundo Premio —entre las publicaciones del grupo denominadas especializadas— en el concurso anual de Periodismo que organiza la Pontificia Universidad Católica, a través de su Escuela de Periodismo.

Como recordarán nuestros lectores, el año pasado ganamos la mención honrosa en dicho concurso.

A principios del mes en curso nuestro Director autorizó a nuestro Editor para que inscribiera a "Hierro y Futuro" —Organo Informativo de Marcona— para que la inscribiera en el citado concurso.

Por las publicaciones aparecidas en los diarios capitalinos se sabe que este año han participado más periódicos en el concurso en referencia, lo cual amerita más aún la honrosa clasificación que se ha obtenido.

El Jurado Calificador del Concurso fue presidido por la Doctora Matilde Pérez Palacios, Directora de la Escuela de Periodismo de la Pontificia Universidad Católica e integrado por el Dr. Andrés de la Barga, representando a la Universidad Nacional Mayor de San Marcos; el Dr. Jaime López Raygada de "El Comercio"; el Dr. José Antonio Miró Quesada en representación de la Cerro de Pasco-Corp. —que auspicia el Concurso— y delegados de todos los diarios de la Capital de la República.

A la Ceremonia de entrega de premios que se llevó a cabo en las oficinas de la Cerro de Pasco Corporation asistió el Vice-Presidente de la Compañía Dr. Enrique East y nuestro Director.

# Crónica Nacional


**Siete Vice-Almirantes al Retiro.**

**Se inicia el Crucero de Verano.**

**Fallecimientos**

**Comandante General de Marina asciende a alta clase de Vice-Almirante.**

**Contraalmirante Fernando Lino Zamudio, asume la Comandancia General de la Escuadra.**

**Plan Cívico Fluvial.**

**Sensible Fallecimiento.**

**Alto Jefe de los EE. UU. en visita oficial.**

**Fragatas Canadienses visitan el Callao.**

**Sensible Fallecimiento.**

**Asociación Pro-Marina celebra Combate Naval de Abtao.**

**Marinos Franceses arriban al Callao.**

**Ceremonia de Ingreso de los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales.**


**Siete Vice-Almirantes pasan al retiro.—**

En cumplimiento con las reglamentaciones vigentes el día 1º de Enero pasaron al retiro por Tiempo de Servicios los siguientes Vice-Almirantes: Florencio Teixeira V., Luis E. Llosa G. P., Francisco Tudela S., Franklin Pease O., Miguel Chávez G., Pedro J. Gálvez y el Contralmirante Edmundo Guzmán Barrón; los que por dicho motivo recibieron a bordo del Buque Insignia B.A.P. "Almirante Grau" el homenaje de despedida de la Armada Peruana. El Comandante General de la Marina Contralmirante Dn. Carlos Monge Gordillo en nombre de la Marina pronunció las siguientes palabras:

*Señores Almirantes;*

*Señores Jefes y Oficiales de la Armada.*

*Nos hemos reunido hoy con la finalidad de tributar un sencillo, pero significativo homenaje de despedida a un grupo de Altos Jefes de la Marina que, por mandato de la Ley, acaban de pasar a la Situación de Retiro.*

*Como Comandante General de la Marina, tengo el alto honor de ser el portavoz de la Institución para expresar el reconocimiento de la Armada por los eminentes servicios prestados por estos distinguidos Jefes, a través de largos años de dedicación e incesante superación profesional.*

*Ningún marco podría resultar más adecuado, para tributar un homenaje de esta clase, que la cubierta de este navío que lleva el nombre de nuestro glorioso Almirante Grau.*

*Despedimos a una promoción que, desde el comienzo de su vida profesional, supo distinguirse singularmente. Los Almirantes Teixeira, nuestro Ministro de Marina, Llosa y Pease, han llegado a ocupar elevados puestos de dirección estatal e institucional; el Almirante Chávez, mi distinguido predecesor; el Almirante Tudela que acaba de cumplir su misión en los Estados Unidos de Norteamérica; los Almirantes Gálvez y Guzmán Barrón, todos sin excepción, han dedicado sus esfuerzos y capacidad profesional al desarrollo de nuestra querido institución.*

*Parece que fuera ayer solamente cuando compartíamos, llenos de entusiasmo, estudios en la Escuela Naval. Han pasado treinticinco años desde entonces, y ahora que os retiráis de la actividad naval, debe embargaros un merecido sentimiento por el deber ampliamente cumplido, siempre con la mirada puesta en los elevados destinos de una Institución a la que habéis ofrendado lo mejor de vuestras vidas.*

*Estoy seguro de compartir el sentimiento general de la Armada al desear a todos y cada uno de Uds. señores Almirantes, y a vuestras distinguidas familias, toda clase de felicidades, y el mejor éxito en vuestras futuras actividades. La Marina de Guerra del Perú os despide agradecida por todo lo que habéis hecho por ella, segura de que, desde cualquier campo, le seguiréis brindando el valioso aporte de vuestro gran cariño y reconocida experiencia profesional.*

El señor Vice-Almirante Luis E. Llosa G. P., en nombre de los Almirantes que pasaron al retiro pronunció el siguiente discurso:

*Señor Vice-Almirante, Comandante General de la Marina.*

*Señores Almirantes;*

*Señores Jefes y Oficiales:*

*Con la más profunda emoción la Promoción 1928, en cuyo nombre tengo el honor de hacer uso de la palabra, asiste a esta ceremonia, que tiene ya el signo de la tradición, con que la Armada despide y rinde homenaje a quienes dentro de la carrera alcanzaron el más alto grado de la jerarquía y cambian, por mandato de la Ley, de Situación Militar.*

*Como muy bien lo acaba de expresar el señor Comandante General de la Marina, con gentiles frases que agradecemos, parece que fue ayer solamente, cuando hace treinticinco años, plenos de fe y optimismo, dejamos*

*nuestra Alma Mater para ingresar, como simiente nueva, al ilustre cuerpo de Oficiales de la Armada.*

*Desde entonces, mucha agua ha corrido bajo el puente, pero nuestro respeto y cariño por la institución no se ha enfriado ni se enfriará jamás, porque en esto es como el fuego que arde en las entrañas de la tierra, a pesar de milenios de existencia.*

*El tiempo ha pasado insensible pero inexorablemente, dejando atrás la huella de una actividad profunda que a nosotros nó nos toca juzgar pero que, habiendo estado dirigida en todo momento a procurar el progreso material y moral de la Armada ha merecido la clásica señal de "Bien Hecho" que hoy flamea al tope de los mástiles de todos los buques de la Armada surtos en el Puerto.*

*El día de hoy, por eso, es uno que debería movernos a seria reflexión. Es un día en que deberíamos analizar, con la serenidad que da el tiempo y la experiencia, los fundamentos de nuestra acción para ver si ella se ha cumplido íntegramente de acuerdo con los principios que aprendimos en la Escuela Naval y a los que juramos ser fieles.*

*Creemos y lo proclamamos con humildad y sin orgullo, que nuestra promoción jamás se apartó de esos principios morales que fueron norma de nuestra vida, dentro y fuera de la institución y que mantuvo a través de todos los tiempos, en el triunfo y en la adversidad, su lealtad inalterables hacia ella y hacia el País.*

*Creemos también haber contribuido a mantener su prestigio; a preservar sus honrosas tradiciones; a fortalecer el espíritu de cuerpo y a conservar el legado de nuestros predecesores que entregamos ahora sin mancha alguna a quienes nos suceden, seguros de que ellos sabrán conservarlo con igual brillo.*

*Creemos finalmente que el retiro de una promoción, al cumplir el tiempo que señala la Ley, no debilita el sano organismo naval como no disminuye el prestigio ni la capacidad ni la categoría de los que se van. Por el contrario, ese acaecer obligado debe tener el hondo significado del nuevo eslabón que, endurecido por treinticinco años de forja, viene a soldarse, ahora definitivamente, a la sólida cadena que simboliza la Tradición Naval.*

*Como Arquitectos de una misma obra que no tiene fin, hemos cumplido nuestra jornada de trabajo y nos retiramos satisfechos, seguros de que el noble y sólido edificio que ayudamos a levantar, continuará agigantándose en las diligentes manos que nos suceden. Podéis estar seguros que*

*cualquiera que sea nuestra nueva actividad, siempre nuestra mente y nuestro corazón estarán dirigidos hacia la Marina y siempre también nuestro consejo y nuestra experiencia estarán a su servicio.*

*Señor Comandante General:*

*Sobre la cubierta de este hermoso barco que lleva el nombre del héroe máximo de nuestra Marina y sobre el mismo escenario de su gloria, la Promoción 1928 desea expresar su gratitud a todos los Jefes, Oficiales, Maestros, Oficiales de Mar y Tripulantes que nos ayudaron con lealtad ejemplar a lo largo de nuestra carrera.*

*Os pido al mismo tiempo hacer llegar a toda la institución naval estas palabras como un mensaje fraterno de despedida mediante el cual renovamos nuestra fe en sus grandes destinos y nuestra confianza en la capacidad y patriotismo de los hombres que toman su timón y con quienes el día de hoy, cambiamos simplemente la Guardia.*

**Se inicia el Crucero de Verano.—**

Con el fin de dar cumplimiento a las prácticas programadas zarparon el 2 de Enero 200 Cadetes de la Escuela Naval del Perú a bordo del B.A.P. "Independencia". En el citado viaje de Instrucción cumplirán el siguiente itinerario: Callao-Talara, Balboa, Colón, Cartagena, La Guayra, Recife, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Punta Arenas, Valparaíso, debiendo culminar en el Callao el 5 de Marzo del presente año.

Este será uno de los Cruceros más extensos que se cumplirá en el buque recientemente adquirido y acondicionado especialmente para entrenamiento de los Cadetes de la Escuela Naval.

**Fallecimientos.—**

El día 4 de Enero el Cuerpo General de la Armada lamentó el sensible fallecimiento del Tte. 1º SN. (MC) Dn. Félix García Mayor (Q.E.P.D.), cuyo restos fueron exhumados en el Cementerio "El Angel".

Igualmente también tuvimos que lamentar el sensible fallecimiento del que fuera Capitán de Corbeta SN. (MC) (R) Dn. Julio Vásquez Ayllón (Q.E.P.D.), acaecido el día 17 de Enero.

**Comandante General de Marina Asciende a la alta clase de Vice-Almirante.—**

Por Resolución Suprema Nº 35, el señor Contralmirante Carlos Monge Gordillo, Comandante General de la Marina ascendió a la clase de Vice-Almirante de la Armada Nacional.

**Contralmirante Fernando Lino Zamudio asume la Comandancia General de la Escuadra.—**

El día 22 de Enero el señor Contralmirante Fernando Lino Zamudio asumió la Comandancia General de la Escuadra, con el Ceremonial prescrito en nuestro Reglamento.

**Plan Cívico-Fluvial.—**

El B.A.P. "Amazonas" zarpó el 27 de Enero del Puerto Fluvial de Iquitos, dando cumplimiento a la primera etapa del plan Cívico-Fluvial del pte. año, debiendo recorrer los pueblos ribereños de los ríos Ucayali, Pachitea y Pichis.

La citada cañonera ha establecido un record de asistencia médico-sanitaria, dado que en un lapso de 10 días, el personal médico-sanitario ha efectuado 895 consultas médicas, 664 extracciones dentales y 2 intervenciones quirúrgicas a los habitantes, quienes también han recibido antibióticos, medicinas y servicios de inyectables.

Veinticinco poblados han recibido las atenciones brindadas por la Cañonera B.A.P. "Amazonas", entre los cuales se pueden citar los caseríos de Grau, Bagazán, Pucapanga, Alto Perillo, Canelos, Seturia, Tachitea, Roabaya, San Francisco etc.

Este humanitario Servicio de Acción Cívica, puesto en ejecución por el Supremo Gobierno, ha sido recibido con beneplácito y entusiasmo por los pobladores de nuestra Selva.

Por medio de este Plan, los ribereños selvícolas reciben atención médico-sanitaria, alfabetizadora, técnica agrícola, disertaciones sobre defensa contra descargas eléctricas y proyección de películas instructivas y recreativas.

La Marina de Guerra del Perú constituye la base fundamental para la ejecución de este Plan Cívico Fluvial, la cual trabaja coordinadamente con los Ministerios de Salud Pública, Educación, Agricultura.

Las Cañoneras de la Fuerza Fluvial del Amazonas son las encargadas de transportar al personal técnico y equipos para la asistencia de los habitantes de los Villorios del Oriente Peruano.

Médicos, Sanitarios, técnicos y especialistas de la Armada brindan toda clase de servicios y su eficiencia profesional para el mejor éxito de este Plan.

Cabe resaltar, que la Armada, desde su establecimiento en el Oriente Peruano ha brindado toda clase de atención médica y sanitaria a los pobladores selvícolas.

Esta 1º Etapa terminó el 22 de Febrero del presente año.

**Sensible Fallecimiento.—**

El Cuerpo General de la Armada tuvo también que lamentar en este mes el sensible fallecimiento del Capitán de Fragata en Situación de Actividad, Don José Franco Ponce (Q.E.P.D.), acaecido en los Estados Unidos de América el 28 de Enero. El sepelio constituyó una demostración muy sentida, dado que el citado Jefe gozó del aprecio general. En la exhumación de los restos hizo uso de la palabra en nombre de la Marina de Guerra del Perú, el Capitán de Fragata Alfredo Tirado A. pronunciando la siguiente alocución:

*He sido designado por la Superioridad para que hoy, en nombre del Cuerpo General de la Marina de Guerra del Perú, dé el postrer homenaje de despedida al que fuera Señor Capitán de Fragata Don JOSE LUIS FRANCO PONCE. Esta honrosa designación, sin embargo, me coloca en una muy delicada situación, pues, a pesar de caberme el orgullo de haber sido compañero de promoción del Comandante Franco, sé que por más que me esmere en mis palabras, éstas podrán no representar jamás, no solamente el verdadero sentir de mi persona, sino también, lo que es más, el de la Marina de Guerra del Perú. Aún más, con la mayor honestidad, creo difícil poder con la facultad que poseo, colocar mi expresión a la altura de este amigo y camarada cuya generosidad y bondad de alma sólo podía igualar su modestia y nobleza de hombre de bien.*

*Nacido en Arequipa, en Noviembre de 1924, creció en hogar modelo que le impartió una ejemplar educación. A los 14 años ingresó como Aspirante a la Escuela Naval del Perú, continuando sus estudios académicos ininterrumpidamente hasta que, en Diciembre de 1944 obtuvo el grado de Alférez de Fragata ocupando uno de los primeros puestos dentro del rol de mérito de su promoción. Como Oficial se desempeña a bordo de los B.A.P. "Coronel Bolognesi", "Rímac" y "Cabo Blanco" hasta que en 1947 ingresa a la Escuela de Submarinos en la que se gradúa, obteniendo seis meses después su calificación en esta arma. Sirve dos años consecutivos a bordo del B.A.P. "R-3" y pasa luego como Jefe de la Estación de Submarinos por un período de año y medio, para regresar nuevamente al mismo Submarino, ("R-3") por dos años más, en uno de los cuales desempeña el cargo de 2º Comandante. Después de breve tiempo de actuar como Instructor en la Escuela de Submarinos, es nombrado en Misión de Estudios a*

*los Estados Unidos de Norteamérica, donde sigue el curso especial en la Escuela de Submarinos de New London, Connecticut. Al término de esta Escuela es nombrado para la dotación del B.A.P. "Tiburón" —hoy "Abtao"— que trae al Callao dicha Unidad. Posteriormente pasa al B.A.P. "Lobo" —hoy "2 de Mayo"— en el que sirve por espacio de un año. En Abril de 1956 es nombrado Comandante del B.A.P. "R-1" siguiendo, en adición a sus funciones, el curso "Avanzado de Táctica Submarina" en el Centro de Entrenamiento Naval del Callao, dependencia en la cual también sirve luego por un período de trece meses. En Marzo de 1959 es enviado a Washington D.C. a órdenes del Agregado Naval en la Embajada del Perú en los E.U.A. A su regreso pasa dos años en la Escuela Naval del Perú y luego como Jefe de Adquisiciones a la Dirección General de Economía del Ministerio de Marina, último puesto de su brillante carrera naval.*

*El Comandante JOSE LUIS FRANCO PONCE, realizó muchas comisiones, habiendo en ellas recibido varias citaciones y felicitaciones, entre las que anotamos recalcándola, la obtenida por su eficiente labor en el comisionamiento de los Submarinos "Lobo" y "Tiburón", arma a la cual dedicó casi toda su vida profesional. Recibió la condecoración de la Orden del Libertador, en Venezuela, en el grado de Caballero y la de la Orden Militar de Ayacucho, también en el grado de Caballero. En 1961, en adición a su cargo, siguió y terminó con todo éxito el curso de Adiestramiento en Planeamiento y Preparación de Presupuestos y Pragramas en el Ministerio de Hacienda.*

*Para la Marina de Guerra del Perú, la desaparición de JOSE LUIS FRANCO PONCE, representa una pérdida irreparable. El dolor sincero y profundo que su prematuro fallecimiento nos ocasiona, estoy seguro que, en vez de amenguar, se hará mayor en cada ocasión que su imborrable memoria, sea evocada sin importar el transcurrir del tiempo, ni las circunstancias que rodeen su recordación.*

*No puede negarse que dentro de la Marina, como en cualquier otra Institución, existen muchos miembros que gozan del afecto y de la simpatía que pueda despertar su natural modo de actuar; habrán también muchos otros que causan la admiración de sus camaradas por sus cualidades innatas; pero, difícilmente se hallará alguien que pueda superar, en todos los niveles jerárquicos, la atmósfera de general estimación con que el Comandante Franco supo ganar aún a las más exigentes voluntades y, todo ésto, precisamente, sin jamás alterar su habitual forma de ser ni alardear de ese afecto tan justo a que se hizo merecedor.*

*Modestia, serenidad, discresión, tacto* **y** *amistad, fueron cualidades que adornaron como marco de oro, su fondo de gran inteligencia, bondad y cor-*

*dura. Estos inapreciables atributos, los aplicó en medio de extraordinaria nobleza y linea de conducta, no sólo, dentro de la profesión que escogió y siguió desde muy niño, sino también, como esposo y padre amante, como leal o como superior o subalterno responsable, cabal y sacrificado.*

*El acrisolado cariño que siempre guardó hacia su Marina hizo que no la dejara, aún sabiéndose presa de la cruel dolencia que afectaba su organismo. Viéndose imposibilitado a embarcarse, cambia en su último grado de especialidad, con el fin de poder continuar laborando por su Institución en la medida de su entusiasmo que, hasta muy poco antes de su gravedad, fue siempre muy alta e indoblegable. Es así, que aunque para los que podíamos observarlo, era evidente su decaer físico, no menos evidente era la eficiente marcha de los deberes de su cargo. José Luis Franco Ponce..... ¡murió en su puesto!.*

*Los que fuimos tus compañeros de promoción, los que fueron tus superiores y los que fueron tus subalternos, debemos hoy darte el postrer adiós. No hay despedida que no sea triste pero ésta, siendo para un camarada como lo fuiste, reviste caracteres de especial sentimiento. José Luis, que tu noble alma, que siempre aceptó la sinceridad, acepte este último deseo de tus amigos que eternamente conservarán tu memoria:*

*¡DESCANSA EN PAZ!.*

**Alto Jefe de los EE. UU. en Visita Oficial.—**

El Contralmirante William E. Farrell U.S.N. Comandante del 15º Distrito Naval llegó el 29 de Enero al aeropuerto Internacional de Lima-Callao. Una comisión de Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra del Perú presidida por el Contralmirante A.P. Julio Giannotti L., le dio la bienvenida en nombre de la Armada Peruana.

A su llegada al aeropuerto se le rindieron honores de estilo correspondiente a su alto rango. Luego pasó revista a las tropas formadas en su honor. El Alto Jefe Naval de los EE. UU., permaneció entre nosotros hasta el 7 de Febrero, lapso dentro del cual, cumplió diversas actuaciones oficiales y sociales, visitando el Cuzco e Iquitos, siendo en esta última, huésped de la Armada Peruana.

**Fragatas canadienses visitan Callao.—**

Un Escuadrón de la Real Armada del Canadá, integrado por tres modernas Fragatas arribó el 4 de Febrero al Callao, donde permanecieron hasta el 11, fecha en que zarparon para continuar viaje a Chile. El Es-

cuadrón que nos visitó, trajo a bordo de cada Fragata una dotación de Cadetes que vienen realizando un viaje de Instrucción. Las naves "Antigonish", "Beacon Hill" y "Ste. Therese" tienen además 10 Oficiales y 125 marineros cada uno.

**Sensible Fallecimiento.—**

El día 6 de Febrero en el Callao, acaeció el sensible fallecimiento del Capitán de Fragata (Ingº) (R) Don José Salas Corzo (Q.E.P.D.).

**Asociación Pro-Marina celebra Combate Naval de Abtao.—**

El Viernes 7 de Febrero en el Local de dicha Institución se celebró la sesión conmemorativa al Combate Naval de Abtao. El discurso de orden estuvo a cargo del Capitán FAP. Pedro Villar Moreno, habiendo pronunciado también emocionantes palabras el señor Ernesto Villar Lavera, nieto del héroe, Contralmirante Manuel Villar.

**Marinos Franceses arriban al Callao.—**

El Buque-Escuela "Juana de Arco" y el Aviso-Escolta "Víctor Schoelcher" arribaron a nuestro primer puerto el 7 de Febrero cumpliendo su programa de Instrucción. Los Marinos franceses fueron objeto de múltiples homenajes durante su permanencia, habiendo zarpado en cumplimiento de su itinerario el día 15 del mismo mes.

**Ceremonia de Ingreso de los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales.—**

El día 20 de los corrientes a 0830 Hrs. se llevó a cabo en la Escuela Naval del Perú la ceremonia del ingreso de los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales.

Esta ceremonia estuvo presidida por el Sr. Contralmirante, Director de la Escuela Naval, Dn. Julio Giannotti Landa, y se encontraban presentes el Sr. Capitán de Navío, Sub-Director, Jefes y Oficiales de la misma, así como los familiares de los nuevos Aspirantes.

Se dio comienzo a esta actuación con una misa de campaña que fue oficiado por el Capellán de la Armada. A continuación el Sr. Capitán de Navío, Jefe de Estudios dio la bienvenida a los nuevos Aspirantes con un discurso en que los exhortó a iniciar su nueva vida en la gran familia naval en la que se integraban, alentándoles a seguir el ejemplo de nuestros grandes héroes, los que labraron su ejemplar vida en base a una sólida preparación moral y pedagógica, cualidades éstas que siempre han distinguido a los Caballeros del Mar dignos émulos de nuestro gran Almirante Dn. Miguel Grau.

# Sociedad Fraternal de Marina

## FUNDADA EN 1875

El personal del Cuerpo General de la Armada y los que a él habían pertenecido, el de las Dependencias de Marina y los miembros de la Marina Mercante Nacional se asociaron en 1875 formando la

**SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA**

Esta institución auxilió oportuna y eficazmente a sus socios durante la guerra de 1879, y hasta la fecha lo viene haciendo con **puntualidad y rapidez**.

La cuota de ingreso es de veinte soles para los que tienen hasta cuarenta años de edad, más treintaidos soles adicionales por cada trimestre más de edad. La cotización de los socios es de treinta soles trimestrales adelantados y diez soles por cada mortuorio, siendo la cantidad asignada para cada mortuorio de **quince mil soles**.

Los Alfereces de Fragata no pagan cuota de ingreso.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| El año | 1958 | fueron | pagados | tres mortuorios. |
| „ | 1959 | „ | „ | cuatro mortuorios |
| „ | 1960 | „ | „ | dos mortuorios |
| „ | 1961 | „ | „ | seis mortuorios |
| „ | 1962 | „ | „ | dos mortuorios |
| „ | 1963 | „ | „ | dos mortuorios. |

Es un deber de todo Oficial para con su familia, el pensar en proporcionarle el mismo día de mayor angustia y dolor, un auxilio **rápido, oportuno y seguro** con qué poder atender a las más premiosas necesidades del momento.

**Artículo 9 del Reglamento:**— Podrán ser socios adherentes: a) La esposa, y los hijos é hijas del socio activo siempre que sean aceptados como tales, satisfaciendo todas las condiciones que para el caso disponen estos Estatutos y Reglamento.

La Sociedad está presidida en la actualidad por el Vice-Almirante Carlos Rotalde y el Tesorero es el Capitán de Navío S.N. Manuel Velásquez G. S.

Dirija Ud. hoy mismo su solicitud de ingreso al Secretario Capitán de Fragata Juan E. Benites, Calle General Orbegoso 137 - 3 A - Lima.

# HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

MANUEL I. VEGAS

## CAPITULO V

# LIBRO TERCERO

## CONFEDERACION PERU - BOLIVIANA

## CAPITULO V

*CAMPAÑAS NAVALES DE LOS AÑOS 1836 A 1838*

### La Confederación

Los acontecimientos políticos, internos y externos, que tuvieron lugar en los años 1836 a 1838, con muy cortos intervalos de paz precaria, hemos comenzado a narrarlos aunque someramente, limitándonos así, conforme el plan de este libro, a lo que directamente se relaciona con la Marina. (47).

Entremézclanse las revoluciones con la intervención, solapada unas veces y abiertas otras, de los dos países que más han influido en la vida del Perú.

Reivindicación, restauración, etc envuelven a tres naciones y aunque a primera vista parece que nunca presentan el carácter de guerra netamente nacional a poco que se ahonda en su estudio, resalta un hecho capital: Perú, Bolivia y Chile se combaten obstinadamente. El objetivo es la supremacía en el Pacífico sur-americano. Perú y Bolivia, quieren unirse, mejor dicho Santa Cruz y su partido quieren unirlos. Muchos peruanos, ciegos o ambiciosos, se oponen. A Chile no le conviene. Para este país la cuestión es de vida o de muerte. Debía, pues, luchar con todas sus fuerzas hasta separarnos.

Más lo admirable no es que Chile nos combatiera, sino el error profundísimo de Santa Cruz y de los peruanos que se pasaron al campo enemigo; éstos por no comprender la importancia de la Confederación, prefiriendo satisfacer sus odios políticos; aquél porque no alcanzó siquiera a vislumbrar el decisivo rol que la Marina jugaría en la defensa de su grandiosa concepción si se tiene en cuenta que su único adversario tenía que ser Chile, pues, aunque estuviésemos en paz, ésta nunca perdura cuando chocan los intereses de los respectivos países.

En el curso de la lucha manifestó Santa Cruz una tremenda ignorancia al respecto, hasta el punto de planear seriamente la invasión de Chile

por tierra; mientras que la clarividencia naval, constantemente demostrada por los gobernantes chilenos, se ejemplarizó de nuevo. (48).

### Las Escuadras del Perú y Chile

Por esta época componíase la escuadra de Chile de la corbeta "Valparaíso" bergantín "Aquiles" goleta "Colocolo", y otros buques de menor importancia. El País estaba unido bajo la dura férula de Portales. Tenía marinos que habían servido en la guerra de su Independencia y comenzaban a incorporarse los que fueron dejando el servicio del Perú: británicos y peruanos, y lo que era más temible para nuestro desordenado y poco astuto país, los gobernantes y marinos de Chile estaban saturados de los métodos expeditivos de Cochrane.

La escuadra del Perú era más fuerte en lo material. Teníamos las corbetas "Libertad", "Confederación" y "Socabaya", bergantines "Fundador" (ex-Congreso), "Arequipeño", "Junín", ("Flor del Mar"), barco "Santa Cruz" (ex-Isabel) y goletas "Peruviana", "Yanaccocha" y "Limeña". (49).

En cuanto a personal las cosas no habían mejorado respecto a los años anteriores; Jefes y oficiales buenos pero escasos y no muy unidos, tripulaciones poco diestras y aún más escasas. No conocían casi la navegación en escuadra porque los buques estaban dispersados y sin salir a la mar, entre Guayaquil, Callao y Arica.

Por último, la confusión y el desgobierno no habían terminado con el triunfo de Santa Cruz. En Enero se nombró Comandante General de la Marina al "Coronel de Caballería" Salvador Soyer, quien al aceptar el cargo, declara "que no tiene conocimientos". En Marzo avisa que "son repetidas las representaciones que he hecho a U.S. manifestando el estado miserable del Departamento y buques de guerra cuyas tripulaciones están desnudas y falta de oficiales".

En Mayo asume el cargo de Soyer otro profano; el General Herrera, de Bolivia, dejando a un lado a marino tan brillante como Jorge Young.

Además, en esa época era costumbre alquilar a particulares las naves en desarme. Fue así como Orbegoso había rematado la fragata "Monteagudo" y el bergantín "Orbegoso" a la firma española Torres Quiroga por 8.000 pesos anuales. (50).

### Sorpresa del Callao

El general chileno Freire, que estaba desterrado en el Perú, fletó a la "Monteagudo" y el 7 de Junio de 1836 expedicionó a Chile levantando la bandera revolucionaria.

A la vista de Juan Fernández se sublevó la marinería y arrumbaron a Valparaíso donde el buque fue agregado a la Marina de Chile.

El gobierno de ese país para iniciar las hostilidades contra el Perú, alegó como pretexto que el nuestro había facilitado esa expedición, lo cual no era cierto, y lo prueba el hecho de que ningún historiador chileno lo acepta como verdadero y así lo reconoció Garrido expresamente en el famoso convenio de 28 de Agosto de 1836.

Informados los chilenos, por la noticia, que llevó la "Monteagudo", de la dispersión antedicha y del semi-desarme de los barcos fondeados en el Callao, se decidieron a tentar un golpe de mano muy propio de su índole artera. El 13 de Agosto salieron de Valparaíso el "Aquiles" y el "Colocolo" trayendo, para ocultar mejor su plan, a Victoriano Garrido con el título de "Comisario del gobierno chileno". Este Garrido era un español traidor a su país en la época de la Independencia.

En la mañana del 21 de Agosto fondearon en el Callao los buques chilenos y, al visitar sus comandantes al Capitán del Puerto, éste les aceptó la excusa por no haber saludado a la plaza, lo que harían al día siguiente.

Era así imposible sospechar que fueran capaces de la felonía próxima a consumarse y mucho menos con un diplomático a bordo.

A las 12 de la noche desatracaron de los costados del "Aquiles" cinco botes tripulados con 80 marineros y soldados. Tras una pequeña resistencia de los pocos tripulantes de nuestros buques, se llevaron a fondear cerca del cabezo de San Lorenzo a la barca "Santa Cruz", Bergantín "Arequipeño" y goleta "Peruviana".

Al día siguiente envió Garrido al General Herrera, esta nota:

"La inexplicable conducta del gobierno peruano, ha obligado al mío a tomar por su propia defensa las medidas de que U.S. tendrá noticias por otros conductos. La intención del gobierno de Chile es retener los buques de que me he apoderado como prenda de las disposiciones pacíficas de la República del Perú y con la mira, quizás, de devolverlos en el momento en que se den suficientes garantías de paz".

Así quiso justificarse un hecho que Vicuña Mackena, el más nacionalista de los historiadores chilenos, en su obra "Diego Portales", lapida así: "La sorpresa del 21 de Agosto, en plena paz, en el Callao, es uno de los actos más odiosos que puedan practicarse entre vecinos". "Deshonroso atentado que se calificó de sorpresa heroica". (51).

Más no deja tan absorto la actitud de los chilenos como la de nuestros gobernantes y connacionales mezclados en estos infames sucesos.

Los ejemplos bastan: Desde Valparaíso (4 de Setiembre) decía a Gamarra el coronel peruano Bujanda: "Pardo y Martínez trabajan por Vivanco. La guerra del Perú es inevitable. Nosotros no somos parte, pero debemos aprovecharnos de élla para ver lo que podamos hacer por nuestra Patria. El "Aquiles" y la "Colocolo" salieron de aquí para apoderarse de sorpresa de todos los buques peruanos de guerra, que a mi entender en esta fecha estarán todos tomados, de consiguiente serán bloqueados todos los puertos del Perú y, cualquiera fuerza que se levante contra Santa Cruz será protegida por la escuadra chilena".

A bordo de la Fragata de guerra británica "Talbot", el 28 de Agosto a las 4 de la tarde, se firmó uno de los más bochornosos convenios que haya autorizado gobierno peruano.

Legalizóse la posesión por Chile de los tres buques sustraídos en la sorpresa del 21. Aceptamos no armar más buques durante el término de 4 meses y nos desatendíamos de la "Monteagudo".

¡Mayor afrenta no ha sufrido ni sufrirá jamás la Marina de mi Patria!

El 2 de Setiembre partían los chilenos con el fruto de su inicuo proceder, más, sea como fuere, el hecho resultaba también un duro golpe material para nosotros que por imprevisión habíamos permitido que la Marina enemiga se reforzara a expensas de la nuestra. (52).

**Reanúdanse las hostilidades**

El 19 de Octubre del mismo año zarparon de Valparaíso con destino al Callao, cinco buques chilenos: "Valparaíso" al mando del galense Bynon, con la insignia del almirante Blanco Encalada, Jefe de la expedición; "Aquiles", al mando del inglés Simpson; "Monteagudo", comandante Martínez; "Orbegoso", comandante Díaz y "Colocolo", comandante Roberto Henson.

Quisieron recalar en son de paz al Callao, sin duda para intentar una nueva felonía; pero el general Herrera les negó la entrada, reanudándose las hostilidades que era el deseo de los chilenos.

Hasta donde pueden llegar el cinismo y la desvergüenza en las relaciones internacionales, vamos a verlo ahora.

Refiriéndose a la negativa antedicha y fingiendo olvidar los actos del 21 de Agosto, decía Blanco, en oficio al Gobernador del Callao: "Negar a la Escuadra chilena a un puerto de un Estado amigo y al tiempo mismo de conducir un ministro plenipotenciario, me parece un acto positivo de hostilidad que no alcanzo a comprender.....". Pero como su verdadera intención era apoderarse de otros buques peruanos, barajó la costa hacia el Norte, en busca de ellos. (53).

En Octubre 25, el general venezolano Morán, que había sido nombrado jefe de la Escuadra, recibió instrucciones para abrirlas a treinta millas al Norte del Callao y en ellas se le ordenaba, entre otras cosas, reunirse con el "Congreso" y la "Limeña" en Huanchaco y esperar a "Libertad" y "Yanacocha" que debían llegar de Paita; pero como tardaron fueron a buscarlas en ese puerto.

Mientras tanto ya habían salido al sur ambos buques, pero en el camino ocurrió la sublevación de la "Libertad", que narraremos después.

Sin embargo, de este contratiempo, reunióse Morán con los bergantines "Flor del Mar" y "Catalina" a los que mandó días después al norte, volviendo a juntarse el 9 de Noviembre en Puná, de donde zarparon para Guayaquil el 12 en la noche. Horas después arribaron los buques chilenos "Monteagudo" y "Orbegoso" que habían permanecido en Paita dos días en busca de noticias de la escuadra de Morán y esperando al "Aquiles" y "Valparaíso" que entraron a Guayaquil el 15.

Intimaron rendición los chilenos a los nuestros y naturalmente fue rechazada, aunque nuestra flotilla era inferior, al mismo tiempo que el gobierno ecuatoriano, conocedor de los métodos de Chile, cumplió enérgicamente con su deber al notificar a ambas escuadras su decisión de hacer respetar los preceptos del Derecho Internacional y pedirles que hicieran otro tanto.

El 23 salieron de Guayaquil "Aquiles" y "Valparaíso" y despues los buques peruanos que fondearon en la boca de Chupadores a unas cinco millas de los restantes barcos enemigos.

Cuatro días estuvieron los nuestros engañándoles con falsas maniobras para despistarlos del verdadero sitio por donde pensaban salir y a media noche zarparon por la boca de Maquillana.

Fue tan completa la sorpresa, que sólo dos días después se dieron cuenta los chilenos y salieron también. En Tumbes desembarcaron y saquearon al pueblo como antes, Díaz, Comandante de la "Orbegoso", había procedido en Puná, por lo qué se le sometió a Consejo de Guerra a su vuelta a Chile, siendo absuelto.

El "Aquiles" y la "Valparaíso" aparecieron frente al Callao y establecieron el bloqueo, mientras el ministro chileno Egaña entretenía a nuestro gobierno con falsas negociaciones y entre Blanco Encalada y Herrera firmaban un convenio por el estilo del ajustado con Garrido.

El 20 de Enero de 1837 los chilenos se acercaron al Callao, pero Young con la "Yanacocha" y las lanchas cañoneras los rechazaron has-

ta el cabezo de San Lorenzo. El 21 repitióse el combate con el mismo resultado y al siguiente día zarparon los buques enemigos con rumbo a Huacho a proveerse de agua y de ahí fuéronse a Valparaíso.

Poco después llegó Morán con sus buques al Callao; pero el intervalo entre ésta y la siguiente expedición chilena, no se aprovechó debidamente. (55).

**Sublévase la corbeta "Libertad" e iza bandera chilena**

En Noviembre del año anterior perdimos a la corbeta "Libertad", el mejor buque de nuestra escuadra.

Había salido a Centro América llevando deportados a varios militares enemigos de Santa Cruz, y al llegar a San Blas el 3 de Julio, la tripulación arrestó al comandante Giral Chacón y se vino a Guayaquil donde el cónsul peruano tenía orden de mandar que el buque fuese a Paita a reunirse con Morán. Repúsose en el mando a Giral y despachóse al buque a Paita buscando una solución al enredo que llegó a conocer el cónsul, pues los emigrados trataron de sublevar al buque en Guayaquil y sólo fallaron al querer que participara la goleta "Yanacocha" que ahora acompañaba a la "Libertad".

Sin embargo, ayudados por el famoso literato Don Andrés Bello, lograron embarcar en la corbeta al piloto francés León Señoret y al ecuatoriano Manuel Uraga, práctico del río Guayas.

En Paita se desembarcó Giral Chacón y el mando recayó en el piloto ecuatoriano Pedro Santillán que servía desde antes a la Armada peruana.

El nuevo puerto de arribada debía de ser Huanchaco, siempre en busca de la escuadra de Morán; pero en el viaje estalló la conspiración a la altura de Lobos de Afuera, el 12 de Noviembre, cuando izaron la bandera chilena, seguro de que Santillán a quien habían dado opio, no les molestaría.

La "Yanacocha", con mucho menos artillería y andar que la sublevada, disparóle unos cuatro cañonazos, pero tuvo que escapar. Poco después metieron en un bote a Santillán y otros que llegaron a Paita el 16.

La "Libertad" fondeó en Valparaíso el 9 de Diciembre.

Señoret y Uraga recibieron cuatrocientos pesos por su **trabajo** y el primero ingresó de oficial en la Marina chilena.

El taimado Bujanda había escrito a Gamarra: "Hemos abandonado esta empresa a la dirección de marinos aventureros forajidos que se han

tomado como aparentes" y el "Mercurio" de Valparaíso anunció con ventidós días de anticipación la llegada de la corbeta **chilena** "Libertad".

La "Yanacocha", después de tocar en Santa, entró sin novedad al Callao y dio las primeras noticias de la pérdida de su compañera.

Perdimos ese magnífico barco, por descuido tan sólo, después de acontecimientos que debieron servirnos de suficiente advertencia y si nos hemos detenido en relatar con detalles este bochornoso suceso es para que conste que ningún oficial peruano tuvo participación en él.

**Breve noticia de la expedición científica Fitz Roy**

Como todo no ha de ser desastres o funciones de guerra, en este año de 1836 llegó al Perú, para **levantar** la carta de sus costas, la expedición del Capitán Fitz Roy.

Pocos meses permaneció aquí y, sabiéndose lo que respecto a hidrografía se había hecho durante la colonia puesto que desde 1799 venía publicando cartas de toda la costa del Perú el Depósito Hidrográfico de Madrid, es muy significativo lo que Fitz Roy dice en su obra sobre la "Beagle" (Vol. II) pág. 484: "El Capitán de Navío Eduardo Carrasco, antes de la Armada española y hoy Director de la Escuela Náutica de Lima, nos dió a mi y al señor Usborne una minuciosa información de palabra y por escrito sobre todo lo que podía sernos útil, permitiéndonos además formar extractos y hacer copias de manuscrito, mapas y libro de su archivo, que nos abrió con oficiosa libertad".

Después de todo, los "altos o cerros de Carrasco" señalan al navegante que a dicho ilustre marino pudo dársele una más histórica intervención en las cartas que hace ochenta y ocho años imprime y corrije el servicio hidrográfico del Almirantazgo británico, con demasiados nombres de lugares prominentes de la costa rebautizados, en inglés. Como dice Chardonnau en su "Derrotero de la costa del Perú": los "ingleses bombardearon nombres sobre la costa del Perú". (57).

**Expedición de Blanco Encalada**

Durante los ocho de meses de tregua forzosa, que hubo entre Chile y Santa Cruz, ese país que estaba perfectamente informado de todo, preparaba con calma otra incursión al Perú, mientras el Protector, que el 1º de Mayo inauguró la Confederación, seguía en su ceguera respecto a la preponderante acción que debieron ejercitar nuestras fuerzas navales.

El 12 de ese mes nombraba jefe del E.M.G. al ilustre General de Caballería don Guillermo Miller, señalando en el artículo tercero del res-

pectivo decreto que "La Marina Nacional y todo lo relativo a ella, se despachará de la misma manera por el órgano del E.M.G.".

¿Qué significaba esto? Se deduce cuando el Capitán de Fragata Panizo protesta de que Miller le "da órdenes muy exclusivas de marina y le merma su autoridad a bordo".

El 15 de Setiembre salió de Valparaíso la escuadra chilena compuesta del "Aquiles", "Libertad", "Monteagudo", "Santa Cruz", "Valparaíso" y "Arequipeño" mandados por Simpson y escoltando a una flota de trasportes que traía un ejército a cargo de Blanco Encalada. Como se ve, cuatro buques, acaso los mejores de esa escuadra, habían sido peruanos y venían prestando servicios en ella los oficiales de nuestra escuadra Boterín, Salmón, José de la Haza, Parker y otros.

Permanecieron los chilenos dos días aprovisionándose en Arica y aparejaron con destino a Islay y elegido para desembarcar al ejército; pero después de muchas vacilaciones resolvieron efectuarlo en las caletas de Quilca y Aranta. La corbeta "Libertad" y los trasportes que conducían caballos e impedimenta se dirigieron a Aranta y el "Aquiles", con el resto del convoy, a Quilca.

Para fondear en la primera de esas caletas, ganando a los demás buques, forzaron de vela las fragatas trasportes "Carmen" y "Colcura" y al orzar la "Carmen", para dar fondo se varó y destrozó contra las rocas perdiéndose la mayor parte de las provisiones del ejército. La "Libertad", cuyas cadenas se rompieron en la noche, pudo dar la vela y fué a Quilca.

Blanco Encalada avanzó hacia Arequipa donde Santa Cruz, con todas las ventajas de su parte, se limitó a negociar el curioso convenio de Paucarpata, por lo cual permitió el embarque tranquilo del ejército chileno, derrotado casi sin combate, por la misma caleta Quilca que les había servido para desembarcar.

Fue esta otra gran desgracia nacional por el desempeño, un tanto pusilánime, de Santa Cruz que ya en anteriores ocasiones buscaba arreglos que sólo por medio de las armas debieron hacerse.

En este convenio se reconocía nuevamente que la sorpresa del 21 de Agosto de 1836 no la había autorizado el gobierno de Chile; sin embargo no se nos devolvía los buques que fueron fruto de esa cobarde acción. (58).

### Campaña contra las costas chilenas

Veamos ahora lo que habían hecho, mientras tanto, nuestros buques y observemos de paso que la guerra naval degeneraba en expediciones corsarias y las escuadras enemigas se evitaban.

Para hostilizar a las costas chilenas se preparó una escuadrilla con las corbetas "Socabaya" y "Confederación" al mando respectivo de los capitanes de fragata Juan José Panizo y Jorge French y el bergantín "Fundador" mandado por el de corbeta Domingo Valle Riestra. Por otra torpeza de Santa Cruz se mantuvo como Almirante de ella al general Trinidad Morán con el título de Comandante General de la Escuadra Perú-Boliviana y si la expedición no terminó mal fue por el tino que Morán manifestó consultándose siempre con los marinos.

Arrumbó al sur la flotilla en 15 de Octubre, presentándose delante de Juan Fernández el 15 de Noviembre; pero fondearon al día siguiente.

Después de un arreglo, tomaron prisioneros; elementos de guerra y libertaron a los confinados políticos chilenos.

El 23 arribaron frente a Talcahuano y, dejando en observación al "Fundador" cerca de la isla Quiriquina, avanzaron los otros al surgidero y destacaron cuatro botes a cargo del Teniente de la brigada de Marina José María Loayza con gente como para hostilizar al pueblo. La resistencia que se hizo desde tierra, no impidió el desembarque de los nuestros, pero el Intendente de Concepción, General Bulnes, noticiado de los que sucedía, destacó trescientos soldados con dos cañones y después de un recio tiroteo rechazaron a los de a bordo. Murieron Loayza y algunos marineros.

Volvieron los restantes a bordo, nuestros barcos se mantuvieron algunas horas en el fondeadero, zarpando a la caída de la tarde a reunirse con el "Fundador". Al día siguiente salieron mar afuera y cruzaron ante el puerto a unas cinco millas de distancia hasta que, al ponerse al sol, arrumbaron al puerto de San Antonio cerca de Valparaíso, llegando el 28 en la mañana. Apresaron al bergantín "Félix Inteligente", cargado de madera y destacaron dos botes al mando del Alférez de Fragata Vieira que dispersó los soldados enemigos, matando muchos y perdiendo seis hombres.

El "Fundador" se destacó del resto de la flotilla para voltejear cerca de Valparaíso por donde capturó a la barca "Fletes".

El 31 avistósele desde el vigía de Valparaíso dando caza a otro barco mercante que a toda vela se dirigía al puerto.

Persiguióle con audacia hasta venir a distancia de dos tiros de cañon de la batería de la Playa Ancha como dice literalmente el "Mercurio" al comentar el suceso en su edición del 1º de Diciembre.

Viró el bergantín y fue a reunirse con sus compañeras que iban ya con rumbo al norte. El 5 recaló la "Confederación" en Huasco y destruyó la Aduana y el 6, en compañía de la "Socabaya" entraron en Copiapó.

En Arica dispersáronse: "Confederación" salió para el Callao donde llegó el 29. "Socabaya" y "Fundador" fueron a Islay donde desembarcó Morán para ir a La Paz a dar cuenta de su comisión a Santa Cruz quien expidió una proclama en alabanza de los marinos. En Arica habían encontrado al bergantín "Junín" en muy mal estado, haciendo cantidades de agua peligrosas para su seguridad. (59).

Mientras tanto, un mes antes, el 29 de Noviembre, cuando nuestros buques operaban todavía sobre las costas chilenas, alucinado Santa Cruz con el pacto de Paucarpata (que no había ratificado ni ratificaría el gobierno de Chile y que no debió considerar sino como una tregua perfectamente aprovechable para reforzar, reorganizar y concentrar nuestros buques) expidió un decreto que, por sus consecuencias, no hay palabras suficientemente duras para calificarlo; reducíase la escuadra a pie de paz con las siguientes unidades: corbeta "Confederación" y "Socabaya", tres bergantines, "Fundador", "Junín" casi inútil y "Arequipeño" (éste sujeto a su devolución por parte de los chilenos si aceptaban definitivamente el pacto antedicho) y una goleta "Yanacocha"; se les separaba designándoles como apostaderos el Callao, Arica y Cobija y reducíase las tripulaciones, artillería y pertrechos.

El otro decreto complementario del anterior y referente a fiscalización de los gastos de la Marina no queremos comentarlo, como, quizás, merece. Basta decir que fue la continuación y el antecedente también de la mezquinidad que ha afligido a la Marina del Perú como se va viendo en estas páginas. (60).

### Cuarta incursión marítima de los chilenos

Cuando los chilenos pudieron alistar mayores elementos repudiaron el tratado antedicho en cuyo artículo 3º, se estipulaba la devolución de la "Santa Cruz", "Arequipeño" y "Peruviana".

Esta, con el bergantín mercante "Napoleón", estaba merodeando por nuestras costas desde el mes de Setiembre y al arribar a Pisco por víveres, las autoridades le dieron los suficientes para que fuera al Callao en donde fondeó el 31 de Diciembre.

Su comandante Ruedas fue llamado a Lima y notificado de que debía entregar el buque en vista del tratado de Paucarpata. Pero, como el jefe chileno no tenían intenciones de cumplirlo, se vino al Callao deseoso de zarpar pronto; más —aunque estaba listo pues en esa misma mañana y, rompiendo la neutralidad, le proporcionó víveres el bergantín de guerra francés "Bijou"— la corbeta "Confederación" se le había puesto al costado para impedirle la salida. Sin embargo, creyendo desprevenidos a nuestros

marinos, cortó la cadena del ancla y orientó sus velas. La "Confederación" no disparó sino que destacó botes a su alcance y después de una pequeña resistencia en la cual los chilenos tuvieron cinco bajas y los nuestros dos, fue obligada a rendirse el 3 Enero 1838.

En los primeros días de ese mes, sin participar el desahucio del tratado de Paucarpata, zarparon de Valparaíso sobre nuestras costas los buques chilenos "Aquiles", capitana de Simpson, cuyo segundo era José de La Haza; "Libertad", "Valaparaíso", "Monteagudo" y "Arequipeño".

El 10 llegó esta escuadra a Arica y envió a tierra dos notas: una para el Capitán de Puerto, asegurándole que contenía la ratificación del curioso convenio, con el objeto de mantener secreto su plan contra la dispersa Escuadra del Perú, y la otra para nuestro Ministro de RR. EE. notificándole la continuación de la guerra.

Mientras tanto, cuando el bergantín "Junín" se preparaba en Arica el 3 de Enero a desempeñar en Cobija una importante comisión por orden de Morán, fondeó la fragata yankee "Borklet" procedente de Valparaíso y notició que el gobierno chileno había desaprobado el pacto tantas veces dicho y que la Escuadra de ese país se preparaba para volver a nuestras costas.

Zaldívar, comandante del "Junín", obtuvo autorización del prefecto para irse a Islay a reforzar a Panizo y el ocho fondeó en ese puerto e informó a dicho jefe que ordenó a sus buques estar listos para dar la vela y destacó al bergantín "Fundador" para cruzar a barlovento de la bahía.

**Combate de Islay**

A las 6 de la mañana del 12, echó señales la vigía de tierra, "Hallarse un convoy a la vista" (según el parte de Panizo) y "creyendo según las noticias que tenía, fueran enemigos, dí la vela con esta corbeta y el bergantín a las siete de la mañana. El "Fundador", que se hallaba de descubierta, después de haber reconocido los enemigos, se vino sobre nosotros; luego que estuve fuera de puntas ordené al "Junín" para que gobernase al 4º cuadrante, mientras que yo, con esta corbeta, permanecí esperando al "Fundador", que estaba algo distante, con el objeto de tan luego como se me reuniese, forzar de vela y dirigirme hacia el "Junín", "más esto no pudo hacer sino estando los enemigos inmediatos a nosotros, pues éstos, que venían en dirección a este puerto, variaron de rumbo inmediatamente que nos reconocieron en seguimiento nuestro..... "Habiendo advertido por sus maniobras cuáles eran sus intenciones, me puse a gobernar al W ¼ NW con ambos bergantines. "El Junín", que por su poco andar se atrasaba, me obligó a cortar de vela y los enemigos aprovechándose nos iban dando

caza, lo que me determinó luego que llegó la noche a gobernar al S.S.W. y después al Sur para evitar el ataque estando el enemigo a barlovento".

Esta hábil maniobra se frustró porque con la luna pudieron verla los enemigos y moverse a su vez para mantener su ventajosa posición.

A las 12 de la noche, "Libertad" logró colocarse por la aleta de la "Socabaya" y rompió el fuego que los nuestros contestaron con un solo cañonazo. A las 3 de la madrugada el chileno cortó de vela para esperar a sus compañeros y entonces Panizo, por una serie de rápidas y hábiles viradas logró ponérseles a barlovento; pero el pesado "Junín" no pudo seguir la maniobra y quedó cortado por el enemigo. Los chilenos se acercaban a toda vela, cuando Panizo con su extraordinaria rapidez de concepción viró de vuelta encontrada a la escuadra enemiga con el objeto de que el "Junín" tuviese tiempo de salir del empeño y a las cinco de la mañana se inició el cañoneo hasta las ocho cuando ya no se veía al "Junín".

Durante el encuentro, Panizo el más débil, trató repetidamente de estrechar las distancias para decidir la lucha pero a su vez Simpson caló la maniobra manteniéndose suficientemente separado de nuestros buques con la intención de tomarse el barlovento, lo que evitó Panizo dando bordadas cortas siempre de vuelta encontrada a ellos, hasta que a las ocho de la mañana quedaron los chilenos a unas tres millas de distancia y Panizo, cuyas órdenes eran seguir al Callao reanudó su marcha arrumbando al N.N.E. Siguióle Simpson y a la 1 h. 30 m. quedaron encalmados casi a la misma distancia.

Al finalizar el día se levantó ventolina del N. Las posiciones respectivas cambiaron y otra vez Panizo adoptó la rápida resolución de arribar a toda vela al S.W., pensando muy bien que al fin el viento se llamaría a su usual dirección en esas costas y quedarían nuestros buques dueños otra vez de iniciar el combate que, según Panizo, era forzoso al amanecer.

La oscuridad de la noche posibilitó la separación de los contendientes. Panizó los buscó con la prudencia necesaria hasta treinta millas al N. de Islay y el 18 se fondeó en ese puerto.

Aunque ese combate no fue decisivo, será siempre memorable en los anales de la Marina peruana pues los tres buques que la representaron en aguas de Islay, desplegaron tal unidad de acción que parece como si sus comandantes, por la rapidez y oportunidad de sus maniobras, se hubiesen adivinado las respectivas intenciones porque se hicieron muy pocas señales.

Los partes de los comandantes Juan José Panizo, Domingo Valle Riestra y Miguel Zaldívar, que tenemos a la vista mientras escribimos sobre el combate, testifican singularmente esa unidad de acción.

No solo entre ellos sino entre los enemigos hubo esa especie de adivinación pues Simpson también maniobró bien en general; sólo que Panizo estuvo más oportuno. (61).

Nuestra flotilla, con buques menos veleros disponía de 50 cañones y la enemiga de 76.

El parte de Simpson ilumina más su fracaso; "comprendiendo el jefe peruano que el "Junín", caería en nuestro poder concibió de pronto la resolución feliz de virar sobre nosotros con la "Socabaya" y el "Fundador"... "Tres bordadas dieron de este modo los buques peruanos, dando y recibiendo fuego de vuelta encontrada". Y agrega que no obtuvo la victoria "tanto por haber faltado la "Libertad" a tres viradas consecutivas, como por ser dueño el enemigo del barlovento, lo dejaba a su arbitrio empeñarse o nó en combate cerrado".

Pero olvidó Simpson agregar que la "Libertad" cuyo manejo tenía ya por dos años seguidos marino tan experto como Bynon, falló sin duda las viradas por torpeza momentánea de éste pues su buque se conocía; "tan manuable y dócil como un bote". "Al virar por avante partía sobre el viento sin perder la velocidad adquirida, que conservaba al conformar el aparejo sobre la otra amura" y así se había comprobado una vez más cuando, a las órdenes de Postigo y Panizo, respondió en el combate de Malpelo.

Y si nuestros buques estaban a barlovento fue precisamente porque Simpson, que venía del sur, es decir de aquel lado favorable del viento, se lo dejó tomar, acreditando otra vez que esa maniobra era en su época la que mejor demostraba la pericia de un marino.

No sólo tuvo Panizo con su hábil proceder el triunfo táctico que su inferioridad le permitió, sino que indirectamente ganó la partida estratégica pues con su forzosa estadía en el lugar del combate, desorientó a los chilenos que sin duda creyeron que, a las sombras de la noche, su rumbo hubiera sido ponerse al amparo de los cañones del Callao y como no lo encontraron, ciñeron en demanda de sus costas temiendo que Panizo hubiese arrumbado hacia ellas; pero este jefe permaneció en Islay hasta el 31 de Enero y arribó al Callao el 2 de Febrero.

El "Junín" llegó a este puerto el 16 de Enero y los chilenos fueron avistados por el boquerón de San Lorenzo el 17; pero sólo vinieron a fondear en el cabezo el 20 de Enero. En el Callao sólo estaban la corbeta "Confederación" y la goleta "Peruviana".

### Pérdida de la corbeta "Confederación"

Mientras la flotilla de Panizo, debido a su diestro personal, había salvado de ser destruída o dejar alguno de sus buques en manos de los chile-

nos; tres días después de ese combate, iba a salir del Callao "Confederación" a desempeñar un papel tristísimo y a reforzar el enemigo. Como es necesario que aclaremos quiénes tuvieron la culpa de ese acontecimiento vamos a consignar los documentos que con él se relacionan.

El 12 de Enero pregunta Miller si el Capitán de Fragata Jorge French, Comandante de la "Confederación", debe ponerse a órdenes del General Ballivián y se le contesta que sí.

El 14, Miller, que era Comandante General de la Marina, avisa en nota reservada que, obedeciendo las órdenes del gobierno "ha tratado de enterarse de la moral y disciplina a bordo de la "Confederación" y prosigue: "parece que realmente existen entre el Comandante y Oficiales esas etiquetas y disgustillos que en casi todos los buques de guerra reinan conmás o menos fuerza, según el carácter y aptitudes comprobadas del que manda y sus subalternos". Siendo mi opinión que sería conveniente sostener a los Comandantes de los buques de guerra hasta que den motivo para quitarles el mando".

Y, por último, el día 16 dirigió a Lima el siguiente oficio:

"Señor General Jefe de E. M. del ejército del norte.

Tan luego como recibí ayer tarde la orden Suprema que U. S. se sirvió comunicarme para la salida de la corbeta "Confederación" y precauciones que debía observar su Comandante en la navegación y arribo al puerto de su destino, se lo ordenó así, advirtiéndole se pusiese a las órdenes del Y. S. G. Don José Ballivián que ha de transportar y en cumplimiento ha dado la vela a 1 de la tarde de este día" etc.

Queda, pues dicho que el General boliviano Ballivián era prácticamente el jefe de nuestro buque, el cual llevaba a Arica, además, la familia del General, con su esposa en estado interesante, algunos oficiales de la escolta de Santa Cruz y un señor Rocha.

La escuadra de Simpson cruzóse en la noche del 16 con la "Confederación" sin verla desde luego; pero el día siguiente, ya cerca del Callao, enteróse por un pescador de aquella salida y, comprendiendo que no debía estar muy lejos, destacó inmediatamente en su persecución a la corbeta "Libertad". Este buque acreditó una vez más su buen andar y condiciones maniobreras, pues a 60 millas del Callao avistóse con el nuestro y poco después lo alcanzó e intimóle rendición.

French no quiso aceptarla y empeñó el combate disparando unos cuantos cañonazos de los que cuatro dieron en el blanco; pero el General Ballivián, por temor a los daños y sustos de su familia, ordenó aceptar la

rendición, aunque después advirtió a los chilenos que navegaban presumidos por el convenio de Paucarpata; pero los chilenos lo mantuvieron preso.

El 17 avisaba Miller "que a las 4 de la tarde estaban los buques enemigos en facha en el boquerón y que en la barca "Manley" que sale esta tarde remito la comunicación para el Y. S. G. Ballivián y el Capitán, sabedor del rumbo que iba a seguir la "Confederación" lo seguirá haciendo todo esfuerzo de vela".

Miller ignoraba la ironía encerrada en su propia comunicación pues a la hora que la "Manley" se encontrase con nuestra corbeta ya estaría con bandera chilena y así pareció el 20, cerca de la isla de San Lorenzo.

El día 22 ofició Miller a Simpson su protesta por esa captura y terminaba con estas palabras: "hallándose su señora esposa (de Ballivián) en un estado de salud sobre manera deteriorada y en circunstancias de peculiar delicadeza" a lo que nosotros agregaremos que fue imprudencia embarcarla y más en un buque de guerra.

La noticia de la fácil adquisición de esta nueva unidad naval la llevó la corbeta de guerra yankee "Lexington" que fondeó en Valparaíso en 13 de Febrero de 1838.

Aquí no podemos menos que terminar la narración de esa captura observando que mientras se empleaba a la buena corbeta en transportar a una familia, habíase restado a la División Naval de Islay de esa unidad que si hubiese asistido al combate en las afueras de ese puerto y dadas las condiciones que prevalecieron en el encuentro, no es aventurado afirmar que éste habría resultado una completa y brillante victoria nuestra. (62).

### De Abril a Octubre de 1838

Dijimos que Simpson, temeroso de que Panizo hubiese arrumbado a Chile, abandonó el bloqueo del Callao. Envió primero a "Confederación", "Monteagudo" y "Arequipeño" a Talcahuano y poco después se fue con el resto de su Escuadra a Valparaíso.

Mientras tanto Santa Cruz, que se preocupaba más de proclamas que de hechos y entregaba tan fácilmente la Escuadra a la rapacidad de los marinos chilenos, decretó un bloqueo risible de las costas enemigas, al cual respondió el gobierno de ese país estableciendo el de estas costas que invadían por quinta vez.

En Abril zarpó de Valparaíso una escuadra al mando del Contralmirante peruano García del Postigo con su insignia en la "Libertad" cuya

jefatura retenía: "Valparaíso" mandada por Martínez Díaz, "Aquiles" por Bynon, "Arequipeño" por Henson y "Colocolo" por Señoret.

En el establecimiento del bloqueo y para hacerlo efectivo encontraron los chilenos muchas dificultades de parte de los buques de guerra ingleses, franceses y yankees que no permitían ni registro ni captura de los mercantes con nacionales respectivos, aunque proveían de datos y víveres a los chilenos.

Durante el mes de Mayo, dos buques de nuestra debilitada Escuadra rompieron el bloqueo del Callao; la goleta "Yanacocha", mandada por el Alférez Pedro Arteaga, había ido en comisión a Guayaquil y al regreso, en su recalada en Cerro Azul, se enteró del bloqueo, arribó para el Callao y el tres se metió audazmente en el puerto, pasando entre los cinco buques enemigos y fondeó sin novedad a las 11 de la mañana, después de rápido viaje de 22 días en el que se dio tiempo para apresar al bergantín mercante chileno "Catalina". La goleta "Peruviana", salió del Callao a Quilca y de ahí fue a Guayaquil.

El 7 de ese mes salió el bergantín "Fundador" a provocar a los chilenos pero éstos no aceptaron el reto.

El 13 de Julio volvió Miller a hacerse cargo de la Comandancia General de la Marina en la que había dejado interinamente a Panizo que pasó entonces a la Comandancia de la Escuadra por renuncia de Morán; pero pocos días después el 18 se armaron los buques pasando el 9 de Agosto, el "Junín" y la "Yanacocha" a poder de Alejandro Elías, en pago de víveres.

Todavía el 13 hizo ejercicios de cañón nuestro viejo y glorioso bergantín "Fundador" sin duda para distraerse del monótono bloqueo que hasta los buques mercantes empezaron a romper a pesar del cañoneo de su escuadra fue Postigo a Huacho y bombardeó este lugar indefenso matando algunas personas.

Listo el ejército chileno de Bulnes, de que formaban parte los principales opositores peruanos a la Confederación, se embarcó el 10 de Julio en una flota de 26 transportes escoltados por la escuadra de Simpson compuesta de la "Confederación", "Monteagudo", "Santa Cruz" y "Janequeo".

Este inmenso convoy se reunió cerca de Punta Azúa a esperar el regreso de la "Janequeo" que había venido al norte a ordenar a Postigo se les reuniera en las islas Hormigas de Afuera; pero como este jefe observase que mejor estaba en el bloqueo del Callao, siguió Simpson al norte y arribó a dichas islas el 3 de Agosto.

El 8 desembarcó ese ejército en Ancón y la escuadra dividióse en dos partes, de las que una vino a reforzar a Postigo frente al Callao.

El 17 acercóse dicho jefe a tiro de las baterías de la plaza para reconocerlas y comprobar además si efectivamente los buques estaban desarmados. "A las 11 de la noche se destacaron de la división las fuerzas mandadas por Señoret y Angulo con el fin de tomar a la corbeta "Socabaya" y el bergantín "Fundador" que en estado de desarme y yacían cerca del muelle (Parte del Postigo 18 de Agosto a bordo de la corbeta de guerra "Libertad"). Sin embargo defendiéronse tenazmente por más de dos horas los escasos tripulantes encargados de la conservación de la "Socabaya" y los chilenos sólo pudieron sacar a ésta pues el bergantín fue hundido para evitar su captura.

El 23 de Setiembre llegó la " Valparaíso" a Pisco y su comandante, Capitán de Corbeta Martínez Díaz, el Teniente 2º Goñi, el Contador y 30 marineros fueron apresados al saltar a tierra. Un bote que envió el piloto del buque a indagar por la suerte de sus compañeros, fue rechazado y entonces la corbeta se vino al norte.

En Octubre aconteció en Lima el incidente Mc Lean y con este motivo el Almirante inglés Ross, con sus buques "Presidente" y "Ymogene", se fondeó a ambos costados del buque insignia chileno "Libertad" y dirigió a Postigo la siguiente nota:

"Señor Comandante en Jefe de las fuerzas navales de Chile a bordo de la "Presidente" — 30 de Octubre de 1838.

Señor: No habiendo aún recibido contestación satisfactoria por el ultraje y robo cometido en la persona de un súbdito británico, por algunos soldados del ejército chileno que está a sus órdenes, creo de mi deber repetir a U. que no puedo permitir ningún movimiento de los barcos de su Armada, de este fondeadero hasta que se me haya dado la debida reparación".

Naturalmente que ésta se dio y el inglés dejó entonces libertad de movimientos a Postigo.

La conferencia que tuvieron lugar en esos días, en Huacho, por iniciativa de O'Higgins y el cónsul inglés Wilson, fracasaron precisamente por el artículo lo que era el más interesante para la Marina y decía:

"Chile y la Confederación se comprometen a igualar sus fuerzas navales", etc. Es claro que Chile, que las tenía abrumadoras, no iba a igualarse con nosotros que habíamos quedado reducidos a la goleta "Peruviana" fondeada en Guayaquil. (63).

# GILDEMEISTER & Co. S. A.

**IMPORTADORES — EXPORTADORES**

**Edificio Gildemeister: Aldabas 235 — Lima - Perú**

**Teléfonos: 70100 - 70108 - 70109**

**REPRESENTANTE DE:**

EMPRESA AGRICOLA CHICAMA LTDA.-Hacienda "Casa Grande" - Trujillo.

NEGOCIACION AGRICOLA JEQUETEPEQUE LTDA.-Hacienda "Limoncarro" - Pacasmayo.

COMPAÑIA MARITIMA PESQUERA S.A. - Chancay.

**AGENTES DE LAS COMPAÑIAS DE VAPORES:**

Nedlloyd Line / L.A.C.A.S. - Amsterdam.
Compañía Chilena de Navegación Interoceánica - Valparaíso.
Naviera Chilena del Pacífico S.A. - Valparaíso.
International Shipping Corp. - Tampa (Florida).


## GUIA DEL ANUNCIADOR


Cía. Aviación "Faucett S.A.
Grace Line
Bco. Crédito del Perú
Gibbs & Cía. S.A.
Compañía Inglesa de Vapores
Pintura "FAST"
Marcona Mining Company
International Petroleum Company Ltd.
Gildemeister & Co. S.A.
KNSM.
Ingº. Eduardo Mirada Sousa
Duncan Fox & Co. Ltd.
Basilio Sacchi
Banco Primus S.A.
Nicolini Hnos. S.A.

# REVISTA DE MARINA

Marzo y Abril
Año 51 - No. 2

1964
Vol. No. 288

## Contenido

Pág.

**La Ruptura del Bloqueo de Arica** ... ... ... ... ... 119
Por el Sr. Javier Buenaño Muro.

**Punto sin Retorno** ... ... ... ... ... ... ... ... ... 123
Por el Capitán de Navío R.N. (R) Donald Macintyre.

**La Madre del Marino** ... ... ... ... ... ... ... ... 136
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio.

**La Oceanografía del Futuro** ... ... ... ... ... ... 140
Por el Sr. Athelatan Spilhaus.

**El "Trieste" y la Búsqueda del "Thresher"** ... ... ... 152
Por el Teniente Primero A.P. Luis Freire Roncagliolo.

**Importancia de los Departamentos de Psicología Aplicada en Centros de Instrucción Militarizada** ... ... ... ... 155
Por el Capitán de Corbeta A P (MC) Alfredo Beyer Rossel

**El Radar y los Submarinos Alemanes** ... ... ... ... ... 160
Por el Teniente U.S.N. Jerome A. O'Connel.

**CRONICAS DE AYER** ... ... ... 173

**Notas Biográficas**
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio.

**Notas Profesionales** ... ... ... ... ... ... ... ... ... 195

**Informaciones Mundiales** ... ... ... ... ... ... ... ... 206

**Proyectiles Dirigidos** ... ... ... ... ... ... ... ... ... 216

**Crónica Nacional** ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 221

**"Historia de la Marina de Guerra del Perú"** ... ... ... ...
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.

**Notas al Capítulo V.**
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías.

# REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Julio Giannotti Landa
ADMINISTRADOR
Capitán de Fragata A.P. Juan Egúsquiza Babilonia
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de la Romaña
REDACTOR
Capitán de Corbeta Felipe Sologuren Larrabure

## DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinees, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure, Abril 1963 a Enero 1964.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

REVISTA DE MARINA

Marzo y Abril 1964
Año 50 - No. 2 Vol. No. 288

# La Ruptura del Bloqueo de Arica

Por: JAVIER BUENAÑO MURO

Una de las hazañas más notables de nuestra Marina de Guerra tuvo lugar hace 84 años, en la bahía de Arica. En la madrugada del 17 de Marzo de 1880 amaneció en ese Puerto nuestra corbeta "Unión" al mando del Capitán de Navío Manuel A. Villavicencio, habiendo así burlado el bloqueo de esa plaza que lo ejercían poderosos buques enemigos. Y, lo que es más admirable, nuevamente ese mismo día volvía a salir nuestra corbeta, a la vista de los buques chilenos, burlando de nuevo el bloqueo por segunda vez ante el asombro y desesperación de sus enemigos que ya la creían tener en sus manos. Veremos cómo sucedió este admirable episodio de nuestra historia que tanto honra a nuestra Marina de Guerra.

**La Escuadra Chilena.—**

A la fecha de este acontecimiento la marina chilena ejercía el pleno dominio del mar y, más aún, su escuadra había crecido en poderío con la captura de nuestro monitor "Huáscar" y de la cañonera "Pilcomayo" y con la incorporación del rápido y bien armado vapor "Angamos" recientemente adquirido. Sin embargo, no siempre supo sacar el debido provecho de la ventajosa situación en que se encontraba pues desperdiciaba esta superioridad naval manteniendo durante largos meses inactivos bloqueos como el de Iquique y después el de Arica o cooperaba con su ejército en operaciones vandálicas como la Expedición Barboza contra nuestros indefensos puertos del sur o la de Lynch contra los del norte que no lograban ninguna ventaja militar de importancia sino más bien el descrédito para sus armas.

**La Escuadra Peruana.—**

Aunque siempre estuvo en desventajosa situación material en comparación con la del enemigo, contrastaba el espíritu ofensivo, actividad e iniciativa que siempre imperó en nuestra escuadra. A sólo dos días de habernos Chile declarado la guerra, salen a aguas enemigas la "Unión" y "Pilcomayo", viaje que culminó en el primer encuentro naval conocido por el nombre de Chipana que tuvo como protagonista la nave chilena "Magallanes". Mientras tuvimos al Almirante Grau y el "Huáscar", la actividad naval peruana era constante en

aguas chilenas, manteniendo siempre la iniciativa y ofensiva contra la pasividad defensiva del enemigo. Ahora, cuando como único buque de alta mar sólo nos quedaba la corbeta "Unión", gracias a la pericia del Capitán de Navío Aurelio García y García de haberla salvado en Angamos, nuestra actividad naval no cesaba. Nuestros transportes hacían constantes viajes por el litoral llevando tropa y abastecimientos y aún iban hasta Panamá para traerlos al país y todo esto se hacía a pesar de la creciente superioridad naval chilena. Una de estas expediciones fue la que logró la ruptura del bloqueo naval de Arica cuyo éxito se debe exclusivamente al espíritu audaz que imbuía a nuestros marinos.

**Próximo objetivo de Chile.—**

Vencida la resistencia de nuestro ejército de Tarapacá el próximo objetivo de las fuerzas invasoras chilenas era lógicamente nuestro ejército de Tacna y Arica, lo que ya se vislumbraba por la declaración oficial del bloqueo de ese puerto y las más frecuentes operaciones de sus buques contra esa plaza. En vista del peligro que se veía acercarse día a día, era preocupación de nuestro gobierno reforzar ese ejército como lo había estado haciendo según lo permitían sus medios. Ahora que nuestra situación se había deteriorado tanto en el mar como en tierra era más urgente reforzarlo pero era más difícil hacerlo por el constante bloqueo marítimo que ejercía la escuadra chilena sobre Arica.

**La "Unión" designada para Misión Especial.—**

En los primeros días de Marzo se ordenó que la corbeta "Unión" se preparara para un importante viaje a Arica. Debía llevar algunos abastecimientos militares y en sus pescantes la pequeña lanchita torpedera "Alianza" que actuó en esa bahía ayudando en su defensa. Aparte de esta poca carga que llevaba, pues la pudo descargar en pocas horas, parece que había otras razones para enviar este buque cuando se hizo. Llevaba en la cámara del comandante órdenes y despachos especiales para el ejército del sur y además su presencia en el asediado puerto sería una forma de demostrar a todos que aún disponíamos de medios y voluntad para la lucha. De todos modos, cualquiera que fuese el verdadero motivo del viaje de la corbeta, el resultado fue todo un éxito.

**El viaje de la "Unión".—**

A las 11:30 a.m. del día 12 de Marzo de 1880 salía la corbeta "Unión" del Callao, con rumbo a Quilca pues en este trayecto debía servir de escolta al transporte "Talismán" que llevaba tropa y armamento para el segundo ejército del sur en formación en Arequipa. La "Unión" cumplió la noche del 15 su recalada en ese puerto y luego prosiguió su viaje al sur sin luces para no encontrarse con buques chilenos de la Expedición Barboza que estaba saqueando en esos momentos las poblaciones de Mollendo, Islay, Ensenada y Mejía. Y, efec-

tivamente, toda precaución era necesaria ya que un buque enemigo la siguió hasta cerca del amanecer pero gracias a su mayor andar pudo deshacerse de su perseguidor.

La pericia de buen marino del Comandante Villavicencio se puso a prueba para realizar esta extraordinaria hazaña. Como el puerto de Arica estaba bloqueado por buques muy superiores a la endeble "Unión", era preciso eludirlos si se iba a cumplir con la misión de entrar a ese puerto. Para lograr este fin había que llegar a oscuras, teniendo que hacer una perfecta recalada antes del amanecer. Esto no era muy fácil hacer con los instrumentos de navegación de ésa época como puede verse por lo que le sucedió a la escuadra chilena que iba a tomar nuestro puerto de Pisagua. Por un error de navegación, en el corto recorrido desde Antofagasta, quedó 12 millas fuera de su ruta, lo que trastornó los planes del ejército de tomar tierra sorpresivamente a las 4:00 a.m., teniéndolo que hacer horas más tarde y a plena luz del día. Sin embargo, Villavicencio hizo una perfecta recalada a eso de las 4:00 a.m. sobre la caleta de Licera al sur del morro y luego entró a la bahía de Arica bordeando la isla del Alacrán.

**La "Unión" en Arica.—**

Villavicencio había hecho lo imposible, había burlado el bloqueo enemigo pues allí se encontraba la corbeta "Unión" fondeada bajo los cañones del morro, descargando por una banda y cargando carbón por la otra. El júbilo de la población era inmenso y toda la gente, como día feriado, estaba a la orilla del mar para saludar a la corbeta. Los comandantes de los buques de guerra extranjeros cumplieron sus visitas de reglamento saludando al Comandante Villavicencio y lo felicitaron por su hazaña.

**El combate en la bahía.—**

Como era de esperarse la furia del enemigo no demoró en sentirse. El "Huáscar", ya reparado y puesto en uso por los chilenos,y el "Matías Cousiño", vigilaban el puerto esa noche y al amanecer vieron lo que sus ojos difícilmente querían creer, la "Unión" en la bahía. Inmediatamente despacharon al "Matías Causiño" a Ilo para informar a su almirante de lo sucedido mientras el "Huáscar" se disponía a romper sus fuegos sobre su antiguo compañero. Sin embargo, los cañones de las baterías de tierra y los del "Manco Cápac" y los de la misma "Unión" lo mantuvieron lejos y sus tiros no acertaron. Luego llegaron del sur el "Cochrane" y "Amazonas" que ignorantes de lo sucedido fueron informados por el "Huáscar". El comandante Latorre del "Cochrane", como oficial superior, tomó en sus manos la dirección del combate por parte de los chilenos disponiendo el desplazamiento de sus buques para acabar con la "Unión". El blindado "Cochrane" era el más determinado en destruir nuestra frágil corbeta de madera y se internó en la bahía al alcance de las baterías de tierra ya que a distancia no lograba destruir el blanco. Sin embargo, cuatro pro-

yectiles de dichas baterías que dieron en su buque calmó el ardor de Latorre y se retiró con algunas averías hasta unas cinco millas del puerto donde llamó a reunión a los comandantes de los otros buques para conferenciar y acordar las disposiciones que debían tomar para la noche. Seguramente pensaban terminar con la "Unión" al día siguiente con los refuerzos que esperaban recibir de su escuadra desde Ilo, pero qué equivocados estaban.

**Vuelve a romper el bloqueo la "Unión".—**

De aproximadamente 150 disparos que hicieron los buques chilenos sobre la "Unión" era natural esperar que sufriera daños. Sin embargo, gracias a la buena protección que recibió de las baterías de tierra y del viejo "Manco Cápac", que mantuvieron alejados a los buques enemigos, los daños sufridos no fueron graves. Recibió dos impactos directos y cinco reventaron en el aire cayendo sus fragmentos a bordo, habiendo que lamentar un cañón desmontado, un gran boquete sobre la cubierta, el puente de mando destrozado y la caja de humo y un tubo de vapor rotos. Esta aparatosa avería posiblemente hizo creer al enemigo que había sufrido una seria explosión y que quedaría inmovilizada. Entre el personal de a bordo sólo tuvo un muerto y siete heridos.

Durante todo el combate las operaciones de carga y descarga no cesaron y cuando el Comandante Villavicencio vio que ya tenía suficiente carbón y que los buques chilenos se alejaban confiados del puerto para conferenciar a eso de las 5:30 p.m., ordenó desengrilletar la cadena de su ancla y sale la "Unión" por el lado sur por donde había entrado. Luego, estando mar afuera, enrumba hacia el norte delante de los buques chilenos que por segunda vez ese día fueron burlados y aunque le dieron caza todo fue inútil, primero abandonando la persecución el "Cochrane" y después el "Huáscar" y "Amazonas". Sería interesante saber lo que el almirante chileno Riveros en Ilo tuvo que decirle a sus subordinados encargados del bloqueo de Arica después de este histórico acontecimiento.

La "Unión" llegó sin novedad al Callao al mediodía del 20 de Marzo después de haber cumplido una de las hazañas más extraordinarias en los anales de nuestra Marina de Guerra.





# PUNTO DEL NO RETORNO

Por el Capitán de Navío (R)

DONALD MACINTYRE

Armada Británica

# Punto sin Retorno

Por el Capitán de Navío R. N. (R)
DONALD MACINTYRE
(Del U.S.N.I. Proceedings)

La ascensión de la Marina de los Estados Unidos de Norte América, hasta su presente posición, que la convierte en la más grande potencia naval que el mundo ha visto ocupando el lugar preponderante dejado por Inglaterra, ha sido uno de los más prominentes acontecimientos en la historia de la guerra moderna. Lo acontecido, ha sido aceptado como resultado inevitable de la marcha inexorable de la historia, y sin lugar a dudas esto ha sido.

La vasta expansión de la riqueza y prosperidad Americana y la contracción de la Gran Bretaña, hizo posible que ellos salieran adelante en esta larga carrera.

Un estudio de la historia naval de la segunda guerra mundial, hace tentador atribuir, el repentino eclipse de la supremacía naval Británica, a un básico y desastroso error político, al decretar la formación de una Fuerza Aérea independiente, la misma que absorbió al personal, los equipos y la administración del Real Servicio Aeronaval. Una similar mutilación no tardó en proyectarse en los Estados Unidos de Norte América; por eso quizá, sea interesante examinar las consecuencias, las mismas que raramente han sido tomadas en cuenta por los historiadores oficiales, ansiosos de evitar controversias.

Cuando se formó la Real Fuerza Aérea, el primero de Abril de 1918, tomó la Marina, no menos de 3,000 aviones e hidroaviones que operaban desde un centenar de estaciones en la costa, 50 dirigibles, un considerable número de botes voladores y más de cien aviones embarcados en los buques de la Gran Flota. Esta considerable Fuerza Aérea, que anteriormente fuera parte integral de la Marina, conjuntamente con la existencia del primer portaviones de cubierta, el "Argus", fueron testigos de un alto grado de "falta de mentalidad aérea" que existía en el Almirantazgo durante ese período.

En ese tiempo la Marina Americana tenía un acorazado, el "Texas", que llevaba un hidrovión británico sobre una plataforma de torre, contra veintidos de estos acorazados que tenía la Marina Británica. El primer portaviones Americano proyectado, el "Langley", era aún el buque carbonero "Júpiter" y cuya conversión todavía no se había siquiera considerado.

Debido a la falta de apreciación, por parte del Almirantazgo Británico, de la importancia del avión en la Gue-

rra Naval, y presionados por los intereses políticos, firmaron la cesión de su derecho a poseer y controlar su propia arma aérea. Cuando el asunto fue reconsiderado al finalizar la primera Guerra Mundial, y ya en una atmósfera de paz, la Marina trató de revocar su decisión, "fue demasiado tarde". Al igual que en América, donde los fanáticos dirigidos por el General Billy Mitchell, hacían fogosos y espectaculares reclamos en pro de la formación de una Fuerza Aérea independiente, que controlara todo lo que con la aviación se relacionara, en Inglaterra, el General Hugh M. Trenchard, luchó inflexible e infatigablemente por retener el nuevo servicio cuya jefatura ejercía. La ambición del General Mitchell fue derrotada; de no haber sucedido esto, la aviación Naval Americana hubiera seguido la misma suerte que la aviación Naval Inglesa, y el resultado de la Batalla de Midway hubiera sido muy diferente. No tuvo ninguna ventaja por lo tanto la suerte que corrió la aviación Naval Inglesa.

El establecimiento de una Real Fuerza Aérea independiente, que absorbió el Servicio Aeronaval, fue aceptado de mala gana por el Almirantazgo Británico, en el entendimiento de que este nuevo Servicio proporcionaría a la Flota del necesario apoyo Aéreo. Esto pronto se convirtió en algo aparente, debido a que los aviadores, afectados por las al parecer ilimitadas posibilidades de los aviones y sintiéndose estrechamente vigilados por los fanáticos, fueron incapaces de apreciar, que el haber conquistado este nuevo elemento, no alteraba en nada las necesidades básicas de Inglaterra para mantener la supremacía en el mar, si es que deseaba preservar su gran Imperio y aún la integridad misma de las Islas Británicas.

Los aviadores miraron a la Marina y al Ejército, no sólo como fuerzas pasadas de moda, cuyas funciones serían tomadas pronto por la aviación, sino que en su ansiedad por crear aquellas secciones de su Servicio, que



El HMS "Argus", primero un buque de línea en 1914, comvertido y acondicionado en 1918, era el único portaviones de flota en servicio hasta 1922



Una formación de Fairey Swordfish (torpederos), lentos de apariencia resultaron ideales para ataques con torpedos y cargas de profundidad desde portaviones.

realmente pudieran mostrar la necesidad de que tuvieran una existencia independiente, (bombarderos pesados y escuadrones de cazas con base en tierra). Regatearon el dinero destinado a la aviación naval, lo que inevitablemente trajo como resultado que ésta quedara relegada a un segundo plano.

Las consecuencias las sufriría Gran Bretaña, cuando, al estallar nuevamente la guerra, la encontró con una Flota pasada de moda y que carecía de un adecuado componente aeronaval; esto la llevó peligrosamente cerca de la derrota y prolongó innecesariamente la guerra. Efectuemos algunas comparaciones.

El número de aviones embarcados en la Flota, proporcionados y mantenidos por R.A.F., fue disminuído en 1919 a un escuadrón de reconocimiento y espoteo, una escuadrilla de cazas (1/3 de escuadrón) y la mitad de un escuadrón de torpederos. En 1924, el total de aviones de la Flota era de 105. Cuatro años después, cuando la Marina Americana tenía 283 aviones, la Marina Inglesa había llegado tan sólo a 135 aviones. Mientras la Marina Americana, ejerciendo completo control de su aviación naval, fue presionando para lograr la

construcción de portaviones obteniendo así la primacía que anteriormente ostentara la Marina Inglesa, la política aérea británica fue puesta de lado por el Ministerio del Aire cuando en 1932 comenzó a favorecer una drástica reducción y limitaciones en la capacidad de los portaviones de la Flota. De esta manera, al año siguiente, cuando la Marina Americana tenía no menos de 689 buques dotados de aviones, además de una considerable Fuerza Aeronaval con base en tierra, la Marina Inglesa podía vanagloriarse de tener tan sólo 159 aviones.

No era tan sólo en el número de aviones en que la Marina Inglesa dependía del Ministerio del Aire para su equipamiento aeronaval. Los fondos puestos a disposición del Ministerio del Aire, para el desarrollo y planeamiento de la aviación naval, inevitablemente fueron destinados a mejorar y reemplazar los aviones que eran más importantes para la R.A.F., como Fuerza independiente. Los aviones que se destinaron a la Flota, en 1924, eran biplanos, cuya velocidad de crucero era de 80 a 90 nudos y fueron mantenidos en servicio hasta 1934. El reemplazo de los cazas de la Flota tomó 11 años, desde que la Marina entregó sus requerimientos al Ministerio del Aire. Cuando finalmente el nuevo avión hizo su aparición, se comprobó que era una adaptación tardía del anticuado caza de la Fuerza Aérea ya fuera de servicio.

El desarrollo de aviones nuevos para la Flota, sufrió la misma suerte, en comparación con las Fuerzas Aeronavales de cualquier otro País; ellos eran anticuados, tenían una baja performance y eran indignos de confianza.

No debe sorprender por lo tanto, que muchos de los Oficiales jóvenes de la Marina Británica, sin muchos conocimientos de aviación, consideraran al arma aérea como de dudoso valor para la Marina.

Además, aunque después de un estudio efectuado en 1923, se había dispuesto que todos los observadores navales y el 70% de los pilotos del Grupo Aeronaval, debían ser en el futuro Oficiales de Marina, esto tomó algunos años para ser completado. Los Oficiales Navales no se sentían atraídos por las condiciones en que se encontrarían dentro de su especialización en aviación. Ellos tenían que desembarcar conjuntamente con su avión, cuando su buque se encontraba en Puerto y proceder a la Base de la R.A.F. Una vez allí asumían el rango de la R.A.F., correspondiente al suyo en la Marina, y quedaban sujetos a su disciplina. Prácticamente el Comandante del Buque al cual el piloto había sido nombrado por el Almirantazgo, no podía ordenarle que regresara a bordo, si conjuntamente no lo ordenaba el Comandante de la Base Aérea; el mismo procedimiento se seguía para que se reembarcara con su avión.

De este modo, y a pesar de la pequeña Fuerza Aeronaval asignada a la Marina, éstas se encontraron durante mucho tiempo divorciadas. El lapso entre 1918 y 1925, durante el cual ningún Oficial de Marina fue

entrenado como piloto, dio como resultado que tuvieran que pasar muchos años antes de que se formaran Oficiales Navales con suficientes conocimientos de aviación, experiencia y antigüedad para poder integrar los Estados Mayores de los Comandantes en Jefe en la Flota, y poderles aconsejar sobre las posibilidades y las tácticas empleadas por la aviación. Para poder obtener estos consejos, el Almirantazgo tuvo que confiar en los "Expertos" de la R.A.F., quienes, como todos los aviadores sin conocimientos del Arte Naval, ponían una exagerada confianza en la efectividad del bombardeo de precisión a gran altura en los ataques contra buques. Por lo tanto, ningún avión naval de ataque fue desarrollado; a pesar que el avión combativo era el torpedero que se encontraba embarcado, este avión sufrió numéricamente por el estancamiento general de la Aviación Naval y en calidad por la falta de interés del Ministerio del Aire. Además, la confianza en el bombardeo pesado hizo que la Marina se concentrara en

El Fairey III F, avión de Spoteo y Reconocimiento (Izquierda) fue el más grande en la Flota Aeronaval utilizado entre las dos guerras mundiales. Desde 1924 hasta 1932 el Fairey Flaycatcher (derecha) fue el único tipo de avión de combate de la Flota, siendo también el último avión de combate operado desde plataformas montadas en las torres de los cañones de buques capitales.



dotarse de armamento A.A. de gran calibre, con el consiguiente descuido para con las armas de corto alcance.

Cuando la Marina entregó su componente aeronaval a la R.A.F., fue con la condición de que ella asumía las responsabilidades y misiones que correspondían al Servicio Aeronaval. Habiendo fallado la R.A.F., en dotarse de una notable fuerza de aviones torpederos y de aviones de ataque, que en opinión de la Superioridad Naval eran las armas más efectivas contra los buques de guerra, fallaron también en proporcionar un adecuado y apropiado entrenamiento a la Fuerza de reconocimiento aéreo, la misma que el Ministerio del Aire, interesadamente, negó a la Marina. Ellos también fallaron en el entrenamiento de su Fuerza de bombarderos (en cuyo provecho los otros componentes aéreos fueron estancados), y en navegar independientemente hacia los blancos en alta mar; cuando estalló la guerra, esta fuerza tuvo que solicitar observadores Navales para sus operaciones y para que efectuaran el reconocimiento de buques.

Sobre todo, y despreciando las lecciones de la historia, la R.A.F., descuidó totalmente el abastecimiento de aviones y de tripulaciones entrenadas, tanto para el trabajo de cooperación con la Marina como para el trabajo en misiones anti-submarinas.



No fue hasta 1937, después que luchando indesmayablemente para remediar el descuido que sufría la Aviación Naval, se consiguió por fin una decisión política por la cual la total responsabilidad por el mantenimiento, organización y control de la aviación embarcada, sería transferida a la Marina, en el plazo de dos años. Cuatro estaciones aéreas pasaron bajo el control del Almirantazgo. Esto vino a ser algo así como el comienzo de una retrasada rectificación, cuyo error básico se cometió el 1º de Abril de 1918. No obstante esta conquista, la Marina quedó con un gran trabajo entre manos, en una época en que el rearme estaba en todo su apogeo, después de años en que la regla general había sido de que no se esperaba una guerra y que por diez años se debía mantener los gastos al mínimo. En el tiempo que quedaba hasta que estallara la guerra, poco se pudo hacer para rectificar la situación de la aviación Naval, tanto en cantidad como en calidad. En Setiembre de 1939, la Marina Inglesa continuaba teniendo tan sólo 340 aviones, 232 de ellos del tipo operacional. Su desempeño estaba muy por debajo del de los aviones contemporáneos de cualquier Nación. El "Swordfish", el famoso "Caballito de batalla", debía desempeñar las misiones de espoteo, reconocimiento aéreo, de patrullaje anti-submarino y de torpedero, y también se esperaba que en ocasiones se desempeñara como avión de ataque. Su fama proviene más de la valentía con que se rompían los huesos en acción, que de su adaptabilidad para estas misiones, excepto para las misiones anti-submarinas con los convoys, misiones que, antes del advenimiento de los portaviones escolta, fueron raramente llamados a desempeñar.

En la aviación de caza, el biplano "Gladiator", reemplazado hacía mucho tiempo en la Real Fuerza Aérea, fue justamente reemplazado por el primer avión monoplano naval, el "Skua". Este avión fue producido como resultado de la demanda de la Marina por un avión de ataque, y en cuyo rol no fue desafortunado. Se esperaba que operara como caza también; sin embargo, éste era un trabajo doble que ningún avión puede realizar completamente. De este modo, cuando estalló la guerra, la aviación de que disponía la Marina era bastante inferior a sus necesidades tanto en calidad como en cantidad. Verdaderamente se puede decir, que a pesar de la decisión tomada a la hora undécima, se pudo modificar algo la maldita consecuencia de una Real Fuerza Aérea independiente, devolviendo a la Marina el control de la aviación embarcada. La situación, considerando la aviación naval al estallar la guerra, estaba al borde del desastre.

Para el soporte de la aviación en tierra, de la que dependía el reconocimiento de las aguas territoriales, el ataque inicial a los buques enemigos detectados y la escolta antisubmarina, la Marina contaba tan sólo con 300 aviones, de los cuales sólo 170 se encontraban operativos, además todos estos aviones se encontraban bajo el control del Comando Costero de la

Real Fuerza Aérea sobre la cual el Almirantazgo no tenía ningún mando.

Las consecuencias de esta situación pueden verse claramente en los resultados de la guerra en el mar, en lo que a la Real Marina Inglesa concierne. Cuando Hitler arriesgó toda su flota en la invasión de Noruega en la Primavera de 1940, si Inglaterra hubiera podido contar con una notable y competente Fuerza Aérea, ya sea basada en portaviones o en tierra, los alemanes hubieran perdido la mayoría de sus buques. La Real Fuerza Aérea envió sus bombarderos pesados, en los cuales tenía mucha fe y al igual que muchos de los ataques efectuados contra buques a lo largo de la guerra por todas las fuerzas aéreas de las naciones participantes, estos ataques fallaron. Los Portaviones de la Marina Británica continuaban siendo cuatro, de los cuales sólo uno tenía menos de veinte años, el veterano "Furious" que fondeado en aguas costeras Inglesas, no se encontraba operacionalmente apto. Otros dos se encontraban ocupados en entrenamientos indispensables en el Mediterráneo. No hubo pues posibilidad alguna de formar una poderosa fuerza de portaviones en esta etapa de la guerra. Qué poder hubiera tenido si esta fuerza hubiera sido unida con la explotación de los dos escuadrones de "Skuas", que despegando desde el "Orkneys" volaron a Bergen y hundieron el Crucero "Konigsberg". Recíprocamente, conforme la campaña en aguas noruegas progresaba, si la Marina Alemana hubiera contado con un apoyo aéreo bajo su mando directo, las pérdidas navales británicas debido a los ataques aéreos, hubieran sido mucho más severas. Afortunadamente los alemanes —al igual que sus aliados los Italianos— habían adoptado el sistema de una Fuerza Aérea Independiente. Por consiguiente, los bombarderos de altura y los bombarderos pesados de la "Lutfwaffe", sin entrenamiento en ataque contra buques por ese entonces, tuvieron poco éxito al repetir ataques contra buques de guerra pobremente armados para defenderse.

El siguiente teatro de operaciones en el cual la Marina Inglesa tuvo que sufrir las consecuencias de su debilidad en el aire, fue en el Mediterráneo. Aquí afortunadamente, la marina se encontró haciendo frente a un oponente, que al igual que ella, dependía del apoyo aéreo que le proporcionaba una Fuerza Aérea independiente. El resultado fue que, a pesar de tener que operar contínuamente dentro del radio de acción de la numerosa aviación enemiga con base en tierra, a pesar de los repetidos ataques de bombarderos de gran altura que operaron con notable destreza y precisión y a pesar de que la defensa aérea que le proporcionaban los portaviones eran totalmente inadecuada, la Marina Inglesa estuvo en condiciones de retener el control del Mediterráneo central contra una flota enemiga superior.

Por ese tiempo, esa fuerza de superficie fue eliminada por el ataque aéreo de Taranto durante el cual lo exíguo de la fuerza Inglesa, pudo conseguir —24 armatostes tipo

"Swordfish"— y la falta de cazas de escolta, fue compensada llevando a cabo un ataque nocturno.

Cuando los bombarderos de altura alemanes pertenecientes al "Fliegerkorps X", entrenados especialmente para ataques a buques, fueron proporcionados para apoyar a la fuerza aérea italiana, la situación cambió completamente. La Marina Inglesa fue forzada a abandonar la parte central del Mediterráneo, y los vuelos de suministro al Norte del Africa fueron restablecidos, trayendo ésto como consecuencia que el Ejército Inglés fuera obligado a retroceder hasta la frontetera Egipcia. Recién cuando las defensas en Malta fueron restablecidas por medio de cazas que volaron desde los portaviones americanos e ingleses, y fue posible formar una fuerte fuerza aérea con los cazas navales y los de la R.A.F., que operando desde la Isla atacaron las rutas de suministro del enemigo, pudo la situación en el Africa ser estabilizada. Lo que fue seguido del avance del Ejército inglés hasta el "Alamein".

La cacería llevada a cabo contra el "Bismarck", proporciona otra demostración de la debilidad operativa de la aviación Naval Inglesa. Solamente dos portaviones se encontraban disponibles, uno con la flota costera de Inglaterra y el otro con la Fuerza "H" en Gibraltar, y tenían, forzosamente, que ser empleados independientemente. Todo el ataque se concentró en alcanzar al "Bismarck" con un torpedo. El "Victorious" lanzó su risible fuerza de nueve "Swordfish" contra el acorazado más poderosamente armado del mundo; desafortunadamente sus torpedos no alcanzaron un punto vulnerable. El "Arc Royal" pudo juntar 15 "Swordfish", la que a pesar de todo continuaba siendo una pequeña fuerza aeronaval para ese grupo de Tarea; ellos lograron un impacto que lo averió, y que selló la suerte del "Bismarck". Si no hubiera sido por esto, el "Bismarck" hubiera podido frustrar todo el esfuerzo de catorce acorazados y cruceros que recorrían el Océano en su busca. Pero, si hubiera sido posible tener disponible una fuerza de portaviones, como las que poseían en ese tiempo los EE. UU. y el Japón, la destrucción del "Bismarck" se hubiera llevado a cabo de un gran golpe, con mayor rapidez y certeza.

La pérdida de sus recursos aeronavales, que tuvo lugar cuando se adoptó el sistema de una Fuerza Aérea independiente, creó un efecto crucial en el teatro vital del Atlántico. La más importante lección surgida de las operaciones del Servicio Aeronaval durante la primera guerra mundial, fue conseguida en el campo de la escolta de convoys. Las estadísticas revelan que durante esa guerra, tan sólo cinco buques fueron hundidos en los convoys que llevaban conjuntamente protección de buques y aviones. Examinando las estadísticas, éstas muestran mes a mes que, durante la segunda mitad del año 1917 y durante el año 1918, los submarinos alemanes no efectuaron ataques contra convoys que llevaban escolta aérea. Los diarios de Bitácora de los submarinos alemanes, registraban mo-

notonamente, "Aviones patrullando, imposibilitado de atacar". Esto sucedía a pesar de que los aviones de los portaviones no llevaban armamento para poder destruir a los submarinos, y, por supuesto ningún submarino fue destruído por ataques de aviones.

Esto, por lo tanto, dio lugar a que, por una obtusa interpretación, ni el Ministro del Aire intentara elevar la tradición guerrera del nuevo servicio, ni el Almirantazgo, a quien le habían quitado la responsabilidad por la aviación naval, tuviera mayor interés, si realmente se conocía la verdad de los hechos.

De esta manera, de todas las tripulaciones que operaban los 170 aviones que comprendía el Comando Costero de la Real F.A., ninguna había sido entrenada en operaciones antisubmarinas y no se había desarrollado ninguna carga de profundidad o armas antisubmarinas para los aviones. Además, aunque las tácticas de ataques nocturnos desde la superficie efectuados por los submarinos, habían sido desechadas en 1918, debido a la instalación de reflectores en los aviones, éstos no se habían instalado en ningún avión del Comando Costero de la R.A.F., hasta 1942.

El resultado de esta negligencia fue la larga e incierta batalla del Atlántico, en la cual los submarinos finalmente desistieron en Mayo de 1943 cuando, por fin, los convoys fueron escoltados por aviación naval desde el puerto de zarpe hasta el puerto de destino en las rutas del Atlántico. Estadísticas similares a las efectuadas durante la primera guerra mundial, indican que este resultado pudo haberse conseguido un año antes si el Comando Costero de la R.A.F., hubiera proporcionado para escolta, dos docenas de aviones "Liberator" de largo alcance —aviones recibidos por Inglaterra de los EE. UU.— y que fueron empleados en bombardeos estratégicos de dudoso valor.

Más de 2,353 buques mercantes fueron hundidos por el enemigo en todos los teatros de la segunda guerra mundial, de éstos solamente 19 se perdieron en convoys que tenían conjuntamente escolta de buques y aviones. Fue muy interesante y afortunado para los Aliados la adopción por Alemania del sistema de centralizar la Fuerza Aérea, restando ventaja al esfuerzo desplegado por los submarinos. El Almirante Doenitz, en sus memorias, hace hincapié en más de una oportunidad, sobre la falta de cooperación por parte de la "Lutfwaffe" y al estancamiento del poder aeronaval, el cual pudo ser probablemente el único teatro en el cual Alemania pudo haber ganado la guerra.

En 1943, el esfuerzo efectuado por la Marina Inglesa para reconstruir un moderno servicio aeronaval, comenzó a producir sus frutos. Comparando con los avances efectuados por las Marinas de los EE. UU. y del Japón, que partieron tomando como base una ya establecida aviación naval, ellos fueron muy pequeños, verdaderamente. También se tiene que considerar que la Marina Inglesa se encontraba limitada por las reglamentaciones y las leyes que daban al Mi-

nisterio del Aire el control sobre los diseños y sobre la producción de aviones, por lo cual, los aviones de los portaviones eran adaptaciones de los aviones empleados por la R.A.F., que habían sido diseñados para ser operados en aeropuertos y nunca fueron lo suficientemente robustos ni tuvieron el suficiente alcance para efectuar el servicio en los portaviones. La ventaja de que las Marinas cuenten con su propia arma aérea, ha sido penosamente demostrado por la brillante hazaña de la poderosa fuerza de portaviones del Almirante Chuichi Nagamo, que comenzando en Pearl Harbor, continuó por las Indias Orientales hasta Darwin, y finalmente tuvo el vergonzoso episodio en el Océano Indico cuando la Flota Británica tuvo que eludir el combate con dicha fuerza. Después de esto, la Marina Inglesa no podía dejar de exigir la modernización de su flota, lo cual ocurrió debido a las acciones que tuvieron lugar en la Batalla de Midway.

Al final de la guerra, la Marina Inglesa, con la ayuda de los modelos americanos de aviones navales, pudo llegar a un grado de eficiencia semejante al de la Marina Americana, pero en tan pequeña escala que ya nunca podría aspirar a ser la primera potencia naval.

Esto era inevitable en razón de la gran riqueza y la capacidad industrial de los Estados Unidos de Norte América.

Pero es interesante considerar, qué hubiera sucedido si la Gran Bretaña hubiera comenzado la guerra con una adecuada fuerza aeronaval, controlada y operada por la Marina. A la destrucción de la Marina Alemana en aguas Noruegas hubiera seguido la eliminación de las grandes unidades de la Flota Italiana. Con una adecuada protección a los convoys que se dirigían a Malta y con el mantenimiento de una poderosa fuerza aérea en esa Isla, el enemigo nunca hubiera podido sostener la campaña del Norte de Africa. De no haber tenido la Marina Inglesa tantas dificultades debidas a su debilidad en poder aeronaval, pudiera haber sucedido que los Japoneses no hubieran llevado a cabo su ataque contra los EE. UU.

Pero estas elocubraciones no son sino ensueños. Quizá sea más interesante pensar lo que hubiera sucedido si Billy Mitchell hubiera tenido en los EE. UU., el éxito que tuvo Trenchard en la Gran Bretaña. La flota Japonesa hubiera combatido en Midway tan sólo contra aviones con base en tierra, perteneciente a una fuerza aérea independiente, lo cual, tomando en consideración la deficiencia de los aviones del Ejército en dicha batalla o la de los bombarderos de las fuerzas aéreas independientes de Inglaterra e Italia donde quiera que tomaron parte, podía haberse invertido el resultado de la batalla. Por consiguiente si la Marina de los EE. UU., se hubiera encontrado como la Marina Inglesa, incapaces de formar su propia aviación naval, Australia e India hubieran caído en poder de los Japoneses. La costa Oeste de los EE. UU., hubiera temblado bajo el bombardeo japonés y con toda seguridad

la duración de la guerra se hubiera prolongado grandemente.

La reciente publicación hecha en Inglaterra de una elogiosa biografía titulada "Trenchard — Hombre de Visión" ha sido seguida de grandes panegíricos elogiando la victoriosa lucha de Trenchard para mantener su Fuerza Aérea Independiente, contra la oposición de los estúpidos Almirantes y Generales. La validez de la afirmación de que Trenchard fue un Hombre de Visiones con respecto a esto, no resistiría al menor examen crítico. El público siempre prefiere el glamoroso mito a los amargos hechos de la historia. El puesto que ocupa Billy Mitchel en el corazón de muchos Norteamericanos, como un mártir, es un ejemplo de la misma preferencia.

Aquellos americanos que, en el año 1920, lucharon victoriosamente contra las presiones políticas y la opinión pública mal informada que demandaban la centralización del poder aéreo, salvaron con su esfuerzo al Mundo Libre.

**Nota del Traductor**. — Por el hecho particular de que nuestra Marina debe hacer sentir su influencia en el litoral, operando a lo largo de la costa Occidental de Sud-América, la Aviación Naval de nuestra Marina, no necesariamente necesitaría contar con un Portaviones, ya que sería operada desde tierra utilizando los diferentes Aeropuertos existentes a lo largo de nuestras costas.



# La Madre del Marino

Por el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

*NOTA DE LA REDACCION.— Siendo nuestra Revista de Marina una publicación de carácter bi-mensual, y debiendo aparecer su próximo número a fines del mes de junio, nos hemos visto precisados —para ser oportunos—, a publicar en la presente edición el homenaje que teníamos en mente para el Día de la Madre, esto es decir, para el segundo domingo de mayo. Adelantamos pues nuestra palabra —en las frases del autor—, dedicándola a todas las madres del mundo, y de manera especial, a la madre del marino.*

Muchos pueblos del mundo dedican el segundo domingo de mayo para honrar a las madres; para que los hombres, deteniéndose un tanto en su paso por la vida, pongan toda su ternura y todo su amor, ya en el beso respetuoso que se deposita sobre una santa frente ya en el sagrado deber de cubrir con flores y oraciones una tumba querida...

Al aproximarse esa fecha, el autor quiere salir de su rutina para rendir también su homenaje a todas las madres del mundo, en el sentido ecuménico más amplio haciéndolo, de manera muy especial, con la Madre del Marino, por considerarla como a un símbolo casi sagrado de las virtudes que más pueden compenetrar a una mujer con nuestra carrera, esto es decir, del desinterés, del ideal y del sacrificio. Todas las madres del mundo poseen estas preciosas gemas espirituales junto con muchísimas otras; la Madre del Marino tiene por forzosidad que orientar el reflejo de sus irisadas facetas hacia el mar, hacia el romanticismo de sus aguas y hacia sus insondables peligros, porque sabe que sobre ellas o a través de sus profundidades navega el hijo querido, el retoño de su vientre que ella siempre considera un infante, aunque el tiempo y la experiencia de la vida le hayan convertido en hombre capaz de afrontar con ventaja los más rudos temporales y las más graves situaciones.

Muchas veces ella conoce poco el mar; lo teme y lo quiere por instinto. Aquella inmensa superficie de agua le da miedo por el misterio que entraña; le hace ponerse orgullosa, porque sabe que su hijo ha trabajado para lograr dominarla. Cuando en la tarde ve ocultarse el Sol en el horizonte, un beso henchido de cariño maternal vuela de sus labios en pos del hijo que viaja, y, una lágrima o muchas ruedan indetenidas por sus mejillas.

Al alborear la mañana el optimismo desdibuja esas penas de su ros-

tro; va ella hasta el mar, en su pensamiento, y esbozando una sonrisa, se dice:

—"¡Un día menos para que vuelva!".

Si, madrecita buena, ¡un día menos de angustias!, ¡un día más en la historia de tus sacrificios!

¿Recuerdas cuándo comenzaron? Antes, mucho antes de que él naciera te dedicaste a su vida por entero. Semana tras semana fuiste concatenando hacendosa los eslabones tejidos de su primer ajuar; muchas noches pasaste en vela al pie de la cama de tu niño; estuvo enfermo y le curaste; el tiempo pasó y el colegial, con sus dedos manchados de tinta, supo apoyar su cabecita somnolienta en tu hombro para balbucear los últimos repasos de la lección diaria; de tus labios aprendió a rezar su primer "Padre nuestro"; tus manos guiaron a las suyas para signar sobre su rostro su primera Señal de la Cruz...

Y el tiempo fue pasando entre travesuras, sustos, angustias y enormes satisfacciones.

Tu infante era un mocito ya, y no te parecía que lo fuera; en tu regazo aprendió de ideales; se los fuiste inculcando lentamente, casi sin sentirlo. Su padre quizás fue el ejemplo señero, el ideal tangibilizado para escoger la carrera del mar que aquel niño eligió, en un día que fue para tí de sorpresa absoluta.

—Mamá... ¡quiero ser marino...!

Mentira debió parecerte aquella frase. Tu niño ya era un joven y no lo habías notado. Sabía ya mucho de la carrera de que te hablaba; todas las historias de marinos son parecidas; generalmente nuestras familias tienen a alguien de ellas en la Armada: el padre, el hermano o aquel pariente cercano que nos visita. Las madres saben de sus sacrificios sin cuenta, de sus posibilidades económicas, de sus triunfos y sus desengaños; conocen también del orgullo que, a pesar de todo, ellos sienten por su carrera.

Y ellas también se compenetran con aquella confusión de sentimientos; también se sienten atraídas por el mar, por el ambiente naval y por sus vicisitudes... aunque en oportunidades no lo confiesen. Esa es una historia internacional.

La frase de tu hijo te entristeció gustándote. Tendrías que separarte de él y eso te ponía triste; le verías pronto con galones y uniforme y eso te enorgullecía.

¿Recuerdas la primera noche en que faltó a su casa? La cama, vacía. Lo imaginaste en la Escuela Naval, cansado por el estudio y el ejercicio físico cotidiano, ¿cómo estaría?

Y llegó la primera visita también... ¡con cuánto esmero confeccionaste el paquetito de golosinas o la torta que habrías de llevarle! Ignoro si tu hijo fumaba, pero estoy seguro de que, sabiéndolo tú y aún sin que existiese la autorización paternal para hacerlo, tu corazón de madre

puso su ternura de cigarrillos en el interior.

¿No fue así? Insisto y no digo nada nuevo; la historia no se repite, pero siempre se parece.

Pasaron años y te fuiste acostumbrando a verle de uniforme. Para tí era el Cadete más gallardo. Le viste comer apurado, alistarse impecablemente y salir con apresuramiento de la casa, ya para asistir a una cita juvenil ya para dirigirse a una fiesta o para no llegar con retraso a la Escuela Naval..., ¡cuántas recomendaciones le hiciste!, ¿recuerdas?

Llegó al fin el día de la graduación. Emocionada, con lágrimas que pugnabas por contener, le viste estrechar la mano del Presidente de la República y recibir su Despacho de Oficial. Ese día memorable te suena a fiesta aún. Pueda que al escribir estas líneas me esté yo adelantando... Tal vez tu hijo es aún alumno de la Escuela Naval... ¡no importa!, la historia siempre será similar.

Y pasarán los años con su rigor que tan sólo se hace notable cuando establecemos comparaciones, y aquel joven se convertirá en hombre. Las responsabilidades irán sumándose sobre él; surcará el mar primero como Oficial y después como Jefe; tendrá el comando de un buque y todos sus tripulantes confiarán en sus posibilidades como Capitán.

Habrá formado ya un hogar y tendrá hijos; su esposa será una mujer sacrificada como tu lo fuiste, porque el hijo, involuntariamente busca en su compañera el reflejo de su madre. Pueda ser que la historia de tu hogar encuentre su réplica; tal vez, uno de tus nietecitos quiera también ser marino...

Y el mar, con su influencia directa en nuestras vidas, como un nexo espiritual que une a las familias de todos los hombres que lo surcan, seguirán efectuando su proceso lento para adaptar a sus veleidades nuestros sentimientos más caros: madres y esposas irán a despedir a los viajeros, lágrimas volverán a deslizarse en los muelles y pañuelos blancos agitarán emocionados el monograma de un adiós repetido.

Pero los que partimos, no obstante haberlo efectuado en muchas oportunidades, siempre lo hacemos con un nudo en la garganta. El amor maternal no tiene precio por su sinceridad y su desinterés sin límites; si es verdad que el mar nos llama, el recuerdo perenne de una madre nos acompaña en el viaje.

¡Madre del Marino!, mis renglones escasos de elocuencia, no han podido esbozar la frase justa que se necesitaría para describir tus inmensos méritos. Te pido disculpas por el poco acierto de mi intento, porque tú ¡oh Santa mujer!, eres toda una Institución que se expresa con una sola palabra...

Pero eso sí, te doy la seguridad, la más absoluta certidumbre, de que al zarpar cada barco hay muchos corazones que ante la ausencia momentánea de un viaje, te añoran más pro-

fundamente. Si al iniciar este artículo dije que el "Día de la Madre" hacía a los hombres detenerse un tanto en su paso por la vida, para poner su ternura y todo su amor en homenajearla, los marinos, por las circunstancias mismas de nuestra carrera, nos detenemos muchas, pero muchas veces, para pensar en vosotras con lo más delicado de nuestros sentimientos.

Porque el mar que nos lleva y nos trae, con sus caprichos veleidosos y sus constantes peligros, parece alcanzarnos en cada ola con vuestro recuerdo y "hacernos detener mil veces en nuestro paso por la vida", para reverenciar una palabra que es toda ternura, desinterés y amor...

Y ese vocablo maravilloso es sólo uno: ¡MADRE!



# La Oceonografía del Futuro

Por: ATHELSTAN SPILHAUS

La oceanografía del futuro depende de los usos que demos a los océanos. La ciencia de la oceanografía no es una disciplina, sino una aventura en la que cualquier disciplina o combinación de ellas puede enfocarse sobre el entendimiento y uso del mar y de todo lo que contiene. A menudo las artes de usar el mar preceden el entendimiento total de él y apuntan a interrogantes aún no resueltas. Por ejemplo, los submarinos llevaron al estudio de cómo es que las ondas sonoras viajan en el océano; los portaviones condujeron al estudio de las olas. Pero similarmente, los descubrimientos científicos que resultan de la pura curiosidad señalan el camino hacia nuevos usos. El descubrimiento (primero por el **Challenger**) de nódulos de manganeso en el fondo del mar, seguido por las recientes fotografías que indican su abundancia, ha llevado hacia serios estudios sobre explotación minera en la "superficie" del lecho del mar. En toda ciencia hay un juego continuo entre el artesano y el científico; en oceanografía, es entre el marino, el submarinista, el pescador y el oceanógrafo.

Así pues, para especular acerca de la oceanografía debemos proyectar los usos actuales hacia el futuro, soñar usos totalmente nuevos, y ver qué podemos hacer para convertirnos en realidad.

Uno de los primeros usos, y el más importante aún, que el hombre hace del océano, es el de una excelente carretera con rutas rectas por círculo máximo, para viajar de cualquier punto de la costa de la isla mundo a cualquier otro punto en su costa. La navegación en superficie se ha desarrollado con excelentes señales de tránsito que varían desde la boya o faro más simple pasando por las señales horarias por radio, por el sonar, por el radar de largo alcance y ayudas radiogoniométricas, hasta los modernos sistemas de navegación que utilizan el satélite de navegación como un faro en el firmamento. Aquí, como en todos los casos, las necesidades de oceanografía pura y científica para la explotación industrial y para la Marina son paralelas. No tiene significado para el oceanógrafo el conocer en detalle la naturaleza de cierta masa de agua, las corrientes o la naturaleza del fondo del océano, si es que no conoce con precisión en "dónde está". Ahora que el proyectil Polaris puede ser disparado desde el mar, para apuntarlo la Marina tam-

bién necesita conocer el punto exacto del disparo.

La navegación del futuro se hará más y más submarina. Aunque hasta ahora los submarinos se han utilizado principalmente para propósitos militares, las ventajas de viajar por debajo de la perturbada superficie que separa el océano de la atmósfera con sus olas, tempestades de viento, y hielo, significan que sin lugar a dudas se desarrollarán los submarinos de carga y pasajeros, así como una variedad de barcos submarinos para fines de investigación. La navegación submarina tiene problemas aún mayores. El navegante debe tener mapas completos de la topografía del fondo, de gravimetría, de anomalías magnéticas y de la naturaleza del fondo del mar. Debe tener instrumentos para detectar esos aspectos de manera que pueda "ver" en donde está, al igual que el viajero terrestre o aéreo vé su posición en mapas comunes. Para las rutas regulares, también debe contar con un sistema de balizas submarinas, al igual que los aviones las tienen en el aire; así podrá navegar de baliza en baliza.

El otro uso del mar que el hombre ha practicado, es recolectar de él su alimento. No es inmediatamente obvio que los estudios de la vida en el mar sean importantes para la Marina; pero en realidad, la Marina ha proporcionado considerable apoyo a los trabajos de biología marina. Dos ejemplos obvios de la directa significancia naval son la investigación sobre los organismos que se adhieren a los cascos y los ruidos que los animales hacen en el mar, y que producen confusión en la escucha hidrofónica. Indudablemente, los estudios de la vida en el mar crecerán en importancia, no sólo por las necesidades de las gentes en épocas de paz, sino también para aplicaciones militares.

Los alimentos provenientes del mar no están explorados adecuadamente. Por un lado se pesca en exceso determinadas especies de peces hasta el grado de amenazarla con su exterminio; por otro lado, algunas especies ni se usan. Los países que tienen exceso de alimentos dentro de sus límites terrestres, como los EE. UU., usan menos pescado que los países densamente poblados rodeados por mar, como Japón. Sólo el 5% de nuestras proteínas (consumidas en EE. UU.), vienen del mar en comparación con un promedio mundial del 12%. Este promedio mundial debe aumentar inevitablemente con el crecimiento de la población. Hay otros factores que afectan el uso de la proteína derivada del mar. Aún en países en donde el consumo de proteínas es bajo, como la India, la abundancia de pescado en el Océano Indico no se usa totalmente. Esto se debe, en parte, a la dificultad de conservar el pescado en tierras cálidas sin una costosa refrigeración. El envasado moderno y el envasado deshidratado superan estas dificultades. La educación para romper las creencias y usar la harina de pescado, rica en proteínas, puede proveer el suplemento necesario a la dieta de un cuarto de la población del mundo que actualmente está subalimentada.

Si cosecháramos propiamente esta fuente renovable de alimentos, no sabemos si podríamos tomar constantemente del mar cinco veces la cantidad actual, o cien veces esa cantidad. La investigación de la biología marina y de la pesquería debe darnos un estimado de la productividad, que nos permitiría planear la magnitud de la cosecha de manera que fuera conservada y renovada constantemente, al mismo tiempo que se la usa.

Pero una vez que establezcamos la productividad actual del mar, no debemos detenernos allí. La agricultura ha logrado tremendos aumentos en la productividad por acre sembrando un solo producto en vez de varios, criando clases especiales adaptadas a una localidad particular y resistencia a las plagas, renovando la tierra por el arado, fertilización e irrigación. Todos estos métodos tienen su contraparte en la acuacultura, o cultivo del mar. Las investigaciones del comportamiento de los animales marinos por reacción a estímulos — eléctricos, acústicos, químicos, burbujas físicas y corrientes-temperaturas— señalan todas el camino hacia la clase de "cercas" que debemos usar para aislar especies y razas especiales y cosecharlas más fácilmente que lo que lo hacen los pescadores actuales, quienes sólo las cazan.

Los elementos nutritivos que necesitan la vida marina se renuevan y concentran, actualmente merced a diversos procesos de la naturaleza. Cuando los entendamos, estaremos en condiciones de imitarlos en un proceso artificial. Los vientos arrastran la superficie del mar a sotavento de una costa, haciendo que aflore a la superficie aguas profundas ricas en elementos nutritivos. Esto sugiere que si se colocan barreras en alta mar podrían formarse sotaventos artificiales con zonas de ricas aguas alrededor de aquellas. En alta mar, en las zonas donde los vientos divergen, también se presentan afloramientos en el centro de la divergencia, y el natural revolver de las corrientes cultivan el mar. Quizás podríamos "hervir" el agua aflorada rica en elementos nutritivos colocando por debajo de una cocina nuclear. Para ello quizás podría usarse las pérdidas de calor de una planta nuclear submarina para balizas de navegación submarina. Sin acuacultivo, el problema en el mar es similar al problema de conseguir alimentos de la mezcla de animales y plantas silvestres en los trópicos subdesarrollados. Es evidente que los alimentos deseables, animales o vegetales, están ampliamente dispersos y son difíciles de recolectar. Debe encontrarse algún medio para concentrarlos o reunirlos en manadas. Necesitaremos de "pastores" y "vaqueros" del mar, que quizás monten submarinos unipersonales, o que quizás como resultado de los actuales estudios de comportamiento, se podrían entrenar delfines para desempeñarse como perros pastores del mar.

La diferencia entre el ganado inferior salvaje y el cuidadosamente criado para producir carne, es el resultado de una crianza seleccionada, de buenos pastos y de alimentación suplementaria. Una buena adminis-

tración de pesca puede hacer lo mismo por el pescado en áreas aisladas del mar.

Los métodos de pesca actuales son de dos tipos, es decir, por pesca de cardúmenes concentrados utilizando redes, o por la pesca con anzuelo. La forma en que los peces responden a los estímulos señala el camino hacia nuevos y más poderosos métodos de pesca y demuestra que el pescado se alineará y nadará hacia un polo de un campo de corriente eléctrica. La "pesca eléctrica", en práctica ya en agua dulce, requiere mayores corrientes en el electrolito del agua océanica; pero pronto podrán usarse los pulsos de una alta energía para hacer que los peces naden directo hacia un absorbente, y luego sean bombeados hacia la bodega del buque factoría. El sentido más importante que tiene un pez, es su sentido químico, y esto se puede explotar rodeando un cardumen con un repelente para concentrarlo e inducirlo luego hacia un producto químico de atracción. Finalmente, el pescado puede ser privado de su sentido por otro compuesto químico y barrido de la superficie del mar. Inmediatamente puede ser procesado en factorías flotantes que se parecerán más a una planta de ingeniería de productos químicos que a los buques que hoy conocemos. Alrededor de estos buques factorías crecerán ciudades, especialmente en las aguas más productivas del mundo, como son las aguas de la Corriente Peruana y de la Antártica. Las ciudades estarán constituídas por buques apartamientos con centros comerciales entre los que florecerán jardines marinos protegidos, y buques aeropuertos. Y, conforme crezcan la ciudad flotante, quizás se necesite de transporte municipal con "hidroroils".

Más arcaico aún que el estado primitivo de la pesca actual, es la forma en que usamos (o que no usamos) la flora marina. Es verdad que los pueblos de Asia usan las algas como parte importante de su dieta, y en el Japón se la cultiva con cercas para facilidad de cosecha; pero en los EE. UU., sólo las usamos como fuente para obtener la algina que se usa en los helados, cosméticos y jaleas. Al igual que los pastos de tierra fueron desarrollados para producir trigo, maíz, cebada, arroz, avena y aún azúcar para nuestro pan diario, seguramente las algas también se pueden cultivar de manera que constituyan una parte importante de nuestra alimentación.

Aún las inútiles y no venenosas plantas y animales del mar pueden tener utilidad. Ellas son fuente de importantes drogas, antibióticos y calmantes. Podemos separar para nuestros gabinetes médicos el veneno de los repugnantes cohombros marinos y de las rayas, y comer el resto.

La necesidad más importante de la vida que nos viene del mar es el agua dulce, destilada naturalmente por el Sol, condensada en lluvia o nieve y conducida hacia nuestras tierras. Hasta hace muy poco la importancia de este recurso marino era apenas apreciado debido a su abundancia. Ahora, sin embargo, la esca-

sez de agua dulce a menudo es el factor crítico no sólo en apoyo de gentes que habitan en tierras áridas y semiáridas, sino también de aquellas que viven en las ciudades modernas. Los métodos para producir agua artificialmente del agua salobre o del agua de mar, se están persiguiendo vigorosamente, y sin duda será una gran industria del futuro. Conforme la tecnología progresa, el costo para obtener agua dulce del agua de mar bajará. Conforme la población aumenta, el valor del agua dulce aumentará. Cuando estas dos curvas se encuentren, el proceso resulta "económico". En algunas partes del mundo, tal como las ciudades petroleras de Arabia y en las aisladas bases navales de las islas del Pacífico, esas curvas ya se han cruzado.

En la actualidad se están ensayando media docena de métodos difirentes para obtener agua dulce del agua de mar. La destilación, que imita la forma natural del Sol para producir agua dulce, es uno de ellos que puede no resultar el más práctico, a menos que se pueda usar energía solar abundante o nuclear barata. La congelación del agua de mar en la naturaleza deja como un tercio de las sales en los bolsillos del hielo, pero la técnica de refinamiento de zona de metales que resulta en una ultra pureza, sugiere el método de congelación de "zona", que tendría la ventaja sobre el método de destilación en que sólo requiere como un sexto de la energía. Otras posibilidades son las membranas semipermeables, el intercambio iónico y aún las bacterias que se alimentan de sal.

A medida que la necesidad del agua dulce aumenta, más y más ríos cesarán de descargar en el mar. Esto no significa que los ríos dejarán de existir, sino simplemente que sus aguas serán usadas una y otra vez y devueltas al mar a través del ciclo de evaporación en vez del caudal sobrante. Cada gota de agua dulce que fluye hacia el mar representa una pérdida de la energía solar que se usó para destilarla. Los ríos del mundo descargan 2,000 millones de toneladas de sal por año hacia los océanos, y muy bien se podría pensar que atajando el caudal del río podríamos alterar el balance de las sales del océano. Pero para dar una idea de cuán minúsculo es este efecto, consignaremos que la cantidad anual de sal que descarga al mar es sólo una cien millonésima del total que ya tiene.

Al igual que producimos agua dulce para usarla en tierra, así también desarrollaremos formas de producirla bajo el mar. Esto se hace ahora en los submarinos nucleares por evaporación, como también en los buques de superficie. Cuando entendamos cómo es que los pingüinos pueden existir sin una gota de agua dulce y eliminar el exceso de sal, quizás podamos construir réplicas de su mecanismo para obtener agua dulce.

Antes de que el hombre necesitara agua dulce proveniente del mar, necesitó justamente de lo contrario —es decir extraer sal del mar. Este es un arte antiguo. Al principio la sal sólo se usaba para condimentar la comida. Pero en los últimos 40 años

no sólo se han extraído económicamente sales de sodio, potasio y manganeso, sino también los metales bromo y magnesio. La dificultad para obtener cualquier cosa del agua de mar está en que todo se encuentra en estado de alta dilución, y hay que bombear y procesar grandes volúmenes de agua. Pero la energía se está abaratando y quizás en vez de bombear agua de mar con plantas de tierra tendremos en el mar plantas de tratamiento flotantes con propulsión propia a través del agua conforme toman lo que necesitan, al igual que lo hacen los animales marinos. La ventaja de dichas "refinerías" flotantes está en que no ocupan grandes espacios en tierra y que pueden moverse hacia áreas ricas en "mineral" marino. Quizás el deuterio tomado de la misma agua de mar les proporcione la energía.

Muchos elementos valiosos están tan diluídos que no es económico extraerlos del agua de mar; pero la naturaleza los concentra en depósitos de alta ley en el fondo de los océanos. Los nódulos en el fondo del mar están ya siendo explotados en busca de fósforo, y los nódulos de manganeso, aunque en sí no son valiosos, pueden contener el valioso níquel, cobalto, molibdeno y zirconio que garantizan la barrida del lecho del mar por medio de una gran compañía minera en los mares profundos. El aspecto más interesante de esta explotación de las profundidades marinas está en que los nódulos parecen formarse a un régimen que excede a la cantidad que conceptualmente podemos sacar para cubrir el consumo mundial total de esos metales. Son como minas que se auto-renuevan.

Conforme pasa el tiempo, se podrán descubrir en el fondo del mar otros materiales valiosos. Actualmente, en Africa Suroccidental, una compañía está recuperando diamantes. Tiene esperanza de obtener 75,000 quilates por mes en tamaños de hasta 10 quilates. Pero los nódulos y los diamantes son sólo un comienzo; la prospección submarina apenas empieza.

No es sorprendente que ahora perforemos pozos de petróleo submarinos en las plataformas continentales, que son meras extensiones de la tierra, siendo la línea de costa un accidente del actual nivel del mar. Por lo tanto, debemos esperar que conforme aumente nuestra habilidad para realizar perforaciones en aguas más profundas, los castillos de petróleo se internarán más y más en el mar.

La explotación de todas estas cosas que necesitamos del mar para vivir, conducirán inevitablemente hacia desavenencias internacionales, y luego, así esperamos, a convenios que limiten la "propiedad" de los océanos.

Parte de las márgenes del océano deben estar exceptuadas de cualquier clase de explotación, debiendo preservarse para otros dos usos. En primer lugar, para fines científicos así como de estética, debemos tener ciertas localidades en tierra, estuarios, mar e islas preservadas en su estado natural. Si no hacemos esto pronto,

la totalidad de la costa de EE. UU., será cubierta con un parapeto de concreto por ingenieros bien intencionados, para impedir la erosión del viento y de las olas. Todos nuestros estuarios serán rellenados para convertirlos en valiosas propiedades de "playa". Los estuarios que se originan por la marea se contaminarán. Estos y otros usos competitivos destruirán nuestra valiosa costa y no dejarán cosa alguna en estado natural. Además a medida que los métodos de pesca se hagan más eficientes hay el peligro de que se extingan ciertas especies, y en el caso de la pesca deportiva más que en la pesca comercial, pues no hay impedimento por costo de adquisición de pulmones acuáticos, cañones, llamadas electrónicas de peces y señuelos químicos. Estas mismas especies pueden ser precisamente aquellas que necesitan como criaderos para sus larvas y crías los estuarios eliminados.

En segundo lugar, el hombre durante su vida de trabajo debe periódicamente dedicar tiempo a "recreación". A medida que la tierra se puebla más y más y las ciudades crecen, el hombre busca el mar para descansar. Este importante uso no debe quedar olvidado entre los demás usos competitivos de los mares costeros. Los mismas razones nos han llevado a reservar áreas silvestres en tierra.

Los vehículos submarinos, producidos en masa, al alcance económico de muchos se harán tan populares como el automóvil. Los avances en gases y aparatos de respiración submarina harán posible que cualquiera se sumerja en el mar. Se desarrollarán lugares de esparcimiento submarino. Las gentes manejarán vehículos bajo el agua, estacionarán sus submóviles, ingresarán a submarinos y participarán de las muchas recreaciones que dichos lugares ofrecerán. Al igual que sus similares de tierra, los lugares ideales de esparcimiento submarino estarán en zonas de aguas claras y cálidas como Florida, las Bahamas, las Antillas, Hawai, Islas del Pacífico y áreas similares. Los trenes submarinos y las jiras conducidas llevarán a las gentes a través de arrecifes y del mundo submarino tan diferente de su medio ambiente normal. La caza y la fotografía submarinas se volverán deportes populares.

Uno de los mejores medios de prevenir la guerra es por medio de una completa vigilancia. Si las gentes y las naciones hacen sus movimientos al descubierto, expuestos a los ojos vigilantes de los demás países del mundo, la posibilidad de conflicto es pobre. Esta es la razón básica para desarrollar los sistemas de vigilancia en tierra y en el aire. Igual validez tiene en el mar. Las defensas fijas, como las minas y armas fondeadas en el lecho del mar, son tremendamente efectivas, pero debido a la propiedad internacional del mar, en épocas de paz, ellas no pueden colocarse a menos que se haga encubiertamente. Esto es muy diferentes de los silos para proyectiles balísticos intercontinentales permanentemente orientados, y que se yerguen listos en el suelo patrio.

Hasta que llegue el momento en que dispongamos de una vigilancia completa en el mar, la primera tarea militar para los submarinos es "ver" sin "ser vistos". Todos los desarrollos del sonar y de la condición silenciosa de las armas submarinas y buques son con ese fin. El segundo objetivo militar importante es descender en el mar por debajo del enemigo. En los combates entre aviones, aquél que trepa más alto tiene la ventaja. Primero los cohetes y ahora los satélites, han eliminado virtualmente cualquier techo. En el mar, la única manera de asegurarse que el enemigo no puede bajar más que nosotros, es que nuestros submarinos sean capaces de descender a la parte más profunda del océano.

Ahora bien, la velocidad es tan importante como la profundidad. Hasta el presente, todos los submarinos han sido construídos con flotabilidad positiva, de manera que si las máquinas fallaran o fueran desconectadas, el submarino podría flotar directo hacia la superficie. Quizás esta idea deba dejarse de lado como sucedió cuando se pasó del dirigible flotante al avión dinámicamente sustentado. Submarinos en forma de lápiz con flotabilidad negativa podrían tener la resistencia y forma aerodinámica para alcanzar una buena combinación de profundidad con velocidad. Los submarinos confiarían en el empuje dinámico de sus hidrofoils con la seguridad de que sus motores los ascenderían desde lo profundo. El tercer punto es que el submarino conozca en dónde está. Esto ha sido satisfecho por las nuevas ayudas a la navegación submarina. La cuarta consideración militar es la habilidad para hacer impacto contra lo que se dispara. Es increíble que los EE. UU., puedan dirigir un satélite sonda hasta las cercanías de Venus, y que aún no tenga la seguridad de hacer impacto sobre un blanco a una milla de distancia desde un submarino.

La ingeniería océanica sobre el viaje submarino, la investigación, la explotación del mar y la vida dentro o en la superficie del mar, no involucra principalmente nuevos inventos. Los elementos se conocen ahora. Se puede construir un vehículo que nos lleve a cualquier parte en el mar, aún siete millas abajo. Sabemos cómo construir las estructuras y cómo arreglar las comunicaciones. Estos nuevos productos de la ingeniería surgirán tan pronto como las necesidades de investigación, de defensa o industriales lo exijan y justifiquen económicamente.

El FLIP, el buque que se hace a la mar y luego sumerge su popa dejando la proa justamente sobre la superficie del mar como si fuera una estación flotante, puede tener fácilmente un ascensor tipo batisfera instalado en su popa, de manera que una vez en posición, los investigadores o trabajadores pueden descender hasta el fondo o hasta cualquier nivel intermedio por medio del ascensor, y regresar al FLIP, una vez terminada la labor.

El éxito extraordinario de los intentos iniciales para perforar el man-

to de la tierra —proyecto MOHO— hará por razones científicas, si no hay otras, que la perforación del lecho del mar sea cosa rutinaria. En vez de perforar desde un castillo flotante en la superficie del mar expuesto a los peligros de las olas y tormentas, y utilizando un cable que se torsiona a través de millas de agua antes de llegar a la broca, en el futuro el castillo, la potencia y todo lo demás estará situado en el fondo.

Para el científico es muy excitante explorar el fondo del mar porque ha conservado la historia de la tierra en los estratos de sus sedimentos sin descomposición, plegamentos y arrugas, como ocurre en la tierra. Quizás el mejor lugar para estimar el número de meteoritos y para recuperar los materiales que llegan a la tierra desde el espacio, es el imperturbado fondo del mar.

Cuando se tengan los lasers azul-verdosos, posiblemente con aditamentos que reduzcan la retrodispersión, podremos ver y fotografiar a través de la "ventana" mar a mayor distancia. Se desarrollarán fuentes de energía del océano que se autoperpetúan; algunas generarán electricidad por medios biológicos usando ánodos y cátodos bacterianos. Los proyectiles para la exploración del espacio, o para otros usos, pueden ser disparados a un menor costo desde "silos" en el mar. Las tuberías submarinas, actualmente muy desarrolladas, pueden transportar bajo el mar toda clase de fluídos o sustancias en estado líquido con menor mantenimiento que las tuberías terrestres. Los submarinos para transporte de carga pueden ser mucho más prácticos que los buques de superficie adversamente afectados por el viento y la tormenta, y más económico que el transporte aéreo debido a la flotabilidad del agua de mar.

Los satélites tipo tránsito ya han demostrado su valor para la navegación en la mar, pero esto es sólo el comienzo. Los satélites se pueden usar para colectar y retrasmitir datos de boyas y buques en la mar, para tomar fotografías de las condiciones de hielo cerca de los polos por percepción infrarroja, para determinar las corrientes oceánicas por diferencias de temperatura, y aún para traquear la migración mundial de ciertos animales marinos con trasmisores adheridos.

En el aire estamos acostumbrados a respirar; el inerte gas nitrógeno diluye nuestro suministro de oxígeno. Algunos de los experimentos más excitantes son aquellos que demuestran que para la respiración submarina a altas presiones hay otros gases inertes superiores, habiéndose probado varias mezclas con cierto éxito para aumentar el tiempo y profundidad a que el hombre puede permanecer bajo el agua. Lo exhaustivo de esta investigación nos mostrará cómo "acondicionar" el aire para los lugares de esparcimiento submarino, para los establecimientos militares submarinos que atienden a los verdaderos submarinos, y para las ciudades, si es que para sobrevivir a un ataque atómico nos vemos empujados al mar en busca de protección. No está fue

ra de duda, que quizás al principio algo toscas, se hagan réplicas grandes del mecanismo natural por el cual los peces extraen oxígeno del agua de mar a través de sus agallas, y que el hombre las use dentro del agua.

La oceanografía se está alejando rápidamente de la etapa expedicionaria. Actualmente hay esfuerzos de muchos buques para conseguir una presentación sinóptica de los variables sistemas de corrientes, así como interés en las boyas fondeadas que actúan como estaciones de observación. Por último, debemos tener sobre todos los océanos una red permanente de estaciones que observen e informen las condiciones en la superficie del mar y bajo ella hasta el fondo. Esto vendría a ser la contraparte de la cadena mundial de estaciones meteorológicas que observan las condiciones sobre la tierra y en la atmósfera alta. Esta red de estaciones consistirá de boyas dotadas y no dotadas con personal y de islas artificiales sobre arrecifes y montañas submarinas próximas a la superficie. Los buques y submarinos de investigación llenarán rutinariamente los vacíos entre las estaciones permanentes de la red. Para la colección de datos sobre el hielo se establecerán bases aéreas y terrestres y boyas de información automática. Una cadena de satélites recibirá, colectará y retransmitirá los datos sinópticos oceánicos mundiales a computadores de almacenamiento central, análisis y predicción instalados en diversos países del mundo.

El buque de observación necesitará tener medios semiautomáticos para tomar y procesar la inmensa cantidad de datos que alimenten a los centros de cálculo. Necesitaremos un censo de la materia viviente en el mar. Podremos contar peces de especies diferentes por sonar, radio, productos químicos, u otros medios de distinción. Necesitaremos métodos automáticos para la selección preliminar del plankton microscópico.

Es esta clase de datos lo que ha de desarrollar la predicción oceánica. La predicción exacta que ya existe para las mareas se extenderá a la predicción de las corrientes de mareas. Se podrá predecir la distribución, crecimiento y fusión del hielo y icebergs. Se predecirán los mejores canales para la comunicación sónica; las predicciones de las variaciones en intensidad de las corrientes océanicas, vientos y olas, indicarán las rutas más seguras y más ventajosas para los buques. Una predicción mundial de la pesquería obtenida por la observación de la distribución del pescado y por inferencia de los vientos, corrientes y condiciones físicas del mar, nos dirá en dónde hay pescado. Los "futuros de pescado" se comprarán y venderán como mercancías sobre la base de las observaciones de las larvas de cada año y de la información sobre si producirán una buena cosecha de peces de tres o cuatro años de edad y cuándo.

Uno de los resultados más importantes de la predicción oceánica será su contribución a la predicción del estado del tiempo, y aún para las predicciones de clima durante las estaciones y a largo plazo.

El efecto del océano en el clima se entiende sólo bajo líneas amplias. Los explosivos nucleares nos proporcionan poderosos dispositivos para remover la tierra y colocar dentro del campo de las posibilidades el bloqueo real de estrechos, la contención o diversión de corrientes cálidas o fría, que podrían afectar totalmente los climas. En la mayoría de los casos, sin embargo, aún no sabemos en qué dirección podría ocurrir el cambio. Por ejemplo, si se bombeara agua cálida como ya se ha sugerido, hacia la Fosa del Artico a través del Estrecho de Bering, ¿sería beneficioso el calentamiento o caería mucha nieve sobre Canadá que redujese el área de tierra habitable? Con las observaciones de la red oceanográfica y por variación de ciertos factores introducidos en la predicción, podríamos conducir experimentos para ver qué sucedería antes de tratarlo.

El control del clima por siembra de nubes es más propio del campo del meteorólogo, pero quien ha navegado habrá visto, por ejemplo, cómo reposan las nubes sobre las márgenes de la Corriente del Golfo. Influenciando la reflectividad y absorción de la superficie del mar, o del hielo marino en las regiones polares, podríamos redistribuir las nubes, y aún, romper quizás un área en los trópicos en donde se esté generando un huracán. O alternativamente, para propósitos ofensivos, podríamos alentar la generación del huracán. El control del estado del tiempo puede usarse en ambos sentidos, para propósitos de paz o de guerra.

También podríamos especular acerca del control de todos los mares. En casos especiales, tal como el del Mediterráneo, la conexión con el profundo Atlántico está bloqueada por un umbral relativamente bajo, de manera que el Mediterráneo resulta pobremente alimentado, pues el caudal de entrada de agua Atlántica profunda y rica en fósforo está bloqueada. Con explosivos atómicos controlados, esta compuerta podría ser eliminada, aumentando la productividad de todo el Mediterráneo.

Así como ahora aceptamos la vigilancia total como uno de los importantes persuasivos de la guerra y así como hemos construído redes elaboradas de vigilancia aérea y estamos negociando sistemas internacionales de vigilancia sismológica en tierra, así también nuestro sonar y otros medios para traquear e identificar cada buque de superficie o submarino, militar o civil, en el mar, deben ser perfeccionados. Quizás el sistema de vigilancia internacional pueda cristalizarse por acuerdo entre las naciones.

En el estudio de los mares, la oceanografía ha establecido durante muchos años un patrón de cooperación internacional. La clase de trabajo de investigación necesario para estimar todos los recursos marinos, es de mucha envergadura para cualquier nación. Debe hacerse en escala internacional.

Otro proyecto internacional de necesidad urgente en el océano es reservar las actuales islas deshabitadas y sus aguas circunvecinas como áreas

marinas silvestres **internacionales.** Como ejemplos están las islas Inaccesible y Nightingale en el grupo Tristán da Cunha, la isla Bouvet en el Atlántico Sur y numerosas islas del Pacífico. Esto debe hacerse pronto a fin de que pueda preservarse la continuidad de la vida marina animal y de las aves marinas, antes de que las presiones de población hagan que éstas islas sean habitadas y se trastorne así el equilibrio de estos últimos santuarios naturales.

La libertad de los mares se ha preservado celosamente durante los tiempos. Pero conforme saquemos más del mar, no precisamente a lo largo de nuestras costas sino del alta mar, necesitaremos más acuerdos internacionales, y quizás la concesión de derechos de explotación. Cuando las naciones no posean parte alguna del océano, entonces ninguna de ellas se preocupará por la conservación de los recursos del océano. Los derechos para explotar los océanos del mundo debían conllevar responsabilidades específicas para su conservación.

Cuando se concierten acuerdos amistosos con respecto a quién toma qué y dónde, seguiremos necesitando una fuerza de control internacional transportada por mar para vigilar que esos acuerdos se cumplan. Cabe esperar que esta fuerza se asemeje más a una comisión internacional de guardas de lugares públicos o de funcionarios de un banco mundial de recursos económicos oceánicos, que al patrón familiar de las organizaciones internacionales más políticamente involucradas.

Casi todo este artículo ha sido una mera especulación de la oceanografía del futuro. Es excitante soñar sobre algunas de las formas en que el hombre puede usar el mar. Pero si los sueños deben convertirse en realidad, entonces trabajemos y hagamos que se vuelvan realidad.



# El "Trieste" y la búsqueda del "Thresher"

Por el Teniente Primero A.P.
LUIS FREIRE RONCAGLIOLO

El día 15 de Enero del presente año, siguiendo el calendario trazado en la Escuela de Post Graduados de la Marina Norteamericana (Monterey, California), se llevó a cabo una conferencia a cargo del Sr. Kenneth Makhenzie siendo el tema: "El Batiscafo TRIESTE y la búsqueda del Submarino Nuclear THRESHER". El conferencista es miembro del Laboratorio Electrónico Naval (NEL-Naval Electronic Laboratory) y tiene en su haber varias inmersiones a bordo del "Trieste".

La exposición fue presentada en dos partes perfectamente definidas, siendo la primera una breve explicación sobre el Batiscafo en si y la segunda la narración detallada de los esfuerzos efectuados hasta la fecha para hallar los restos del submarino.

El "Trieste", concebido y construido por el científico suizo Auguste Piccard opera similarmente a un globo aerostático, haciendo el agua de mar las veces de la atmósfera y la gasolina de aviación las veces de Helio. La barquilla es una esfera de acero forjado de 6' 4.5" (1.94 mts.), de diámetro interno y de un espesor de 5" (12 cms.), engrosando a 7" (18 cms.), alrededor de las dos aberturas donde van las lumbreras de observación y la escotilla. Las lumbreras en forma de cono truncado tienen un diámetro interno de 2.5" (6.0 cms.), y 16" (40 cms.), de diámetro exterior; yendo una de ellas montada sobre la escotilla la cual, asimismo, tiene la forma de cono truncado con 16" (40 cms.), de diámetro interno y 22.5" (57.3 cms.), de diámetro externo. El peso de la barquilla es de 13 toneladas métricas y va asegurada al flotador el cual contiene 34,000 galones de gasolina la cual le da una flotabilidad de 125 Tns. (Fig. 1). La movilidad del "Trieste", se logra por medio de dos hélices reversibles con las cuales maniobra; no tiene timón, pues éste, no tendría ningún efecto debido a la baja velocidad de operación; la energía necesaria es provista por baterías, logrando una autonomía de 4 horas en inmersión a un nudo. Las baterías además tienen que alimentar los distintos equipos instalados para llenar su objetivo, tales como: Cámaras de televisión, luces interiores y exteriores, contadores Geiger, sondadores, sonares, teléfono submarino, etc. Los contadores Geiger fueron instalados especialmente para la búsqueda del "Thresher". El "Trieste" es manipulado por medio de una grúa de 50 toneladas de

capacidad la cual se encarga de ponerlo en el agua para operar, o en calzos para sus períodos de recorrido o inspección.

La flotabilidad ligeramente positiva consíguese por medio de lastres de fierro, los cuales son arrojados progresivamente conforme el Batiscafo gana profundidad para compensar la flotabilidad negativa en aumento debido a la compresión del casco por las inmensas presiones a que es sometido. Estos lastres son operados por control remoto por medio de electroimanes y aproximadamente debe perder una tonelada de lastre por cada tres mil pies de profundidad.

El "Trieste" posee el record mundial de inmersión, con 35,800 pies (10,910 metros) logrados el 13 de Enero de 1960 al Suroeste de Guam; esta hazaña fue lograda por el científico suizo Jackes Piccard y el Tte. USN Donald Walsh.

La salida a superficie se controla arrojando lastre hasta lograr flotabilidad positiva y controlando luego la velocidad de ascenso por medio del tanque de lastre Nº 5, dejando salir parte de la gasolina, la cual al ser reemplazada por el agua de mar reduce la fuerza de boyantez.

La segunda parte de la exposición consistió en la búsqueda en sí. El área donde el "Thresher", estaba operando se encuentra a 200 millas de costa, o sea que el primer gran problema que encontraron fue el localizar exactamente el punto del hundimiento de acuerdo a los informes disponibles.

El método de navegación utilizado fue el DECCA, por ser el más preciso para los fines, pero a pesar de esto muchas veces las posiciones de buques adyacentes diferían hasta en 500 yardas lo que bastaba para que la búsqueda no marchara de acuerdo a lo planeado. El uso de boyas marcadoras también tuvo que ser descartado por ser poco práctico, ya que debido a la tremenda longitud de cable necesario para fondear las boyas, su posición variaba con las corrientes. El otro problema es que mientras el "Trieste" iniciaba el descenso en un punto, las corrientes lo hacían derivar llegando al fondo en otra posición. Luego de varios intentos infructuosos se ha llegado a localizar un área que según palabras de uno de los testigos "parece un gigantesco ce-

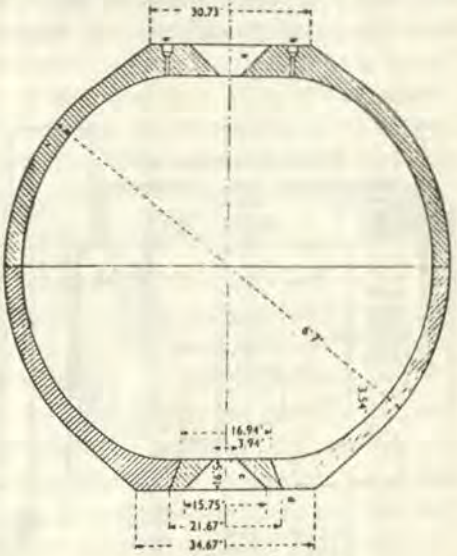



Fig - 1

Barquilla original del TRIESTE, ésta ha sido ligeramente modificado en el TRIESTE actual.

menterio de automóviles viejos" pues se encuentran diseminadas gran cantidad de despojos del "Thresher". Todo esto ha sido perfectamente fotografiado en colores y con gran nitidez. Más aún, para mayor prueba se consiguió levantar por medio de un brazo mecánico operado del interior, una tubería de 6 pies de largo la cual ha sido positivamente identificada en el astillero donde fue construído el submarino. Esto fue posible gracias a que tenía grabada en relieve el número del casco y el lugar donde pertenecía. Aún no se ha hallado la sección principal donde se encontraba el reactor pero existe gran confianza en lograrlo. Actualmente consideran haber barrido 85% del área la cual ha sido debidamente marcada por medio de banderolas de plástico fondeadas. Infortunadamente, las operaciones de búsqueda tuvieron que ser paralizadas debido al mal tiempo reinante en el área durante el invierno, pero éstas se reiniciarán a fines del mes de Marzo del presente año. Este tiempo ha sido aprovechado para instalarle baterías de mayor capacidad, con las cuales aumentará su velocidad a 1 ½ nudos y su autonomía a 6 horas, además se le ha instalado un brazo mecánico de mayor poder el cual podrá levantar fácilmente un peso hasta de 500 libras, han mejorado la situación de las cámaras de televisión y han instalado mejores sonares (mayor alcance y mejor resolución). En esta fase de la búsqueda, con la experiencia ganada en la primera fase y con los mejores equipos existe una gran confianza en que se pueda hallar respuesta a la gran incógnita del "Thresher", la peor tragedia submarina de todos los tiempos.

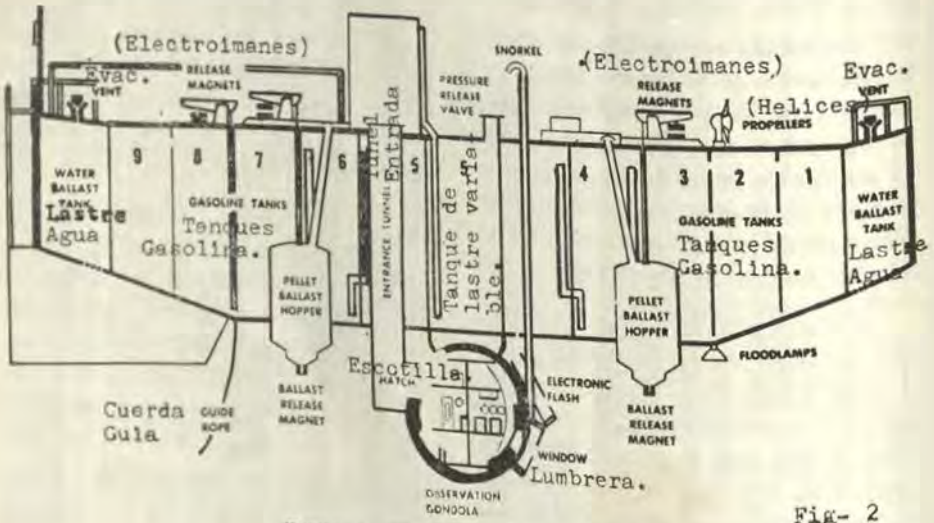



Fig- 2

Esquema estructural del TRIESTE

# Importancia de los Departamentos de Psicología Aplicada en los Centros de Instrucción Militarizada

Por el Capitán de Corbeta A.P. (MC)
ALFREDO BEYER ROSSEL

El presente artículo tiene por objeto aclarar conceptos sobre la necesidad e importancia de los Departamentos de Psicología Aplicada o Psicotécnicos como usualmente se conocen en nuestro medio, los cuales cobran un especial interés en los centros militares de instrucción superior.

La psicopedagogía moderna podría resumirse como la orientación técnica y científica de la instrucción y la educación. Para ello es necesario resolver los siguientes interrogantes:

A) Qué se va a enseñar

B) A quién se va a enseñar

C) Cómo se va a enseñar.

A) **Qué se va a enseñar:**

Un criterio psicopedagógico dictará las normas, de acuerdo a la calidad de la profesión, lo esencial o básico a enseñar en un centro de instrucción.

Son conocidos los juicios de algunos profesionales en referencia a lo innecesario de algunos cursos para el desenvolvimiento de su actividad profesional, o la falta de profundidad en algunos otros, que realmente los juzga indispensables. Estos conceptos pueden ser ciertos o estar errados. Existen cursos que aparentemente no tienen aplicación práctica inmediata pero que son esenciales para la formación profesional; otros ya sean de carácter teórico o práctico son vistos superficialmente y la práctica profesional sería la encargada de la verdadera enseñanza. En algunos casos por falla involuntaria no se enseñan, cuándo sería de rigor hacerlo.

Los problemas planteados en este inciso son de carácter universal, comunes a todos los centros de enseñanza superior. Es un problema esencialmente pedagógico en el cual no me detendré por escapar los límites de este artículo, sólo expondré que a mi juicio la solución residiría en tres aspectos; el conocimiento profundo del campo profesional en juego, apreciación clara de las funciones que en él se desarrollan y experiencia pedagógica.

B) **A quiénes se va a enseñar:**

Este es el problema fundamental que nos impulsó a escribir este artículo y donde se descubre la razón de ser del Departamento de Psicología Aplicada a la pedagogía. Estos centros superiores no sólo instruyen sino orientan la educación a una formación profesional determinada. En el caso particular de un centro de instrucción militarizado se ofrece además de lo académico, lo apropiado para la formación del carácter militar y lo necesario para afrontar todo lo relacionado con la vida militar.

La guerra moderna altamente tecnificada con el aporte de los conocimientos científicos, el radio de acción de los equipos bélicos, la aplicación de la energía atómica etc., determinan en el joven con vocación para la carrera militarizada cualidades **intelectuales** en el límite, para una adecuada tecnificación; y **personales** para sobrellevar las circunstancias que esa tecnificación le imponen; a diferencia de algunos siglos atrás, quizás decenios, que al soldado sólo se le exigía valor y destreza con las armas y al estratega su habilidad circunscrita a unas cuantas millas cuadradas.

Respondiendo a la pregunta formulada, diría que los postulantes a un centro de instrucción militar en general y a la carrera naval en particular, actualmente altamente tecnificada, deben ser jóvenes con un nivel intelectual superior al promedio, para aprovechar la enseñanza técnica y cualidades personales para su especialidad.

Este criterio prima para todos los centros superiores de enseñanza de orientación moderna. Es obvio que el futuro médico además de la capacidad de tecnificación tenga cualidades personales para enfrentarse al dolor ajeno sin menoscabo de sus facultades, conservando su sensibilidad humana; o el sacerdote frente al renunciamiento y el sacrificio; podríamos seguir enumerando ejemplos y veríamos que todos ellos en su medio profesional se verán obligados a enfrentar situaciones en la que su personalidad se verá puesta a prueba. En el caso particular del marino, la disciplina militar, la necesidad de permanecer en un grupo humano haciendo vida comunitaria forzosa, el submarinista en su reducido espacio e incomodidad, la tensión permanente en el puente de comando y otras circunstancias hacen que el postulante para la Escuela Naval fuera de un nivel intelectual adecuado tenga cualidades personales para sobrellevar lo antedicho. ¿Cómo conocer esas cualidades intelectuales y personales? Sólo cabe una respuesta, **una selección rigurosa previa**. Es aquí donde el Departamento de Psicología Aplicada cumple su **primera** función, la aplicación de test psicológicos de inteligencia, de aptitudes y de personalidad.

C) **Cómo se va a enseñar y educar:**

Este problema es eminentement pedagógico pero en íntima relació con el anterior. Los métodos de en señanza deben estar de acuerdo a

idiosincracia del grupo humano por instruir. Es así como un sistema no puede aplicarse en idéntica forma en varios lugares. El psicólogo puede recomendar el método más adecuado de acuerdo a su conocimiento de este grupo. También puede resolver algunos interrogantes referentes a problemas en la enseñanza en el aspecto académico. En el campo educativo podría recomendar determinada acción ante problemas relacionados con la conducta y disciplina.

**Alcances y función del departamento de Psicología aplicada en un centro de Instrucción Militarizado.**—

Considero que este departamento tiene las siguientes funciones:

A) Al ingreso: Selección del postulante.

B) Durante el período de instrucción:

1.—Control psicológico integral de rendimiento, mediante:

a) Fuentes de información; de su real rendimiento académico y disciplinario, hecho traducido en notas y conceptos de los instructores.

b) Administración de test psicológicos: donde se apreciarán las aptitudes y deficiencias y características de personalidad.

2.—Control de problemas psicológicos mediante:

—Fuentes de información: Trastornos de conducta enfermedades psicógenas.

—Aplicación de Test psicológicos

—Orientación psicológica

—Entrevista y tratamiento psiquiátrico.

A) **Selección de postulantes:**

Ya nos referimos anteriormente sobre los requisitos del postulante para el ingreso mediante la evaluación de test mentales. Sólo tendría que aclarar que se escogerían (en nuestro caso), los test que exploran aptitudes para la carrera naval, además de los empleados en la selección básica para instrucción superior. En todas las universidades de alto desarrollo cultural existe la selección psicológica de postulantes, siendo lo primero y con carácter eliminatorio.

Antes de pasar adelante, me detendré en explicar:

**Los Test psicológicos.**

Ante las crisis vocacionales, el entorpecimiento del aprendizaje y el fracaso profesional surge la idea de que en el fondo del problema existen razones psicológicas. Por otro lado existe el recelo, quizás justificado en algunos casos, al pensar si el psicólogo mediante los Test pueda descifrar el intrincado mundo del intelecto humano. Es frecuente escuchar "el psicólogo me recomendó que abandonara esta profesión y aquí me tiene Ud., soy un buen profesional". El caso aislado de un psicólogo (si es que realmente lo es), algo aventurado, que trate por medio de un sólo Test llegar a conclusiones apresura-

das y contundentes o afirmaciones enfáticas, actitud errónea, no es infrecuente. Pero por ello no debe juzgarse y generalizar malévolamente sobre la ineficacia de los Test mentales. El psicólogo experimentado es un profesional que mediante adiestramiento durante años, está en la condición de poder administrar test mentales e interpretarlos. Las experiencias de las dos últimas guerras mundiales han demostrado la necesidad de los test, su valor ya no se discute, sin concedérsele, por supuesto, la infalibilidad de una operación matemática. Además lo usual y recomendable es aplicar varios test, cuyo resultado se acerca más a la realidad por la evaluación de diferentes funciones psíquicas.

Los test colectivos dan a conocer en poco tiempo la calidad intelectual y algunos aspectos de la personalidad del grupo examinado que en entrevista personal sería laborioso y moroso.

B) **Durante el período de instrucción:**

1.—**Control psicológico integral**

Contando con las fuentes de información que dan una visión objetiva del rendimiento académico y disciplinario, la aplicación de test nos mostrarán las concordancias o discordancias que serían sometidas a estudio. vg.: 1) Un cadete tiene mal rendimiento académico pero la exploración psicológica indica un buen índice intelectual. 2) Un cadete según juicio de su profesor tiene excelentes cualidades para las matemáticas pero sus notas son bajas.

Independientemente de este control durante el período de instrucción se tomarían test de aptitudes para diferentes especialidades (Matemáticas, electrónica, ingeniería, construcción), lo que induciría a recomendar a determinado grupo la aceptación de la especialidad, por tener cualidades, o acrecentar su vocación en ese sentido. También se valorizarían características de personalidad (sociabilidad, don de gentes, liderazgo, constancia, impaciencia, apatía, sugestionabilidad, aislamiento, egoísmo, destreza etc.), apreciación de indudable valor para la vida comunitaria.

2.—**Control de problemas psicológicos.**

El paso de la adolescencia a la juventud está matizado por una transformación del niño a hombre, que incluyen problemas psicológicos primordialmente en la esfera emocional y sexual, que pueden interferir con su rendimiento. Es justificado como programa de higiene mental aclarar conceptos y orientarlo mediante charlas periódicas.

Cuando las fuentes de información señalen trastornos serios de conducta o la presencia de enfermedades psicógenas (como úlceras pépticas, asma bronquial, colitis, algunas cefalalgias tipo jaqueca) o desórdenes psíquicos francos (ansiedad, depresión) este Departamento efectuaría los test indicados y remitiría el caso para entrevista y tratamiento psiquiátrico.

Entraría en juego la psicología clínica, es decir, la administración de test personales y luego el concurso del psiquiatra.

Lo anteriormente expuesto es a grandes rasgos la finalidad de un Departamento de Psicología Aplicada y culminaría sus propósitos cuando al final de las instrucción, mediante una evaluación cronológica y exhaustiva del cadete, pudiera hacer recomendaciones vitales para la Institución de acuerdo a sus aptitudes y deficiencias.



# El Radar y los Submarinos Alemanes

Por el Teniente, USN.
JEROME A. O'CONNEL

Hoy en día se habla y escribe mucho acerca de la carrera por el espacio exterior, por el espacio interior, a la Luna, y de la carrera en proyectiles dirigidos. Pero es interesante tener en cuenta otra carrera científica que se dio hace unos 25 años, y examinar con madurez las diferencias que podríamos encontrar en nuestra existencia actual si no hubiéramos sido los ganadores de esa carrera.

En épocas de guerra, la investigación científica y el desarrollo progresan con más rapidez y espectacularidad que en cualquier otra época. Bajo la presión de una batalla contra el tiempo, la necesidad de perfeccionar nuevas y más efectivas armas, crea un ímpetu que proyecta a la tecnología hacia un lejano futuro. Pero también puede ocurrir el efecto opuesto, es decir, que una investigación y desarrollo exitosos afecten vitalmente el curso de la guerra por la cual fueron estimulados.

Como ejemplo del efecto de un avance científico sobre una serie de eventos en una guerra, consideremos la victoria antisubmarina Aliada en la Segunda Guerra Mundial, originada, en gran parte, por la supremacía de un programa de investigación y desarrollo sobre otro; la significativa mejora de los escoltas antisubmarinos de EE. UU., e Inglaterra por causa del radar, en contraste con la ausencia de una mejora comparable en los submarinos alemanes.

Decir que el empleo del radar por parte de los Aliados fue la causa única de la derrota final de los submarinos alemanes, o que al ganar la Batalla del Atlántico fue el factor decisivo en la derrota de Alemania, sería exagerar la nota. Sin embargo, en honor a la verdad, puede decirse que el considerar la seguridad del tránsito de los convoyes trasatlánticos era un objetivo principal de la guerra, y que la detección electrónica jugó, ciertamente, un rol principal en el logro de ese objetivo. El comandante alemán de submarinos Heinz Schaeffer dijo:

> "Es imposible contar la historia del submarino alemán sin discutir el radar, puesto que volteó la marea de la Batalla del Atlántico contra nosotros en la etapa más crucial de la guerra. Pues a pesar de todo el heroísmo y eficiencia de nuestras tripulaciones el poderío del submarino fue quebrado durante la noche".

Resulta irónico que al comienzo de la guerra Alemania tuviera el ra-

dar operativo más efectivo en existencia, el **Seetkat.** El gradual abandono del desarrollo de este milagro electrónico demostraría que ello fue un desastroso error estratégico.

La investigación en el campo del radar se ha realizado a través de muchos años, pero sólo al comienzo de la guerra se apreciaron debidamente sus posibilidades. Ya en 1873, el científico escocés James Maxwell había demostrado que las ondas de radio viajaban a la velocidad de la luz. En 1886, Heinrich Hertz produjo ondas electromagnéticas y demostró que podían ser reflejadas por superficies metálicas planas o curvas de acuerdo con las leyes de las ondas lumínicas.

Aunque Hertz estaba bastante avanzado con respecto a la investigación de la época, correspondió a Nikola Tesla interpretar el significado de las ondas reflejadas y demostrar la practicabilidad del eco de radio. En Junio de 1900 Tesla escribía:

> "He enviado vibraciones eléctricas a los remotos parajes de la tierra y... la tierra ha contestado... He recibido una onda eléctrica estacionaria —una onda reflejada desde lejos. Las ondas estacionarias significan algo más que la telegrafía inalámbrica a cualquier distancia... por ejemplo, por su uso podemos producir a voluntad desde una estación trasmisora, un efecto eléctrico en cualquier región del globo; podemos determinar la posición relativa y rumbo de un objeto móvil, tal como un barco en la mar, la distancia que recorre y su velocidad".

A fin de llegar a la etapa siguiente, que era la captura y uso práctico de estas ondas, se necesitaba un medio visible de registrar el retorno del eco. Sin saber que estaba desarrollando el ojo del radar —así como el de la televisión, Karl F. Braun dio al mundo el tubo de rayos catódicos. Braun produjo un angosto haz de electrones guiados, que deflexionados electrostáticamente, producían de esa manera una presentación sobre una pantalla fluorescente.

El propósito de un sistema de radar es irradiar energía electromagnética y detectar qué parte de esa energía pudo haber sido reflejada desde un objeto a cierta distancia del trasmisor. Podría parecer sorprendente el que un objeto tan pequeño como la torre de un submarino, muchas millas lejos, refleje la energía suficiente como para ser detectado; la magnitud de la energía reflejada es muy pequeña pero totalmente dentro de los límites de detección.

Todos los radares operan bajo los mismos principios básicos y teoría fundamental. El equipo completo consiste esencialmente de un trasmisor de radar y de una antena trasmisora, de un receptor y de una antena receptora, de un dispositivo de sincronización electrónica, y de una pantalla o representación visual de la información obtenida por las ondas de radio.

Es, pues, en la pantalla, en donde se emplea la contribución del tubo

de rayos catódicos de Braun. Una pantalla fluorescente es bombardeada por un haz de electrones que se mueven rápidamente. El gran valor del tubo está en la habilidad de deflexionar fácilmente el haz de su dirección normal, por la aplicación de campos eléctricos o magnéticos la pequeñísima masa del electrón permite que se hagan deflexiones en cortos intervalos de tiempo con el consumo de pequeñísimas cantidades de energía. Se puede conseguir que la luz viaje a través de la pantalla del tubo a razón de varios cientos de pulgadas por microsegundo, haciendo que las indicaciones aparezcan como un trazo continuo. En el indicador plano de posición (Pantalla PPI), que es la más usada en radar, esta traza gira en el tubo, haciendo que los ecos de los blancos aparezcan como "pips" brillantes conforme el barrido pasa sobre sus posiciones.

Sin embargo, se debe proporcionar algún medio para distinguir entre las ondas trasmitidas y las reflejadas; esta es la función del elemento sincronizador. El tipo más usado de discriminación en tiempo, es aquél empleado en el radar de pulso, en el cual el trasmisor de radar es energetizado durante un período de más o menos un microsegundo. Entonces, el pulso reflejado, que regresa después de un intervalo de tiempo proporcional a la distancia al blanco, es detectado y exhibido antes de que sea trasmitido el pulso siguiente.

El principio de la determinación de distancia por pulsos fue experimentado primero en 1925 por el Dr. Gregory Breit y el Dr. Merle A. Tuve del Instituto Carnegie de Washington. Emitiendo una serie de pulsos muy cortos, en una fracción de segundo, y midiendo el tiempo para que regresen, pudieron determinar la altura de la ionósfera, que es la capa reflectora de radio en las cercanías de la atmósfera terrestre. Este experimento estableció como método universal de investigación ionosférica el de determinación de distancias por pulso.

Aún para aquellos de nosotros cuyos conocimientos no son precisamente los del campo de la electrónica, podemos apreciar la complejidad de los problemas que encaraban los científicos en los años que precedieron de inmediato a la Segunda Guerra Mundial. Las evidentes inmensas ventajas de la guerra electrónica convirtieron su supremacía en algo vital.

Durante los inciertos años de preguerra, el radar atravesó su etapa de desarrollo inicial en los laboratorios militares de los EE. UU., Inglaterra y Alemania. Se había comprendido la factibilidad del empleo de la técnica del pulso para detectar objetos, tales como buques y aviones.

En 1930, los científicos del Laboratorio Naval de Investigaciones de Anacostia, estaban trabajando en sistemas para detectar aviones en cumplimiento de una orden del Bureau de Ingeniería para "investigar el uso del radio para detectar la presencia de buques y aviones enemigos". Uno de los primeros proyectos en marcha en

esa época estaba encabezado por Leo C. Young, quien había participado en los experimentos ionosféricos de Breit-Tuve. Young dedicó sus esfuerzos al problema del empleo del principio del pulso a bordo de un buque que conducía un trasmisor y un receptor. La asignación de Robert M. Page al Laboratorio resultó en la solución de los problemas para generar pulsos de suficiente duración y forma, para construír un receptor que no fuera bloqueado por los pulsos emitidos desde un trasmisor, y para desarrollar un tubo de rayos catódicos que exhibiera satisfactoriamente la información recibida.

La perseverancia del Contralmirante H. G. Bowen, Jefe del Bureau de Ingeniería, fue decisiva para la obtención de los primeros fondos públicos específicamente asignados para el desarrollo del radar. La Comisión del Presupuesto de Marina de la Cámara de Representantes asignó cien mil dólares al Laboratorio Naval de Investigación en 1935; en Abril de 1937, la Marina ya tenía un radar operando sobre el mar instalado a bordo del viejo destroyer USS **Leary**. Las mejoras y modificaciones resultaron con la posterior instalación de los primeros modelos de producción a bordo del **California, Yorktown, Northampton y Pensacola**. Después de exhaustivas pruebas en la mar en 1939, se adjudicaron los primeros contratos a la industria privada.

Al mismo tiempo, también en el Laboratorio Naval de Investigación, un selecto grupo de científicos, bajo la dirección del Dr. A. Hoyt Taylor, conducía un análisis tan completo como era posible, con la información disponible, de la localización de objetos por medio de ondas de radio. Habían desarrollado un circuito ingenioso que permitía el uso de la misma antena para los pulsos trasmitidos y para la recepción de los ecos reflejados, reduciendo así considerablemente el volumen y peso del equipo necesario.

La Marina no estaba sola en la carrera por la superioridad en la guerra electrónica; en efecto, el Secretario de Marina había expresado con anterioridad la opinión de que el radar se adaptaba mejor a las aplicaciones en tierra, debido a los problemas derivado por su instalación en los buques. El primer radar de pulso del Ejército fué construído en 1936 en el Laboratorio del Cuerpo de Señales, y para fines de ese año, ya se estaban recibiendo ecos reflejados por aviones comerciales que volaban las rutas regulares de New Jersey. En Mayo de 1937 se dio al Ejército la primera partida significativa de fondos para el desarrollo del radar, ya que fue motivado por el resultado de exitosos experimentos desarrollados en Fort Monmouth con bombarderos de prueba usados como blancos.

Durante este período los ingleses no estuvieron ociosos, sino que más bien estaban efectuando un ambicioso programa de desarrollo que beneficiara a todos los Aliados, tanto en experiencia como en progreso. Habiendo reconocido que la principal debilidad de su defensa estaba en la incapacidad de interceptar bombarderos

hostiles procedentes del Continente, dirigieron sus esfuerzos a perfeccionar un radio trasmisor-receptor que detectara aviones mucho antes de que pudieran atacar. En 1934, el Ministro del Aire organizó el Comité para la Investigación Científica de la Defensa Aérea, teniendo como Presidente a Sir Henry Tizard. Este, en conjunto con el Jefe del Departamento de Radio del Laboratorio Nacional de Física, Sir. Robert Watson-Watt, hizo que se lograran valiosos progresos en el campo de la detección de aviones con el radar de pulso.

La primera detección de un avión se logró a principios de 1935, en cuya ocasión se detectó un avión sobre Daventry a una distancia de ocho millas. Así comenzó el vasto sistema de detección temprana por "radiolocalización".

Las primeras estaciones que se colocaron bajo el control de la Real Fuerza Aérea en 1937, parecieron un fiasco. Sólo la fe del Ministro del Aire en las perspectivas de la detección electrónica permitió que se efectuaran los refinamientos necesarios. En un Viernes Santo de 1939, un sistema de estaciones de radiodetección que se extendía desde Ventnor al Firth of Tay, comenzó una vigilancia de 24 horas que iba a durar hasta la derrota final de Alemania.

En Setiembre de 1940 llegó a Washington una misión científica presidida por Sir Henry Tizard, que era entonces Rector del Colegio Imperial de Ciencia y Tecnología, y Consejero Científico del Ministro de Producción Aérea. En su poder tenía los planos y memoria descriptiva de las etapas más avanzadas de la investigación inglesa. Estos miembros estaban autorizados para intercambiar conocimientos con los investigadores americanos en los campos críticos del radar, control de tiro, comunicaciones y detección submarina. El desarrollo americano hasta ese momento no había estado coordinado, pero la organización del Comité Nacional de Investigación y Desarrollo —más tarde una parte de la Oficina de Investigación y Desarrollo— en el verano de 1940, trajo una consolidación de esfuerzos. En combinación con los datos de la Misión Tizard, este trabajo hizo posible el éxito que iba a rendir conocimientos inmensamente valiosos.

Entre tanto, Inglaterra llevaba sola el peso de la Batalla del Atlántico. Había establecido el sistema de convoyes como una medida protectora para los buques que recorrían las rutas del Atlántico Norte, debido a que menos escoltas en este tipo de disposición, podían proteger un mayor número de buques mercantes.

Habiendo aprendido que los buques capitales no proporcionaban defensa contra los submarinos, la Marina Real cesó de asignarlos como buques escoltas al principio de la guerra. Para escoltar convoyes era necesario destroyers veloces, maniobreros y dotados de equipos de detección sónico y de cargas de profundidad.

Los chances de los ingleses para ganar la Batalla del Atlántico parecieron favorables hasta la caída de

Francia en 1940, ya que este país perdió su ventaja geográfica aparente para bloquear la entrada de Alemania al Atlántico. La incrementada flota submarina alemana había ganado una costa de 2500 millas desde la cual podía operar con bases en Brest, St. Nazaire, Lorient y La Pallice. La cantidad de submarinos que podían mantenerse contínuamente en el Atlántico Occidental fue casi doblada por la construcción de facilidades en esos puertos de la Bahía de Vizcaya; en el Comando Costero se sintió una mayor urgencia por la protección del tráfico marítimo inglés.

Sucedió, también, que a la caída de Francia, Alemania suspendió virtualmente todos los esfuerzos en desarrollo electrónico durante un importante lapso de dos años. Su investigación del radar había tenido un inicio temprano, que presentaba una seria amenaza para los Aliados; pero el mismo Hitler emitió una orden general proclamando que no se emprendería investigación científica alguna a menos que pudiera garantizarse un resultado concluyente en el plazo de un año. El Mariscal de Campo Hermann Goering había dado escasa importancia a los "ridículos temores" originados por el radar y estuvo de acuerdo con la decisión de Hitler. Esta supresión demostró ser subsiguientemente, un error estratégico fatal; la confianza de Alemania en ganar una guerra corta dio a los Aliados la oportunidad de adelantarse en la carrera por los medios de detección electrónicos.

Mientras los Aliados se preparaban para el curso futuro de los acontecimientos, Alemania continuaba explotando su vulnerabilidad en sus operaciones sobre y bajo los mares. Hacia fines de 1940, Doenitz comenzó a mover sus submarinos hacia el Atlántico central en donde reveló una técnica nueva y mortífera —el ataque en manada. Hasta entonces los submarinos alemanes habían operado individualmente; conforme los blancos se perfilaban contra el cielo en el crepúsculo matutino o vespertino, los submarinos se aproximaban y atacaban a profundidad de periscopio. Con todo, el equipo de sonido con que contaban los escoltas ingleses podía localizar al submarino cuando estaba cerca, lo que resultaba en un ataque efectivo con cargas de profundidad. Las tácticas agresivas de estos escoltas, en combinación con los bombarderos de patrulla del Comando Costero de la R.A.F., estaban afectando seriamente los éxitos de los submarinos alemanes. Fue, pues, para contrarrestar estas dos situaciones desventajosas que el Almirante Doenitz diseñó el ataque en manada. Definió su principio como: "estar en el lugar debido a la hora precisa".

Las nuevas tácticas demostraron tener éxito particularmente contra convoyes lentos, Doenitz controlaba los submarinos desde un puesto de comando en Lorient, de manera que los ataques podían ser coordinados y efectuados con eficiencia. Al tomar contacto con un convoy, un submarino notificaría a Doenitz su rumbo, velocidad y disposición. Luego Doe-

nitz establecería contacto con todos los submarinos en el área general a fin de dirigirlos hacia un lugar de reunión en donde el comandante más antiguo del grupo se convertiría en comandante de escuadrón. Después de pastear el convoy para esperar el momento apropiado de la noche, se ordenaría a la manada salir a superficie y efectuar su ataque de torpedos; luego los submarinos se sumergirían para escapar al contrataque. Una vez que los escoltas abandonaran la búsqueda, los submarinos saldrían otra vez a superficie y maniobrarían para nuevos ataques. A menos que los submarinos fueran eludidos por drásticos cambios de rumbo del convoy o dispersados por las corbetas, la manada seguiría al convoy durante varios días atacando cada noche.

Las líneas de suministro desde Norte América estuvieron seriamente afectadas por el éxito de la nueva táctica del Almirante Doenitz. Para la primavera de 1941 se vio que a menos que se encontrara una contramedida eficaz, Inglaterra sería obligada a rendirse.

El progreso en el desarrollo del radar de búsqueda demostró que en él estaba la respuesta; el radar, que más tarde le llamaron la "super-arma —el dispositivo más revolucionario de esta guerra". Se vio la necesidad evidente de que más escoltas fueran equipados con radar como un medio de dirigir a los aviones del Comando Costero hacia las posiciones de los submarinos, así como para guiar a los mismos destroyers.

La entrega en Setiembre de 1940 al Almirantazgo inglés de 50 destroyers americanos demostró ser un gran alivio para la Marina Real, provocando ansiedad y diferencias de opinión en el Alto Mando Naval Alemán. La actitud de los EE. UU., fue de decisiva importancia para la conducción de la guerra submarina; el efecto del ambicioso programa alemán de construcción de submarinos ya se estaba haciendo sentir y Alemania consideraba un imperativo que los EE. UU., se mantuvieran fuera de la guerra hasta que el tráfico marítimo inglés hubiera sido destruído. Una de las primeras órdenes emitidas por el Fuehrer para la Marina al comienzo de la guerra, decía "el Alto Mando Naval desencadenará la guerra en el mar de tal forma que se eviten los incidentes con los EE. UU., en toda circunstancia". El Almirante Reader, en esa época Comandante en Jefe de la Marina, y presumiblemente el mismo Hitler, creían que eventualmente los EE. UU., intervendrían; por consiguiente, el objetivo actual era retrasar dicha ocurrencia hasta que Alemania hubiese alcanzado el deseado alistamiento militar. El Presidente Roosevelt no había ocultado hacia dónde se inclinaban sus sentimientos; la neutralidad de los EE. UU., fue reconocida simplemente como no partícipe de la guerra, y ciertamente no tan imparcial.

El 22 Mayo 1941, en una conferencia con el Almirante Reader, Hitler expresó que consideraban la actitud de Roosevelt indecisa aún. Enfáticamente afirmó que la Marina no cau-

saría incidente alguno que resultase en la entrada de EE. UU., a la guerra, especialmente desde que el Japón entraría probablemente solo si los EE. UU., fueran el agresor.

Para entonces la campaña rusa estaba en marcha, y tanto el Primer Ministro Churchill como el Presidente Roosevelt hicieron conocer su determinación de ayudar a Rusia. Además, Roosevelt ordenó el 7 Julio 1941 de que en Islandia se estableciera una fuerza naval y una guarnición de Infantería de Marina.

El Almirante Reader expresó un aviso profético, de que los posibles planes de los EE. UU. e Inglaterra para entrar en el Noroeste de Africa convertiría la retención de Dakar en algo de máxima importancia estratégica a fin de continuar la guerra decisiva. La política de Roosevelt, "toda ayuda menos guerra", embarazó al Supremo Comando Alemán; pero Hitler no podía permitirse luchar contra un neutral tan poderoso hasta que se terminase con la invasión de Rusia. Por lo tanto, no prestó atención a Reader y los pedidos insistentes para atacar al tráfico marítimo americano fueron rechazados. En respuesta a la queja de Reader de que el bloqueo de Inglaterra estaba siendo neutralizado al evitar el tráfico americano, Hitler escribió:

> "No hay absolutamente razón para creer que haya cambiado de opinión sobre la gran importancia del bloqueo de Inglaterra... Sin embargo, deseo evitar una declaración de guerra de los EE. UU., mientras la campaña oriental esté en marcha".

Aún después del anuncio de que América protegería los convoyes trasatlánticos hasta Islandia, Hitler no se sometió a las protestas de Reader y Doenitz. Continuó su política, pero Roosevelt se hacía cada vez más hostil, emitiendo el 11 Setiembre su orden "disparar primero", en la cual declaraba que si algún buque de guerra alemán o italiano entraba a "las aguas cuya protección es necesaria para la defensa de América, lo hacían a su propio riesgo". Finalmente, el Estado Mayor Naval Alemán quedó relevado de su dilema con la declaración de guerra del gobierno el 11 Diciembre, a continuación del ataque japonés a Pearl Harbor. Se supone que Alemania tomó la iniciativa en la declaración porque si la guerra hubiera sido el resultado de las provocaciones de los EE. UU., el Japón no habría considerado como obligatorio el Pacto de las Tres Potencias.

Con la entrada de EE. UU. a la guerra, se hicieron cambios inmediatos respecto a las políticas de radar. En lugar de desarrollar simplemente el radar y evaluar sus posibilidades, la tarea se convirtió en producirlo en cantidades para usarlo contra el enemigo. En 1940, se habían gastado menos de 25 millones de dólares en el esfuerzo de producción del radar; para 1945 la cifra se había elevado a más de mil millones.

La amenaza invisible y silenciosa del Atlántico Norte aún producía estragos en el tráfico Aliado, y Alema-

nia tenía confianza en que las líneas de suministro estaban siendo dañadas seriamente. La máxima prioridad que había concedido a su programa de construcción de submarinos resultó en una enorme flota de esos buques, que estaban hundiendo barcos aliados a un régimen de 16,000 tons., por día. El Almirante Doenitz declaró "el enemigo no tiene con qué defenderse de nuestros submarinos". A esta flota se adicionaba cada día un nuevo submarino listo para la acción, y sus éxitos seguían aumentando a pesar del sistema de convoyes y de otras medidas defensivas. Los buques aliados no tenían medios para detectar los submarinos en acecho hasta que ya era demasiado tarde para evitar el ataque. El resultado trágico de un convoy que navegase sin la protección del centinela electrónico ha quedado muy demostrado por un ataque contra un convoy lento 400 millas al sur de Islandia el 15 Octubre 1941. Después de encontrarse con una manada de submarinos, tres de los buques de convoy fueron torpedeados y hundidos en una serie de seis ataques rápidos que continuaron la noche del 16.

Las tripulaciones de los submarinos se iban dando cuenta gradualmente de que los buques Aliados contaban con dispositivos de detección que antes no tenían. En el verano de 1942, un capitán al regresar de una patrulla informó de un encuentro extraño; "ni nosotros sabemos lo que pasó. Súbitamente un Liberator apareció a través de una espesa capa de nubes justo sobre nosotros y disparó sus cargas. Era imposible que nos vieran". Los comandantes de submarinos se encontraban incapacitados para pensar por qué los ingleses se habían vuelto capaces de reforzar sus patrullas tan súbitamente. Ni sabían tampoco qué conclusiones sacar del hecho de que los submarinos que se aproximaban de noche a un convoy fueran atacados rápidamente por destroyers destacados deliberadamente de la cortina para interceptarlos.

En otra conferencia con sus comandantes, que Doenitz siempre realizaba cuando regresaban de un patrullaje, le informaron que, "estábamos saliendo a superficie a velocidad normal, cuando súbitamente escuchamos el ruido de un avión. Unos segundos más tarde el haz de un proyector iluminó nuestra popa. Luego nos atacó con su cañón. Evidentemente no nos había estado buscando con proyector, sino que deben haber sabido con antelación en dónde estábamos. El primer haz dio justo en nuestra popa".

Los alemanes también vieron que los Aliados habían progresado en la técnica de negar la aproximación a los submarinos; de día una cortina exterior impedía su acercamiento al convoy como para observar la disposición y de noche esa cortina se acercaba al convoy para reforzar a la cortina interior, formando así alrededor de los mercantes una barrera de sonido impenetrable.

Después de años de ansiosa investigación, se empezaba a sentir el impacto de la radio de detección; se hizo evidente que éste era el diablo

con el cual se enfrentaban los submarinos. Puesto que los buques capitales alemanes estaban equipados con radar, no era pues una sorpresa que los Aliados lo poseyeran; la sorpresa —o incredulidad— fue que el voluminoso equipo, con antenas y partes componentes sensitivas había sido instalado con todo éxito en los aviones. El Almirante Maertens, Jefe de Radio Inteligencia Naval, recibió orden de observar las trasmisiones enemigas de radio en todas las frecuencias, a fin de determinar si sus aviones estaban equipados con radar. No pasó mucho tiempo sin que llegara la respuesta: "Sí, tienen radar".

El éxito de las patrullas aéreas fue de valor particular en la lucha contra el submarino, pues un avión puede cubrir un área mucho mayor en menor tiempo. La arrogancia de Doenitz al decir que "un avión no puede destruir un submarino al igual que un cuervo no puede destruir a un topo", demostró ser falsa cuando el Vice-Almirante Kurt Assmann escribió:

> "Muy lógicamente, la defensa busca medios y formas de negar a los submarinos la ventaja de su velocidad en superficie. El radar resolvió este problema e hizo posible que los aviones localizaran submarinos en superficie. Desde el comienzo de 1942, los aviones equipados con radar obtuvieron su primer éxito cuando los submarinos que llegaban y partían de la costa francesa eran sometidos a ataques sorpresivos desde el aire durante los tránsitos nocturnos en superficie".

El Comando Costero había inaugurado un barrido sistemático muy provechoso de áreas que se sabía estaban infestadas de submarinos. Su efectividad inmediata aumentó por la necesidad del submarino de salir a superficie durante la noche para cargar sus baterías y reabastecerse de aire. Puesto que el radar no le afecta el día o la noche, la protección de la oscuridad quedaba reducida a nada y ningún submarino podía hacer una travesía libre desde los puertos de la Bahía de Vizcaya al Océano Atlántico.

La regularidad y lo deliberado de estos ataques, junto con el conocimiento que habían adquirido en su propia investigación, hizo que los alemanes se dieran cuenta de que se necesitaba desesperadamente una contramedida. El Comandante Meckel, Oficial de Comunicaciones del Estado Mayor del cuartel general de los submarinos, fue citado para emitir sus opiniones referentes a las posibles soluciones. Se decidió que, aún cuando el radar podía ser instalado en un submarino para usarlo con eficacia, el largo período que requeriría el convertirlo proscribía la idea. La posibilidad más razonable era la instalación de una unidad receptora que detectase una señal trasmitida por un radar enemigo antes de que el submarino mismo fuese detectado.

Puesto que una onda de radio trasmitida, igual a la que usa el radar, debe ser emitida con suficiente

potencia para asegurar su retorno a la estación trasmisora, la distancia a la que se le puede usar con eficiencia es mucho menor que la distancia a la que se puede detectar su uso. Un dispositivo de "escucha" es capaz de responder a una señal en una posición en donde la señal carezca de la energía suficiente para que el eco regrese a la estación trasmisora; consecuentemente, las contramedidas de radar descubren a su usuario el hecho de que está siendo buscado, mucho antes de que pueda ser descubierto.

Los alemanes encontraron que varios cientos de receptores reunían los requerimientos, y los enviaron a las bases de submarinos. Con la instalación de este equipo vino un aumento en los éxitos de los submarinos, que acoplados con los nuevos submarinos que constantemente eran lanzados al mar, dio a Doenitz el máximo de su éxito a fines de 1942 y comienzos de 1943.

Las esperanzas de éxito gozadas por los submarinistas alemanes tuvieron corta duración; su equipo detector de señales comenzó a fallarles. Conforme transcurría el invierno de 1942-43, se observó un alarmante aumento de submarinos que no regresaban, asi como en la cantidad de informes de avistamientos y de ataques contra submarinos mientras hacían guardia en sus detectores de radar. Doenitz reunió a los líderes de la industria y de la ciencia para decirles que, a menos que se encontrara un antídoto para el radar, la guerra submarina se perdería.

El sentido de seguridad que se vivía en los submarinos se desvanecía, agravándose su pérdida por la desilusión en el proyecto de detección de radar. El golpe del que ahora se trataba —del cual la flota submarina nunca se recobraría— lo sentía cada hombre; el tradicional "buena suerte y buena caza" de los comandantes de flotilla estaba perdiendo su significado.

Nuevamente, la ingenuidad alemana se concentraba en una posible respuesta. Después de rechazar la posibilidad de que los Aliados podían estar usando rayos térmicos o infrarojos, teorizaron de que el receptor estaba re-irradiando las ondas que absorbía, de manera que de hecho se convertía en trasmisor. A fin de llegar a una respuesta positiva, condujeron un experimento en la primavera de 1943, que involucraban un Focke Wulf 200 y un submarino. El avión voló sobre el estuario de Gironde en un intento de detectar al submarino; a 6,000 pies la radiación podía detectarse a una distancia máxima de 110 kilómetros. La operación de todo equipo de detección de radar se suspendió sumariamente, pues los alemanes se habían quedado satisfechos con la respuesta. Como un comandante de submarino expresara compungido, "así mientras nos sentíamos perfectamente seguros, en realidad estábamos dando a conocer al enemigo nuestras marcaciones al hacer uso de nuestra protección anti-radar, y cada vez que la usábamos traíamos nuestra propia destrucción. En un sólo

mes de 1943 perdimos 35 submarinos en esta forma".

Como este experimento originó que los alemanes suspendieran el uso de radiodetectores, esperaban pues una reducción en el número de submarinos perdidos. Esta reducción no se materializó, observándose un aumento en las pérdidas. A pesar de todo, debían continuar la guerra, dando el ejemplo y sin demostrar temor. El orgullo y el sentido del honor reflejaban el espíritu de cuerpo que los enviaba frente a un peligro siempre presente, en contra de un sentido de deseperación. En Mayo 1943, la pérdida de submarinos y personal era apabullante; 38 submarinos— más de un tercio de los submarinos en la mar en ese momento fueron hundidos— y 2,000 oficiales y tripulantes altamente entrenados perecieron.

La explicación por el aumento de bajas en los submarinos se halla en los últimos desarrollos de los laboratorios Aliados. Después de largos y tediosos años de investigación y experimento, la patrulla antisubmarina y los buques escolta estaban siendo equipados con equipos de radiodetección que operaba en un nuevo ambiente, aquél del milagroso espectro de las micro-ondas.

El Almirante Doenitz estaba bien compenetrado, por esta época, de que los Aliados habían puesto en operación una modificación en los detectores electrónicos, y en una conferencia con Hitler en Mayo de 1943 reflejaba el sentimiento de Alemania por su despreocupación de la guerra electrónica tres años antes;

> "El aumento sustancial de la fuerza aérea enemiga es la causa de la crisis actual en la guerra submarina... sin embargo, la crisis submarina no habría venido exclusivamente como resultado de un aumento en los aviones enemigos. El factor determinante es un nuevo dispositivo de localización usado también evidentemente por buques de superficie, por medio del cual los aviones pueden efectuar ataques por sorpresa. Sin este dispositivo los aviones no habrían podido localizar los submarinos de noche o en mar gruesa... los buques de superficie no han tenido mucho éxito aunque... cinco submarinos fueron sorprendidos por destroyers durante una densa niebla... sin éste dispositivo de localización habría sido casi imposible detectar a los submarinos en niebla".

El Almirante continuó su informe dando una lista del equipo requerido para combatir la nueva forma de la onda de radio buscadora. De primera necesidad era un radar de interceptación eficiente que descubriera la frecuencia del pulso. Sus receptores de búsqueda, aún cuando no hubieran sido usados debido a su tendencia a re-irradiar, no podían usarse para detectar micro-ondas, por la sencilla razón de que estaban diseñados para detectar trasmisiones en la vecindad de los 200 megaciclos. El éxito de las trasmisiones enemigas de

alta frecuencia en micro-ondas fue reconocido por Doenitz en su declaración:

> "Ni siquiera sabemos en qué longitud de onda nos localiza el enemigo. Ni siquiera sabemos si se están empleando alta frecuencia u otros medios de localización. Se está haciendo todo lo posible para determinar qué cosa es".

Doenitz comentaba que otra posibilidad era la interferencia de las ondas de radio enemigas, pero como eso sólo se puede hacer si se conoce la longitud de onda de la señal, no estaban en condiciones de llevar a cabo esa contramedida.

La posición crucial de los alemanes en este punto puede apreciarse por reflexión de lo que involucra el desarrollo de una contramedida. No sólo es necesario determinar que el enemigo tiene un nuevo dispositivo electrónico, sino también su naturaleza exacta. Luego se debe construir la contramedida propuesta, y probada contra un equipo similar al usado por el enemigo. Luego se deben evaluar los resultados aplicándolos a la situación estratégica actual y a aquella que se anticipa existirá cuando se pueda lograr la producción en masa. Para Alemania, ya no había tiempo.

Luego ocurrió un golpe de suerte que habría sido desastroso para los Aliados si hubiera sucedido en los comienzos de la guerra. Un avión inglés fue derribado por los alemanes capturando su equipo de radar casi intacto.

Al repararlo, los alemanes se quedaron atónitos con sus posibilidades. Observaron su barrido sobre la ciudad de Berlín y sus incrédulos ojos vieron un diagrama de su ciudad que era casi tan nítido como una fotografía panorámica. Entonces se dieron cuenta que el secreto estaba en las micro-ondas, con una presentación en la cara de un tubo de rayos catódicos. Su sorpresa se mezcló con compunción, pues ellos habían estado entre los primeros en descubrir las posibilidades de tal sistema. En 1935 abandonaron la investigación del radar de micro-onda y del tubo de rayos catódicos, pues creían que las partes de vidrio serían demasiado frágiles para ser instaladas en un buque de guerra. Por lo tanto, habían encaminado las investigaciones, que hicieron sin interrupción, a longitudes de onda mayores.

Por otra parte, los Aliados habían estado trabajando con micro-ondas desde el comienzo, como un anticipo a la exitosa respuesta al desafío del primer radar de búsqueda. El énfasis que los ingleses habían puesto en los radares aerotransportados les obligó a descubrir que los finos haces de radar requieren antenas bastante compactas como para ser transportadas en avión. El problema de desarrollar los generadores de micro-onda se asignaron a un grupo de la Universidad de Birmingham, auspiciado por el Almirantazgo.

En los EE. UU., desde 1940, la misión Tizard había urgido que el Comité de Investigación de la Defensa Nacional estableciera un gran laboratorio de radiación en micro-on-

das; como resultado de ello el laboratorio de radiación del Instituto Tecnológico de Massachusetts se preparó para ese fin. Allí se montó el primer sistema de pulso de micro-onda de los EE. UU., y registró exitosamente ecos del cielo de Boston a través del River Charles. Los primeros intentos para detectar aviones fallaron, pero gradualmente continuaba mejorando con grandes esfuerzos. Los ingleses desarrollaron un receptor más sensible y los americanos un trasmisor más poderoso; juntos significaron un gran paso adelante.

El perenne objetivo de los ingenieros era longitudes de onda menores y frecuencias más altas. Sin embargo, a esto se añadía la necesidad de más potencia. La respuesta vino con la invención del magnetrón de cavidad resonante. Este era el primer tubo capaz de producir la potencia suficiente para convertir en realidad el radar con longitud de onda tan pequeña como 50 centímetros.

El oscilador de un sistema de radar debe ser capaz de generar una máxima potencia de salida hasta de un millón de vatios. Los elementos de los circuitos en uso antes del exitoso control de las micro-ondas eran capaces de generar frecuencias hasta de 500 megaciclos; con el magnetrón las frecuencias podrían aumentarse hasta 30,000 megaciclos. Las unidades más chicas y compactas también fueron una realidad, aumentando así la factibilidad de instalarlas en aviones.

Fue durante el verano de 1943 que por primera vez las micro-ondas causaron la destrucción de la moral alemana. Doenitz fue obligado a lamentarse más tarde:

> "Desde hace meses el enemigo ha logrado que la guerra submarina sea ineficaz. Este objetivo lo ha logrado, no a través de tácticas o estrategia superiores, sino a través de superioridad en el campo de la ciencia; esto encuentra su expresión en la moderna arma de combate —la detección. Con este medio ha destrozado nuestra única arma ofensiva en la guerra contra los anglo-sajones. Para la victoria es esencial que reduzcamos nuestra disparidad científica, y restablezcamos por consiguiente, las cualidades combativas de los submarinos".

No era rasgo del gran Almirante admitir fácilmente la derrota, ni perder fe en la posibilidad de que se presentará un cambio favorable en el curso de los eventos. Sus dos últimas esperanzas, ahora que era evidente de que las contramedidas electrónicas no estarían listas, eran el Snorkel y el submarino Walter.

El Snorkel, un tubo respiradero que se extiende desde la tubería de inducción de aire del submarino a la superficie, fue diseñado para permitir que el submarino navegara casi totalmente sumergido mientras cargaba sus baterías y usaba las máquinas diesel para propulsión. Doenitz, al informar sobre las corridas de prueba de los submarinos con snorkel en las últimas operaciones de 1944, declaró que

la efectividad de los submarinos había sido restablecida.

A parte del hecho de que el tiempo se acortaba para los silenciosos incursionistas, el pulso electrónico nuevamente jugó su papel en la lucha contra esta innovación. Una característica del radar de micro-onda es su alta resolución, o habilidad para distinguir pequeños objetos de otras obstrucciones. Aún el periscopio, o especialmente un tubo de snorkel, cubiertos con material anti-reflector, como efectivamente lo estuvieron, no podía escapar del eco revelador.

El submarino Walter, celoso programa de construcción del cual Doenitz fue su propiciador, era lo más próximo al verdadero submarino que hasta entonces la ingeniería había logrado. El resultado de un ambicioso programa de construcción a la hora undécima había sido el diseño del nuevo submarino por la firma Walter de Kiel. A las plantas diesel y eléctricas estandar se les añadió una turbina cuya fuerza motriz se obtenía de la descomposición del piróxido de hidrógeno. Un revolucionario diseño de casco, que aumentaba la velocidad del submarino en inmersión, era otra de sus características.

Al expresar su confianza aparente en el submarino Walter, Doenitz citó el aumento de velocidad en inmersión como el criterio por el cual debía evaluarse posteriormente la guerra submarina. Puesto que habían sido obligados a abandonar las tácticas de manada y otras de superficie para evitar la detección por radar, las aproximaciones en inmersión eran evidentemente la única solución. Doenitz escribía que "una defensa fundamental de parte del enemigo contra un submarino que opera en inmersión es difícil de imaginar". "Aún hoy es cierto que un buque es hundido si el submarino se acerca lo suficiente. La dificultad estriba en acercarse lo suficiente al blanco pues esto todavía se debe hacer en superficie. Con el nuevo submarino es posible hacerlo en inmersión".

La ansiedad de Doenitz para poner el nuevo submarino en operación se reflejaba en su declaración, "el enemigo ha tenido éxito en ganar la ventaja de la defensa. Vendrá el día en que he de ofrecer a Churchill una guerra submarina de primera categoría".

Sin embargo, las alegadas posibilidades del nuevo submarino no fueron evaluadas debido al sojuzgamiento de las fuerzas alemanas en otros teatros. La liberación de los puertos franceses que habían servido como bases de operación de los submarinos, fue sólo uno de la serie de golpes que enviaron a la derrota al Tercer Reich. Para fines de 1944 era evidente de que Alemania había perdido la guerra; los cuatro meses últimos sirvieron para recalcar lo suficiente el hecho para obligarlos a su capitulación.

La Segunda Guerra Mundial demostró más positivamente que cualquier otros períodos previos de la historia el impacto de la ciencia en la estrategia militar. El radar no fue el

único desarrollo que jugó un rol importante en el logro de un tránsito seguro para los buques que conducían tropas y materiales esenciales para las áreas de combate. Sin embargo, fue una profunda demostración del hecho de que una fase de la investigación y progresos científicos pueden contribuir al esfuerzo de una guerra total.

El factor crucial no es esencialmente la posesión de una arma desconocida totalmente al enemigo —Alemania tenía muchas estaciones de radar en operación— sino la posesión de un arma que sea superior y más avanzada.

Es la supremacía en la ciencia lo que determina una victoria en la batalla. Cualquiera que fuera el refinamiento que los alemanes introducían, ahí estaban los Aliados listos con una respuesta. Fue la persistencia de los hombres en los laboratorios y en los campos de prueba lo que hizo posible el día en que el Almirante Doenitz, quien en una oportunidad exclamara el enemigo no posee medio alguno de defensa contra nuestros submarinos", tuviera que admitir que:

> "El enemigo ha arrebatado al submarino su característica esencial, el elemento sorpresa, por medio del radar. Con estos métodos ha conquistado la amenaza submarina. Los científicos que han creado el radar han sido llamados los salvadores de su país. No fue una estrategia o táctica superiores lo que les dio el éxito en la guerra submarina, sino su superioridad en investigación científica".

Esta es, entonces, la historia de nuestra victoria en la carrera del conocimiento científico. Se necesita poca imaginación para visualizar las situaciones que posiblemente podrían existir hoy, si es que no hubiéramos ganado ésta y otras carreras similares durante la Segunda Guerra Mundial. Estos ejemplos, que ahora son historia, nos llegan desde el pasado para advertirnos que nunca debemos terminar en segundo lugar en cualquiera carrera científica. Las razones de temor, economía o reputación nacional, no deben desviarnos de este camino.



# MARCONA MINING COMPANY

**PRODUCTORES DE MINERAL DE HIERRO PERUANO**

**APARTADO 1229 — LIMA, PERU**

## HIERRO Y FUTURO

### EL DERECHO A PROGRESAR

El derecho a progresar con el producto del propio trabajo es algo tan natural e inalienable que nadie puede pretender desconocerlo. El hombre que aspira a un mejor disfrute en la vida, ofreciendo a cambio su esfuerzo, sus facultades, debe recibir una justa recompensa, que no sólo le permita sobrevivir, sino que lo ponga en condiciones de mirar al porvenir con optimismo, con la seguridad de que él y quienes dependen del trabajo que desarolla, logren la superación que ha de conducirlo a las metas propuestas.

Esto es lo razonable: es lo justo. Todos, con diferencias de detalles adjetivos, estamos comprendidos en este principio que es sustantivo en la vida civilizada. El ordenamiento de la cultura así lo señala y nadie discute por su profundo sentido equitativo.

Sin embargo, es preciso reconocer y cumplir con las normas establecidas que regulan el progreso integral y armónico del todo al que pertenecemos. Tenemos que someternos a las circunstancias que propician, modifican o limitan las propias espectativas en concordancia con las posibilidades que se nos presentan. Esto determina el progreso individual y colectivo. Otro proceder nos conduciría al caos que no sólo es estancamiento sino retroceder en el camino de las realizaciones logradas por la **COMPAÑIA MARCONA MINING COMPANY**.



# CRONICAS DE AYER

## Notas Biográficas

Por el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

# Contralmirante Juan José Panizo

La vida de este valiente marino está llena de peripecias, que fuera de contribuir a robustecer su recia personalidad, sirvieron también para destacar su competencia profesional y su sin igual coraje en los diversos combates en que intervino.

Juan José Panizo entró como Guardiamarina el 29 de noviembre de 1821, en épocas en que nuestra independencia recién proclamada por San Martín, se mostraba aún tambaleante ante la reacción española que no se acostumbraba aún al renunciamiento que se le trataba de imponer. Ostentando la citada clase militar tomó parte en el bloqueo de los puertos del sur, a bordo de la "Limeña" en la que permaneció cerca de un año prestando servicios. Hizo la campaña del General Alvarado en la fragata "Presidente" y también la del entonces Coronel Santa Cruz, en el bergantín "Congreso", concurriendo a varios encuentros parciales contra los españoles y obteniendo el grado de Alférez de Fragata el 12 de abril de 1823.

Declarado como efectivo en el grado en 1825, tres años después fue ascendido a la clase de Teniente Segundo de la Armada, pasando a servir en la corbeta "Libertad". Fue a bordo de este buque que Panizo asistió al combate de Punta Malpelo, contra los barcos colombianos "Pichincha" y "Guayaquileña" que integraban una División al mando del Comodoro Wright.

El 31 de agosto de 1828 la corbeta "Libertad", debidamente artillada con 22 cañones de 24 pulgadas, arribó a Malpelo teniendo a la vista las naves colombianas que pretendieron abordarla. Reaccionando de in-

mediato el comandante de la "Libertad", García del Postigo, atacó impetuosamente a los colombianos causándoles fuertes averías y bajas hasta hacerlos retirarse a toda vela. Herido gravemente el comandante García del Postigo, fue reemplazado por Panizo quien ordenó la persecución de la "Pichincha", haciéndola refugiarse en Paita y entregarse posteriormente a las autoridades peruanas.

Los nombres de muchos valientes, como el Alférez Williamson que murió en la acción, Pérez Oblitas, Villar, Pastrana, Arnáez y de Vivero, se hicieron en esa fecha dignos de la admiración de la posteridad y escribieron una página más de gloria para la patria.

El 22 de noviembre de 1828, Panizo tomó parte en el combate de la Ría de Guayaquil y luego en el ataque a la plaza de ese nombre, integrando la escuadra que bajo las órdenes de Guise penetrara en el estuario del Guayas. En dicha acción su buque, la corbeta "Libertad", se batió valientemente contra el enemigo contrarrestando con eficacia el fuego que se le hacía desde tierra y especialmente del Puerto "Cruces", emulando a la fragata "Presidente" que era el Insignia de nuestras fuerzas. En el combate fueron tomadas e incorporadas a la escuadra la "Guayaquileña" y dos lanchas cañoneras del enemigo. En dicha acción murió el heroico Almirante Guise.

Con fecha 3 de noviembre de 1829 Panizo fue ascendido a Teniente Primero de la Armada. Su salud bastante resentida por ese entonces, obligóle a pedir licencia de ocho meses y trasladarse a Tacna para su restablecimiento. Transcurría el año de 1831 cuando volvió a incorporarse al servicio naval con la clase de Capitán de Corbeta Graduado, siendo destinado sucesivamente a la goleta "Sacramento", bergantines "Congreso" y "Balcarce", Ayudante de las Capitanías de Puerto de Pacasmayo y Chorrillos, sirviendo también en las goletas "Libertad" y "Guayaquileña", pasando luego, en agosto de 1833, como Comandante de la "Peruviana" y ya con el grado de Capitán de Corbeta Efectivo.

La notable experiencia marinera que ostentaba Panizo contribuyó a que la Superioridad, luego de destinarlo a la Mayoría de Ordenes del Departamento del Callao, le embarcara nuevamente al mando de la goleta "Convención", permaneciendo en dicho buque hasta que el Gobierno lo devolvió a su dueño, destinando a Panizo como Ayudante del Estado Mayor del Ejército hasta después de la batalla de Socabaya, a continuación de la cual se le dio el mando del bergantín "Congreso".

Siendo ya Capitán de Fragata efectivo, durante el conflicto que tuvimos en esa época con Chile, Panizo asistió al combate de Islay junto con los comandantes Domingo Valle Riestra y Miguel Saldivar, acción que dice

mucho de la pericia y arrojo de tan distinguidos marinos, en aquel combate empeñado contra fuerzas muy superiores.

Habiendo sido ascendido a Capitán de Navío con fecha 10 de octubre de 1838, por Decreto Supremo del 13 de noviembre del mismo año quedó dado de baja y borrado del Escalafón. Felizmente para la Marina, cuatro años después, en 1842, se le reincorporó al servicio con la misma clase que ostentaba, nombrándosele Comandante de Arsenales y Mayor de Ordenes del Departamento y Escuadra.

Un año más tarde, y estando como comandante de la corbeta de guerra "Yungay", Panizo cuyas ideas políticas le hacían partidario del General Vivanco, se pronunció por él en dicho buque apoyándole para el alto cargo de Supremo Director.

Poco después, y para ser precisos el 18 de abril de 1843, fue nombrado Panizo como Comandante General de Marina con retención del mando de la corbeta "Yungay", pasando luego a encargarse de la Comandancia General de la Escuadra al frente de la cual, por su notable experiencia y grandes conocimientos profesionales, desempeñó un magnífico papel.

Ascendido a Comodoro el 20 de mayo de 1844, sucedió que en julio del mismo año, al ser declaradas nulas por el Gobierno las actas del General Vivanco, el Comodoro Panizo fue desembarcado y tuvo que regresar a la clase que anteriormente ostentaba o sea la de Capitán de Navío Efectivo. Quedó pues nuestro biografiado fuera del servicio, y por estar en la situación de tener más de 25 años en él y menos de treinta, el Gobierno le adjudicó el goce de las tres cuartas partes de su haber que correspondía al sueldo de Coronel de Infantería. Pasaba el Perú por ese entonces por una agitada situación política desencadenada a raíz de la muerte del Gran Mariscal Gamarra en la batalla de Ingavi, que trajo una secuela de continuas luchas que ensangrentaron al país entre los años de 1841 y 1844, en que figuraron en nuestro escenario político figuras como las de Vidal, Torrico, Vivanco, San Román, Nieto y Castilla.

Ya en el poder éste último General, el Comandante Panizo fue llamado nuevamente al servicio y arreglada su situación militar, nombrándosele Mayor de Ordenes del Departamento. Poco después, en mayo de 1856, se le dio el mando del vapor "Loa" pasando a continuación como Director del Colegio Naval en donde permaneció largos años, hasta 1865, desarrollando una fructífera labor hasta ser nombrado comandante de la fragata de guerra "Apurímac" y luego, nuevamente, Comandante General de la Escuadra. Como consecuencias de su decidida actitud en el puerto de Arica, en donde el 8 de mayo de 1865 tuvo lugar un encuentro con las fuerzas que allí existían, volviendo al orden a los buques "Tumbes" y "Ler-

zundi" en los cuales se había registrado un motín, Panizo fue ascendido a la clase de Contralmirante con fecha 12 de mayo. Poco pudo sin embargo, disfrutar de su nuevo grado, desde el 24 de junio del mismo año, encontrándose a bordo de la fragata de guerra "Amazonas" que se sublevara por motivos políticos, el Contralmirante fue atacado por los rebeldes, muriendo a resultas de las graves heridas recibidas en dicho motín.

Con su fallecimiento la Armada del Perú perdió a uno de sus más competentes marinos; valiente como el que más, Panizo había actuado en diferentes combates, comandando muchos buques, habiendo ejercido también varias veces la Comandancia General de la Escuadra con toda eficiencia, merced a sus amplios conocimientos profesionales, destreza marinera y hombría de bien. Fue pues ésta una pérdida irreparable para nuestra Marina y para la Patria.

# Capitán de Navío Juan M. Fanning

Nacido en Lambayeque en el año de 1823, Juan Manuel Fanning pasó gran parte de su infancia en aquella hermosa ciudad norteña, cuna de hombres ilustres y de familias entroncadas con rancios apellidos desde la época de la Colonia, Codepartamentano del ilustre Segundo Comandante del "Huáscar" en el Combate de Angamos, Capitán de Fragata Elías Aguirre, como él, Fanning sintió muy pronto una decidida vocación por la carrera naval, ingresando a la Marina como Tercer Piloto y sirviendo en esa condición hasta 1844 en que se le otorgó la clase de Guardiamarina. Merced a su competencia profesional fue ascendido, un año después, a la clase de Alférez de Fragata.

En 1851, siendo ya Teniente Segundo, fue destinado al oriente peruano para explorar el río Amazonas. La Marina estaba todavía en la fase de acopiar observaciones y estudios que la condujeran, sobre bases firmes, a establecer el Departamento Fluvial de Loreto. Doce años después, y merced a los informes del Comandante Manuel J. Ferreiros que prefirió Iquitos a Nauta, por las características elevadas de la ribera y su extensión "en la que se podía hacer una población tan grande como se desée", se instaló la Factoría en dicho sitio y nació el Departamento cuyo primer Comandante General fue el Contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería. (1).

Volviendo a nuestro biografiado, Juan Manuel Fanning, diremos que pasó dos años en la región de la Hoya Amazónica en los cuales realizó diversas y positivas exploraciones, siendo a continuación trasladado al bergantín "Gamarra" surto en las aguas del Callao. Meses después se desencadenaba la revolución de Castilla contra Echenique, y Fanning, como la mayoría de los Oficiales de Marina que permanecieron fieles al Gobierno, se vio forzado a intervenir en el bombardeo que realizó la Escuadra

---

(1)—Es curioso anotar, que dicho informe del Comandante Ferreiros, fechado en Nauta, 4 de Agosto de 1863, sirvió en parte para puntualizar el error que existió en Iquitos cuando se estableció la fecha de su centenario, asignándose de primera intención el año de 1862 el de su fundación. En polémica aclaratoria que sostuvo el autor de esta biografía resumida con el Sacerdote R.P. Avencio Villarejo en las páginas de "El Comercio" de Lima, citó la imposibilidad de aceptar el año de 1862, desde que recién en 1863 estaba Ferreiros explorando lugares para instalar la Factoría. Después de diversos intercambios de opiniones, el Concejo de Iquitos y la Comisión nombrada con este objeto decidieron cambiar el año que habían aceptado a priori, por el de 1863, fecha más apropiada y más cercana a la realidad.

contra las fuerzas del caudillo tarapaqueño, quien al fin de cuentas derrotó a Echenique en la batalla de La Palma y asumió al poder.

Esta convulsión política costó al país poco más de tres mil víctimas e ingentes gastos de muchos millones. Habiendo permanecido fiel al Gobierno la mayoría del personal de la Armada, Castilla recesó a cuarentiseis Jefes y Oficiales, muchos de ellos con brillantes fojas de servicios, Juan Manuel Fanning fue uno de los que quedaron en esta condición.

Recién en 1859, y luego de largos y tediosos años de espera, Fanning fue reincorporado a la Armada con la clase de Capitán de Corbeta, el mismo grado que investía cuando su separación del servicio.

Se encontraba a bordo de la fragata "Amazonas" cuando la Revolución Restauradora del General Prado en Arequipa. Atraído por la corriente de la opinión nacional que repudiaba el Tratado Vivanco-Pareja, decidió servir a la causa restauradora de nuestra soberanía, teniendo durante algún tiempo jurisdicción militar sobre el vapor "Tumbes" y la fragata "Amazonas". Posteriormente este último buque, comandado por Sánchez Lagomarsino pero llevando a bordo a un práctico chileno, el Teniente Emilio Errázuris de la "Esmeralda", varó en la playa de la Punta de Quilpué poco antes del Combate Naval de Abtao entre fuerzas peruano-chilenas y españolas.

Fanning, hombre de innatas cualidades espirituales y de reconocida actividad, a pesar de contar en ese tiempo con sólo 46 años, se sentía mermado en su salud y por una vida agitada plena de peripecias sin cuenta. De ahí que en 1869, por razones de fuerza mayor, se vio obligado a solicitar su licencia indefinida y retirarse a su hogar.

La guerra de 1879 sorprendió pues, al ya entonces Capitán de Navío Fanning, alejado de las contingencias militares. Su espíritu patriota no podía negarse sin embargo, a la defensa del suelo peruano ya pisado por el invasor. Prácticamente destruída nuestra Escuadra y sin recursos de defensa en el mar, formóse con restos de su personal el heroico batallón "Guarnición de Marina", dándosele —al "Coronel" Fanning, como se le llamó desde entonces— el mando de dicho contingente destinado a hacer frente a los chilenos en las líneas de defensa de la capital.

Es así como nuestro valiente biografiado, a caballo y sable en mano, infundiendo valor y confianza a sus subordinados, estuvo al frente de ellos entre Barranco y Miraflores, el 18 de enero de 1881.

En muchas ocasiones intentaron los chilenos rebasar la oposición que les ofrecía el "Guarnición de Marina", sin éxito. Tantas veces como lo intentaron fueron rechazados y obligados a retroceder, a punto tal que

su misma caballería debió de amenazarles para impedir que huyeran. La lucha fue titánica y sin parangones. El ejemplo de Fanning, quien a la cabeza de sus escasas fuerzas acudía a todos los lugares y levantaba la moral de sus hombres, se hizo digno de ser recordado por la posteridad y loado por la historia.

Fatalmente, habiendo sido recientemente cambiado el tipo de fusil que usaba nuestra tropa, las municiones eran escasas y se dio la orden de utilizar los cartuchos de los que caían para no levantarse más. Habiéndose enviado a Lima un destacamento al mando del Teniente Coronel Chamorro, para traer un nuevo parque de municiones, la esperanza de los combatientes se mantenía mientras utilizaban sus últimos cartuchos haciendo retirarse a los chilenos. Pero el destino jugó ese día a las tropas del "Guarnición de Marina" una mala carta: llegado el parque, que con tanta precipitación —dadas las apremiantes circunstancias— se trajera, las municiones no correspondían al calibre de los fusiles usados y no entraban en sus recámaras... ¡se había equivocado el lote, trayendo el correspondiente a los fusiles ya en desuso!

Ante esta inesperada fatalidad, la superioridad numérica y bélica del enemigo tuvo que imponerse. Una bala enemiga quitó la vida al heroico "Coronel" Fanning, quedando el emplazamiento del batallón "Guarnición de Marina" regado con más de cuatrocientos cadáveres de peruanos que murieron por su patria, con una valentía y un heroísmo dignos de ser cantados en homérica epopeya.

# Capitán de Fragata Elías Aguirre

Nacido en Chiclayo el 1º de octubre de 1843, pasó su infancia en aquella cálida y alegre ciudad norteña del Departamento de Lambayeque, en donde, a través de sus repetidos viajes al puerto de Eten, surgió su vocación por la carrera naval y se hizo el objeto de su vida.

Contaba quince años Elías Aguirre cuando se presentó como postulante a la Escuela Naval, logrando ingresar con sobresalientes notas. En el año de 1860, recibió su Despacho de Guardiamarina, siendo luego destinado a prestar sus servicios a bordo de la fragata "AMAZONAS".

Después de cuatro años de intensivos estudios y práctica marinera, Aguirre logró el ascenso a Alférez de Fragata, y luego, en 1865, fue promovido a la clase de Teniente Segundo de nuestra Armada.

En calidad de tal nuestro biografiado asistió al combate naval de Abtao, a bordo de la corbeta "UNION". En dicha acción la escuadra peruano-chilena estuvo al mando del Capitán de Navío Manuel Villar, como jefe peruano más antiguo en ausencia del chileno Revolledo. Los buques aliados "Apurímac", "Esmeralda", "Covadonga", "América" y "Unión", se apostaron en el estero de Chayahué, en situación de defender las dos entradas al apostadero, utilizando también los cañones de la fragata "Amazonas" (que poco antes naufragara en la playa de la Punta Quilpué), a manera de baterías emplazadas sobre las islas.

Por el lado español combatieron las fragatas "Villa de Madrid" y "Blanca", mientras que la "Numancia" se aprestaba a reforzarlos viajando hacia el sur. El combate duró dos horas y se intercambiaron alrededor de 1500 cañonazos, de los cuales la Escuadra Aliada recibió 14 y la Española 30.

Los disparos más acertados fueron pues los peruanos, y en especial los de las corbetas "Apurímac" y "Unión", buque el último en que prestaba sus servicios Aguirre y que era comandado por el entonces Capitán de Corbeta Miguel Grau Seminario.

Después de este combate, que resultó una lección para los españoles quienes siempre habían menospreciado la eficiencia naval de sus antiguas colonias, transcurrido un tiempo, Aguirre fue ascendido a Teniente Primero y destinado a integrar, como Segundo Comandante, el grupo de Oficiales que debían traer desde Richmond, en los Estados Unidos de

Norteamérica, al monitor "ATAHUALPA" que junto con el "MANCO CAPAC" harían tan largo y peligroso viaje, pasando por el estrecho de Magallanes para venir a la patria.

Transcurrían el año de 1870, cuando ya como Capitán de Corbeta fue nombrado Aguirre como Comandante de la "UNION". En dicho buque hizo el viaje hasta Inglaterra, y tradujo del inglés a su regreso, unos magníficos estudios sobre la navegación en el estrecho de Magallanes. Su sólida instrucción y su reconocida cultura llevaron a Aguirre hasta la Sub-Dirección de la Escuela Naval, en donde se desempeñó con toda eficiencia y tino.

Posteriormente, y ya como comandante de la cañonera "CHANCHAMAYO", tuvo la desgracia de encallar en Punta Aguja y naufragar en el citado paraje.

A consecuencia de este accidente, Aguirre se retiró del servicio temporalmente, dedicándose a actividades personales que le impusieron la necesidad de viajar a Chile. Se encontraba en dicho país cuando se declaró la guerra al Perú, no titubeando para trasladarse de inmediato a su patria y ofrecer sus valiosos servicios a la Marina de Guerra, para defender nuestros sagrados intereses.

Habiendo sido destinado a la "UNION" fue posteriormente cambiado al "HUASCAR", a solicitud de Grau, quien lo pidió conociendo su competencia profesional y sus grandes dotes de carácter.

Fue pues nombrado especialmente como Segundo Comandante del glorioso monitor; como Oficial Ejecutivo del heroico piurano. Ocupando dicho puesto asistió Aguirre al combate naval de Angamos, el 8 de octubre de 1879.

Su valor y entereza de carácter le hicieron desempeñar un magnífico papel en esta acción de guerra. Multiplicándose para atender las incidencias de la lucha y las obligaciones de su cargo, aquel gallardo marino fue un ejemplo más para sus subordinados. Muerto Grau, y a pesar de que en el fragor de la contienda una bomba que hizo explosión cerca de Aguirre le había herido de consideración, no obstante su estado tomó el comando del monitor y se constituyó en el alma de los que a su lado combatían en la torre del "HUASCAR".

Poco después, un proyectil enemigo separaba del tronco la cabeza de ese formidable guerrero, esparciendo a la vez sus restos inanimados sobre la nave de epopeya. Su espíritu siguió reconfortando a sus sucesores; su gloria, quedó marcada indeleblemente en letras de admiración en la historia, para perpetua veneración de la posteridad, que hoy le admira como uno de sus más rutilantes héroes.

# Teniente Segundo

# Carlos A. De los Heros

El 24 de setiembre del año 1850, en casa perteneciente a la Parroquia de San Sebastián, en Lima, nacía un infante hijo legítimo de Dn. Juan de los Heros y de Dña. Petronila Aguilar, a quien, el 27 del mismo mes y ante los testigos Dn. Juan Luna y Dn. José Mendoza, se le bautizó con el nombre de Carlos Artamino. Fue padrino del nuevo cristiano Dn. Miguel de los Ríos y Negrón, oficiando en la administración del sacramento el presbítero Dn. José Miguel Safra.

La niñez de De los Heros transcurrió en un hogar esencialmente católico, consolidándose en él a través de los años el temple que más tarde había de mostrar al mundo, y en el que predominaban una alta moral, un valor a toda prueba y un don de gentes que puede calificarse de poco común como se verá más tarde.

Joven aún, Carlos De los Heros ingresó a la Academia Militar-Naval que creara Dn. Ramón Castilla y que funcionaba en el local del Hospital del Espíritu Santo, pasando a integrar la Compañía de Guardiamarinas. El 29 de julio de 1868 obtuvo el título que le graduaba y fue de inmediato destinado a embarcarse en la fragata "Apurímac". En noviembre se le nombró para integrar la dotación de los monitores "Manco Capac" y "Atahualpa", teniendo que viajar a los Estados Unidos en calidad de Guardiamarina en prácticas.

Su jornada hasta el país del norte la hizo embarcándose sucesivamente en el "Marañón", "Reyes" y "Pachitea", después de lo cual efectuó el intrépido y peligroso viaje ya indicado, pasando por el Estrecho de Magallanes para regresar al fin a la patria.

Con tal motivo, fue ascendido a la clase de Alférez de Fragata. Pasa luego al vapor "Marañón", para practicar en la Escuela Naval establecida a su bordo y de acuerdo con la Orden General de la Armada del 7 de noviembre de 1870. El 1º de enero de 1874, la superioridad considera que ha terminado sus estudios profesionales y le destina a la dotación de las cañoneras "Pilcomayo" y "Chanchamayo" que se construían en Inglaterra. Su viaje hasta Europa es azaroso; a vela va hasta las islas Guañape, se transborda luego a la barca francesa "Carolina"; zarpa el 15 de

enero para Saint Nazaire, llegando a ese puerto el 27 de marzo, después de 132 días de navegación.

El regreso al Perú lo hizo en la "Pilcomayo" por Magallanes, fondeando en nuestro primer puerto el 12 de enero de 1875.

Sirve posteriormente en la "Independencia", y, dos años después pasa nombrado al "Huáscar" como Oficial de dotación. En dicho buque, y ya como Teniente Segundo, asiste el 21 de mayo y el 9 de julio, a los combates librados contra la escuadra chilena en aguas de Iquique.

Su sensibilidad de católico y su patriotismo, que eran realmente extraordinarios, pueden muy bien apreciarse a través de su correspondencia. De ella extractamos un párrafo como ejemplo; se trata de la carta que escribiera a su hermano Reynaldo, poco antes de su muerte:

> "Mi puesto, querido Reynaldo, es el de la muerte; pero no creas que esto me arredre; no, bien al contrario, cuando suena la corneta de "zafarrancho" y me encuentro en la Cámara, subo la cuesta del Calvario con la mayor tranquilidad y lleno de alegría, porque sé que al llegar a mi puesto la patria recogerá mis servicios. Para ella es mi sangre".

Durante el combate de Antofagasta, el Teniente Carlos De los Heros tuvo una decidida y heroica actuación. Las palabras para loar su comportamiento estarían demás. La simple lectura de un documento de la época que actualmente existe en El Archivo General de Marina, nos puede dar una idea de la hazaña de nuestro biografiado; dice así:

> Lima, a 2 de Mayo de 1885.
>
> Exmo. Señor
>
> La Asamblea Constituyente, en atención al heroico comportamiento de los Tenientes Primero y Segundo de la Armada Nacional, Dn. FERMIN DIEZ CANSECO y Dn. CARLOS DE LOS HEROS, el 28 de Agosto de 1879, en las aguas de Antofagasta; donde salvaron al monitor "Huáscar" de la acción de un torpedo, lanzándose sobre éste y apartándolo de dicha nave, ha resuelto declarar a ambos Oficiales Beneméritos de la Patria en grado heroico; disponer que se ascienda al primero á la clase inmediata a la que actualmente obtiene; y conceder a los dos una medalla de oro, la cual llevará, en el anverso, la imagen del monitor "Huáscar", al frente de las fortificaciones de Antofagasta, con esta inscripción: "FUE UNO DE SUS VALIENTES" y en el reverso, un torpedo flotando sobre el mar. En la parte superior,

este mote: "LA PATRIA SATISFECHA"; y en la inferior, esta data, "Antofagasta, Agosto 28 de 1879".

Lo que comunicamos a V. E. para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dios güe a V. E.
Firmado
Manuel Tovar
V. Presidente de la Asamblea

Al Excmo. Señor Presidente
Provisorio de la República
Firmado
Juan P. Lanfranco
Secret. 1º de la Asamblea

Firmado
Max. Mas
Secretario de la Asamblea

Lima, Mayo 12 de 1885

Cúmplase, publíquese y expídase el despacho respectivo.

Rúbrica del Señor Presidente de la República

Firmado
Echenique.

Si bien el documento anterior dice mucho del comportamiento de aquél intrépido Teniente y de su compañero, Diez Canseco, hay todavía algo más que añadir: Desviado el Torpedo (que era en realidad una lancha automóvil, con detonador y carga explosiva), éste terminó su recorrido en las cercanías de los buques chilenos "Magallanes" y "Abtao". Era pues necesario recuperarlo nuevamente y se pidió un voluntario para hacerlo. Nuevamente se adelantó De los Heros.

No había rayado el alba en la bahía de Antofagasta, cuando nuestro héroe, a cargo del bote de rescate, exponía su vida una vez más y se acercaba temerariamente a un cable de distancia del enemigo y conseguía tender el remolque. Silenciosamente, a cosa de ciento cincuenta metros de los vigías chilenos, los remos comenzaron a acariciar el agua de la rada y a bogar avante con toda precaución. Los filetes líquidos —a menudo bulliciosos—, comprendieron la tensión del momento y no traicionaron al suave contoneo de las palas con su rumor. Eran casi las seis de

la madrugada cuando ambas embarcaciones atracaban al costado del "Huáscar". La misión estaba cumplida, ¡de los Heros había triunfado!

Horas después, a las tres de la tarde del día 28 y cuando nuestro gallardo monitor se hallaba en pleno combate, una granada asesina hacía volar en pedazos el cuerpo de aquel valiente. Cayó, como bravo; en pleno día, mientras el "Huáscar" zigzagueante ante las miradas absortas de los tripulantes de trece buques neutrales, surcaba la rada tratando de hacer más certeros sus disparos; mientras se acercaba más y más a las baterías de Antofagasta en forma peligrosa y audaz...

Y de los Heros, con el sacrificio de su vida joven, supo escribir con sangre una página histórica que honra a la Marina de Guerra del Perú y a la Patria.

Por ello Grau, su comandante, dirigió al autor de sus días una sentida carta de pésame cuyo texto era el siguiente:

Arica, Setiembre 18 de 1879.

Sr. Dr. Dn. Juan de los Heros

Señor de toda mi consideración:

"Súmamente conmovido tengo el honor de dirigir a usted la presente, "para manifestarle el profundo sentimiento que he experimentado, "con motivo de la sensible pérdida de su hijo Carlos, acaecido el 28 "de agosto último, al frente de Antofagasta, combatiendo con los "enemigos de la Patria.

"Si al recordar este acontecimiento y cumplir tan penoso deber, sólo "tuviese en mira dar testimonio de haber visto sucumbir a un valien-"te, pronto estaría satisfecho mi propósito, pero me mueve además "y me aflige sobre manera recordar, sin esperanzas de volverle a „ver, a uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis "órdenes: su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su "caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden adornar a un "oficial, estaban reunidas en él y se notaban con sin igual natura-"lidad. Prueba de estas recomendaciones es el inconsolable pesar "con que todos en el buque, todos desde el que suscribe hasta el úl-"timo de los marineros, le recuerdan con cariño y se disputan las "manifestaciones más sinceras de su sentimiento.

"Honor y gloria son los legados que hemos recogido los que le vimos "en su último momento, y como un sagrado deber que, si bien no

"puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un con-
"suelo que mitigue sus dolores, trasmítole este precioso legado (1)
"que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nues-
"tra historia.

"Dígnese usted aceptar y trasmitir al seno de su respetable familia,
"a la par que estos sentimientos, los de particular aprecio con que me
"es honroso suscribirme de ustedes muy atento amigo S.S.

Firmado
MIGUEL GRAU

(1).—El envío a que hace referencia el Comandante del "Huáscar", era un fragmento de la granada que matara a de los Heros.

# Teniente Segundo

# José Gálvez Moreno

Tarmeño de origen, nació en esa soleada y hermosa Villa el 17 de Febrero de 1850, siendo sus padres Dn. José Gálvez Egúsquiza (quien posteriormente se convirtiera en héroe del Combate del 2 de Mayo de 1866) y Dña. Angela Moreno y Maíz.

Biznieto del acaudalado Marqués de la Real Confianza, José Gálvez inició sus estudios en Lima, concurriendo al Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe y destacándose entre sus compañeros por su recia personalidad, cuyos atributos principales eran un valor casi temerario y una destreza física indiscutible.

Joven ya, decidióse por la carrera del mar e ingresó a la Escuela Naval junto con Leoncio Prado y otros de sus coetáneos. A consecuencia de un incidente que protagonizó en unión del inmortal héroe de Huamachuco, Gálvez tuvo que ser enviado a Europa por sus familiares y se radicó en Francia, para continuar sus estudios en el Colegio San Luis y pasar luego a servir en la Armada Británica que era por ese entonces la más poderosa del mundo.

Vaciando su temple en los moldes rígidos de la disciplina inglesa, su carácter se atemperó guardando siempre latentes sus más bizarras cualidades. De regreso al Perú una vez terminados sus estudios y no pudiendo defraudar a la sangre ilustre que corría por sus venas —era nieto de un prócer e hijo de un héroe—, Gálvez logró realistarse en las filas activas de nuestra Marina de Guerra con el grado de Teniente Segundo, siendo nombrado comandante de la lancha de madera "Independencia". Ansioso de realizar una verdadera hazaña y estando en pleno ejercicio el bloqueo impuesto al puerto del Callao por la Escuadra chilena, Gálvez decidió sorprender y volar al "Blanco Encalada" en la madrugada del 25 de Mayo de 1880.

Acompañado del Guardiamarina San Martín, de su amigo, el Practicante de Medicina Manuel Ugarte Moscoso, y con un total de 16 tripulantes, zarpó en esa fecha con la "Independencia" hacia la rada exterior en pos de su objetivo. Desgraciadamente, y no obstante las precauciones tomadas, fueron sorprendidos en las cercanías del dique por la lancha porta-

torpedos chilena "Janequeo" que también efectuaba una incursión nocturna, trabándose de inmediato en combate con ella.

El primer ataque de la embarcación chilena fue seguido de un torpedo, siendo eludido mediante una hábil maniobra de timón. Un segundo intento del enemigo fue nuevamente frustrado, quedándose las embarcaciones casi abordadas. Es entonces cuando Gálvez, usando de esa audacia tan peculiar en él, volviéndose hacia Ugarte que era muy fuerte y membrudo, le mira y sin decirle palabra alguna surge entre ambos héroes una chispa de entendimiento. Juntos se agachan para recoger un torpedo, y después de cortarle la mecha por parecerles muy larga, lo levantan en vilo y lo arrojan al interior de la embarcación enemiga. Esta heroica resolución fue seguida casi de inmediato por tres tiros disparados por el revólver de Gálvez para apresurar la explosión.....

Lo que pasó a continuación sólo pudo ser descrito por el mismo Teniente Gálvez, quien en una entrevista que le hiciera Dn. Manuel Nicolás Corpancho para "La Opinión Nacional", expresó sus recuerdos que fueron después difundidos entre los lectores de dicha publicación bajo el siguiente texto:

> "El Teniente Gálvez recuerda vagamente haber tocado el fondo del mar. Una vez sobre la superficie de las aguas, nos dice, se le acercó el valiente y denodado marinero Pablo Villanueva, y abrazándole le dijo:
>
> —Señor, ¡yo debo morir a su lado!
>
> El Teniente Gálvez le suplicó le desembarazase de su sobretodo, pues le impedía nadar. Esta petición fue puesta en práctica por Villanueva. Después de algunos esfuerzos cayó en poder del enemigo, pues otra lancha llegó al sitio donde tenía lugar este glorioso episodio. Gálvez nos dice también, que al hacer explosión el torpedo, sintió dos grandes pesos que caían sobre su cuerpo. El presume hayan sido los cadáveres de sus infortunados compañeros Ugarte y San Martín..."

En el Diario de Eusebio Lillo (1827-1910), escritor chileno que se encontraba a bordo del Buque Insignia, y que también ofició durante su vida como poeta, periodista, revolucionario y, Ministro de Estado y mereció que una de sus composiciones se adoptara como letra del Himno Nacional de su país, se lee lo siguiente refiriéndose a Gálvez:

> Mayo 25.—"El Almirante ha resuelto enviar a tierra a un Oficial herido y he apoyado esa resolución como apoyaré todo lo que tenga por base un noble sentimiento de humanidad. El joven Oficial tiene la cabeza abrasada, un brazo y

manos fracturados y tal vez lesiones interiores causadas por la explosión."

Así llegó Gálvez a bordo, transportado por la lancha porta-torpedos "Guacolda". Así fue enviado al Callao aún desvanecido, con una nota honrosísima para el marino peruano. La juventud limeña le acompañó en triunfo hasta su casa de la calle Plumereros, donde una placa rememora actualmente las heroicas hazañas de él y de su valiente padre. El Presidente Piérola mandó abrir un "Libro de Honor", haciendo encabezar la lista de héroes nacionales con el nombre ya histórico de éste otro José Gálvez y sus compañeros de la Marina le obsequiaron con un retrato de cuerpo entero y una valiosa espada cuyo paradero se ignora.

Inutilizado de la mano derecha, con el rostro surcado por profundas cicatrices y ya sin el imponente físico de antes, aquél Gálvez inquieto y de asombrosa tenacidad aprendió a escribir, disparar y manejar armas blancas con la mano izquierda hasta ponerse en condiciones de volver nuevamente a la acción.

Incorporándose a los ejércitos de Cáceres en la sierra, anduvo por riscos y breñas como Jefe de Ayudantía del que fuera después Mariscal del Perú, distinguiéndose en diversas acciones y especialmente en la toma de Chicla, en donde con audacia temeraria digna de un personaje de Homero, realizó un magnífico golpe de mano atacando con once hombres a más de cien y capturando al adversario, una vía férrea de importante utilidad, víveres, municiones y otros pertrechos en gran cantidad, fuera de una docena de prisioneros.

En el año de 1894, por un conflicto de carácter sentimental que no es del caso referir, el impetuoso marino se disparó un balazo en el pecho para quitarse la vida. Antes de hacerlo jugó billar con uno de sus mejores amigos, de los Heros, ganándole la partida con tal serenidad que no hizo sospechar a nadie su fatal determinación.

Atendido de primera intención y estando en reposo sobre su lecho, en un brusco arranque de despecho y desinterés por la vida se arrancó las vendas que le protegían, acelerando con esta actitud su fin.

Murió rodeado por muchos de sus amigos que le querían y admiraban de verdad: El Contralmirante Montero quien le encendió el último cigarrillo, Cabieses, Lazúrtegui, Bentín, de los Heros, Pacheco de Céspedes así como de los doctores Carvallo y Sosa. "El Comercio" y otros diarios publicaron amplias reseñas biográficas sobre quien había vivido pleno de heroicidades y muerto como queriendo torcer a su propio destino, sin una frase amarga, con la serenidad y el dominio de sí mismos que sólo tienen los seres superiores.

En la actualidad uno de los buques de nuestra Escuadra lleva el apellido inmortal del héroe, a quien así como habían loado a su padre los Cisneros, Palma, Chocano, Riva Agüero y tantos otros, supo dedicar el inmortal vate Salaverry un soneto que terminaba así:

Tu padre, en su torreón, el 2 de Mayo,
trazó en signo de fuego su renombre,
como en obscura tempestad, el rayo.

No menos grande, valeroso y fuerte,
verás, que a obscurecer tu egregio nombre,
¡No alcanzarán el tiempo ni la muerte!

# Notas Profesionales

EL DESARROLLO DE LOS PORTAVIONES DE ATAQUE NORTEAMERICANOS.
**Por: M. BERTIN**

EL PROBLEMA DEL OFICIAL DE GUARDIA: CUANDO CAMBIAR DE RUMBO Y VELOCIDAD.
**Por el Capitán de Navío (U.S.N.)**
**LAWRENCE S. LOCKETT**

## El Desarrollo de los portaviones de ataque norteamericanos.—

Por M. BERTIN
Traducido de la "Rivista Marittima"

Han aparecido en estos últimos tiempos en la prensa norteamericana, aún en la no especializada, numerosos artículos sobre la más ardiente cuestión del momento: si es oportuno o no, seguir construyendo superportaviones de ataque, ya sea de propulsión convencional, o sobre todo de propulsión nuclear.

En efecto, una resolución en un sentido o en otro podría tener notables repercusiones sobre el futuro de todas las fuerzas navales norteamericanas.

La misma reciente dimisión del Subsecretario de la Defensa Fred Knorth, sustituído en el cargo por el Vicesecretario de la Defensa para los asuntos internacionales Paul Nitze, ha contribuído a llamar la atención de la opinión pública sobre la importancia de este punto.

Esta debatida cuestión parte de la decisión tomada por el Secretario de la Defensa McNamara acerca de la construcción del nuevo portaviones de ataque, ya autorizada por el Congreso en el programa fiscal de 1963, construcción hasta ahora no empezada, unidad que deberá tener propulsión convencional en lugar de nuclear como había sido solicitado por la Marina.

Este problema, superando aún los límites de una nueva construcción ya sea por su gran desplazamiento, im-

plica un debate más amplio todavía sobre la oportunidad de proseguir actualmente el programa de generalización de la propulsión nuclear, al menos para las construcciones superiores a un determinado tonelaje, no ya sobre el de proseguir en la construcción de grandes portaviones de ataque, ya sean convencionales o de propulsión nuclear.

Dado el gran interés del debate, se ha publicado en el "Saturday Evening Post" del 2 de Noviembre y en el Journal and Register" del 9 del mismo mes de 1963 algunas síntesis de las intervenciones de los interlocutores más autorizados.

Dice el "Saturday Evening Post" que los encuentros, no por cierto fortuitos de buques soviéticos de reconocimiento del tipo **Bear** con portaviones norteamericanos de ataque en el Atlántico o en el Pacífico, aún cuando tuviesen lugar bajo la vigilancia de buques sueltos que hubiesen podido interceptarlos fácilmente a distancia, han presentado al Pentágono el problema de decidir si es o no oportuno proseguir con el desarrollo de las fuerzas de los portaviones de ataque actualmente basadas en quince unidades operativas.

Este desarrollo, además de absorber un alto porcentaje de las sumas destinadas para la defensa, especialmente si se considera la propulsión por energía nuclear todavía bastante más costosa que la convencional, podría también no satisfacer la finalidad del disuasivo estratégico, mejor asegurada por otros medios tales por ejemplo como los submarinos nucleares lanza polaris.

El Pentágono sostiene que los aviones, las naves, y los proyectiles dirigidos deben ser considerados en términos de las misiones a ellos confiadas, y no en el reducido campo del servicio al cual pertenecen. Es decir, que se debe tratar de conseguir el mismo objeto con un mínimo de costo de



Dos delfines que parecen estar escoltando al destroyer norteamericano "Hawkins"

inversión en los medios. El mantenimiento en servicio de la actual fuerza de portaviones de ataque y de sus correspondientes unidades de escolta (cruceros, cazatorpederos, fragatas, unidades logísticas de la escuadra, dotadas evidentemente de proyectiles

dirigidos y en parte de propulsión nuclear) cuesta al País cerca de cinco mil millones de dólares al año.

Según los economistas del Ministerio de la Defensa, la eficiencia del sistema defensivo no aumenta necesariamente en proporción directa al número de medios ni al aumento progresivo de su tonelaje. Así, mientras los submarinos nucleares lanza polaris entrán en la categoría de los medios más idóneos para asegurar el disuasivo estratégico, al cual contribuyen por otra parte los aviones "S52" del comando estratégico dotados de bombas de hidrógeno y los proyectiles balísticos intercontinentales, las otras fuerzas y especialidades cuya mayor parte está formada por unidades navales, están por lo general destinadas para conflictos limitados o para efectuar tareas generales.

Las mismas fuerzas tácticas aéreas pueden operar más económicamente desde bases terrestres que desde bases navales móviles, a menos que haya disponibles en el mundo toda una serie de aeropuertos equipados y que estén sostenidos por un conjunto o sistema de apoyo aéreo idóneo y suficiente.

Continua diciendo el "Saturday" Evening Post", que autorizados exponentes de la Marina sostienen que la fuerza de portaviones es ante todo indispensable e insustituible para mantener el control en el 70% de la superficie de la Tierra cubierta por las aguas y para descorazonar y limitar cualquier foco peligroso del mayor incendio, como ya ha tenido lugar en el mundo en estos últimos años.

Bastaría recordar la reciente crisis cubana, en la cual con excepcional rapidez la Marina norteamericana pudo hacer pesar todo su poderío moderno, que puso alrededor de Cuba un cerco insuperable.

Además, en tiempos anteriores los portaviones han permitido proteger Formosa, el Quemoy, Matsú y desembarcar Infantería de Marina en Tailandia y en el Líbano.

Sobre todo en el curso de esta última crisis se ha tenido el mejor ejemplo para valorar el tiempo de reacción realizable, ya sea con las fuerzas aéreas embarcadas o bien con las basadas en tierra.

En el primer día de la crisis, en menos de 12 horas de la llamada del Presidente Chamoun, los aviones de la VI Flota norteamericana efectuaron 120 salidas para cubrir el desembarco de 5,000 infantes de Marina.

La Aviación Naval embarcada continuó durante tres semanas sus vuelos protectores antes de que las fuerzas de Comando aéreo táctico concentradas en la base NATO de Adana estuviesen disponibles para desempeñar operaciones complejas prolongadas.

Se agrega, que es verdad que un portaviones es más vulnerable que una base terrestre, pero lo que importa es que dicho buque haya podido cumplir con su misión como vector del disuasivo estratégico antes de haber sido hundido. Localizar a un portaviones en la mar en condiciones de silencio electrónico absoluto, es muy

difícil. Además, en la hipótesis de que las dos terceras partes del número de los portaviones puedan ser localizados en un momento dado, y destruídos antes de haber cumplido con la misión que se les haya confiado, el tercio restante estará en condiciones de dar un golpe mortal contra cualquier agresor eventual.

Es también de sumo interés la intervención que el dimisionario Subsecretario de la Defensa Fred Knorth ha desarrollado ante el Comité del Congreso para la Defensa Atómica, a fines de Octubre último y publicado en el "Jornel and Register" del 9 de Noviembre.

En vista de que la Unión Soviética ha llegado a ser en estos últimos años, una gran potencia marítima en todo sentido, a excepción de su fuerza de choque de superficie, el problema principal se reduce a saber si los Estados Unidos querrán hacerle frente a los compromisos marítimos previsibles con modernas fuerzas veloces de superficie de propulsión nuclear, o si en cambio quieren continuar con las actuales orientaciones —en verdad poco previsores— de construir nuevos buques (actualmente siempre en número deficiente) de propulsión convencional.

En verdad, la construcción nuclear es bastante costosa, pero tan sólo en su inversión inicial. Las ventajas que de ella se derivan, aunque de origen balístico, justifican ese mayor costo inicial.

Además, éste es un fenómeno que se verifica en todo nuevo invento, en todos los campos de la actividad humana. Por ejemplo, al principio el costo de un portaviones de propulsión nuclear era vez y media el de una unidad similar de propulsión convencional. Actualmente el exceso del costo es tan sólo de un 25%, sin considerar que en el intervalo, gracias a la experiencia adquirida, la vida de los "núcleos" de los reactores ha sido más que doblada (de 3 a 7 años) y no está lejano el día en que esa vida se iguale a la de la nave misma.

También en el campo de la potencia se ha hecho progresos notables. Así por ejemplo, actualmente un sólo reactor puede proporcionar una potencia superior a la que se obtiene con uno del portaviones "Enterprise".

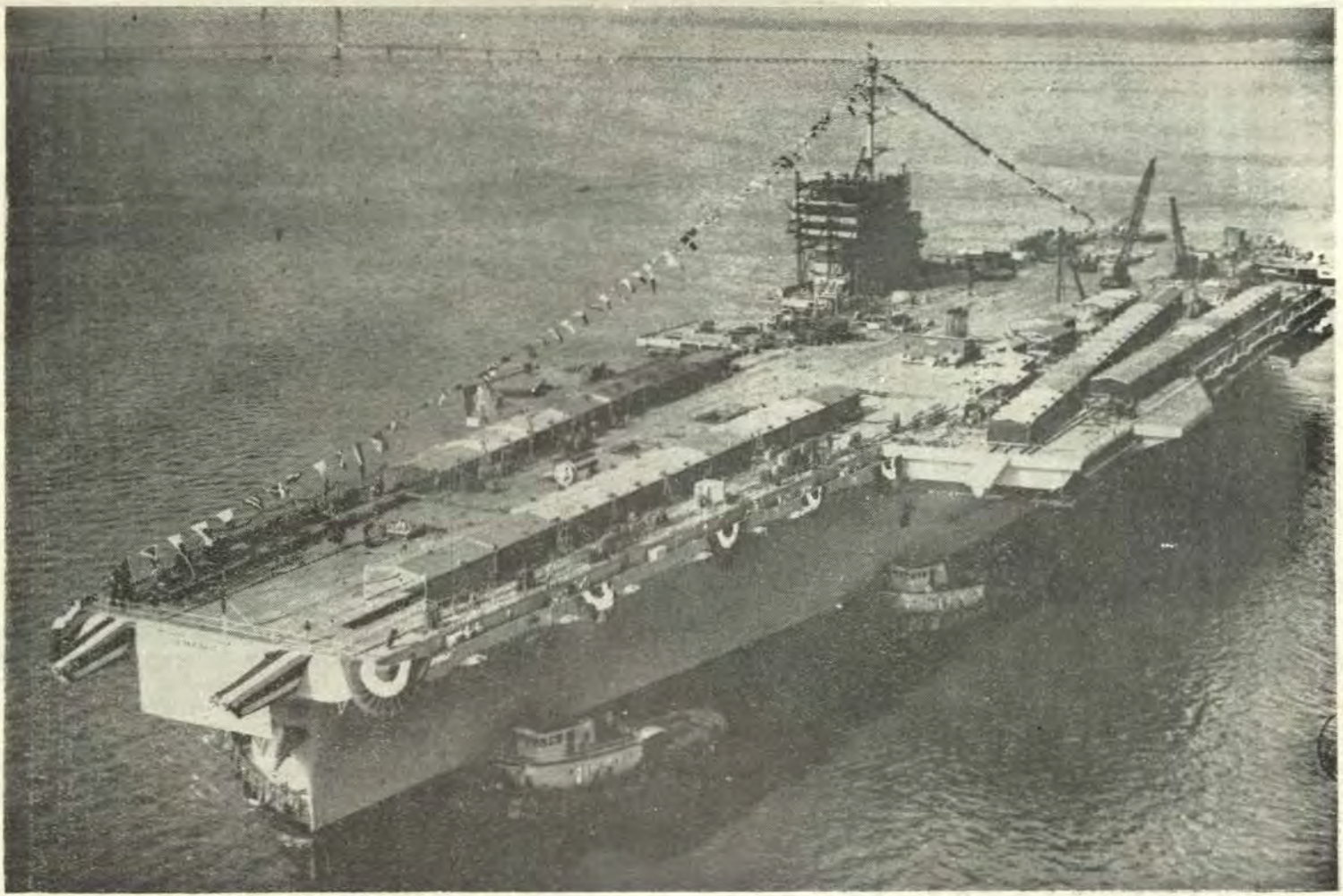
Finalmente, la estadística de los costos operativos indica que un portaviones de propulsión nuclear considerado en su conjunto, es decir, con su fuerza aérea embarcada cuesta sólo un 3% más que un portaviones de propulsión convencional. Este pequeño incremento de gastos considerado frente a las innumerables ventajas operativas que se obtiene, hace que el portaviones de propulsión nuclear sea mucho más ventajoso también desde el punto de vista de los costos de sostenimiento. Si se sigue contruyendo unidades de propulsión nuclear se conseguirá progresos ulteriores a los hasta ahora obtenidos. En caso contrario, se llegaría a un estancamiento del progreso, altamente perjudicial para la futura evolución de la Marina.

Las ventajas hasta ahora obtenidas con la nueva propulsión, pero sobre todo las que se obtendrá en el futuro, ya sea en el campo tecnológico o bien en el campo del empleo operativo, —bien entendido en caso de que se continúe en el progreso ahora en marcha,— justificarían ampliamente no sólo el mayor costo actual de la propulsión nuclear, sino también una aplicación más amplia para muchos otros tipos de unidades.

Agrega el ex-Subsecretario de la Defensa: —"Si queremos mantener la actual supremacía marítima y si queremos que nuestros buques sean idóneos para efectuar cualquier movimiento rápido que la situación internacional requiera sin estar sujetos a constreñimientos logísticos ni ligados a bases preconstituídas, debemos reconocer la justeza del desarrollo del programa nuclear.

Es decir, que si verdaderamente se quiere vencer la paz, se debe ver lejos hacia los años 80 o también hacia el año 2,000.

Por consiguiente, se necesita apoyar el programa del desarrollo que el Comité de la Energía Nuclear está persiguiendo, a fin de obtener, en este campo que es la Marina, siempre mayores reducciones en los costos, y otras mejoras en las instalaciones navales de propulsión nuclear, para permitir que éstas puedan ser aplicadas en mayor escala en las unidades de superficie.



USS AMERICA ESTA A FLOTE.— EL USS América (CV-A66) flota en el Río James después de ser botado al agua el 1º de febrero en Newport News, Virginia. La quilla para el barco de 77,600 toneladas, 1047 pies (319 metros) fue puesta en 1961. El América, sétimo portaviones de la clase Forrestal, es un poco más pesado y más largo que sus predecesores. El portaviones Enterprise de poder nuclear-85,350-, lanzado al mar en 1960, tiene una cubierta de aterrizaje unos 54 pies (16 metros) más larga que los barcos de la clase Forrestal.

# El Problema del Oficial de Guardia: Cuándo Cambiar de Rumbo y Velocidad

Por el Capitán de Navío (U.S.N.)
LAWRENCE S. LOCKETT

En estos días de una posible guerra nuclear, la doctrina naval puede requerir frecuentemente que los buques operen en formaciones dispersas o del tipo sin orden, dispersados sobre grandes distancias a fin de disminuir el peligro de que muchos buques sean destruídos por una explosión nuclear masiva. Esto es una variación con respecto a la práctica en la Segunda Guerra Mundial en la cual los buques estaban agrupados cerradamente a fin de facilitar la defensa antiaérea y para facilitar la protección antisubmarina. Bajo estas condiciones de dispersión, no es necesario para el Oficial de Guardia en el puente dedicar una gran porción de su tiempo y esfuerzo para mantener la estación exacta dentro de la formación. Pero, numerosas ocasiones se presentan cuando una navegación en formación cerrada se necesita aún. En estos momentos es necesario que el Oficial de Guardia maniobre su buque en forma rápida y marinera, con precisión y con prontitud.

La mayoría de los Oficiales de Guardia están enseñados a moverse en el rumbo aproximado a la velocidad operacional tan pronto como la orden ha sido ejecutada y mientras la solución de la Rosa de Maniobra está siendo terminada. La moyaría de los Oficiales de Guardia pueden trabajar con la Rosa de Maniobra rápidamente sobre la base de un punto a otro punto, pero frecuentemente ellos no hacen un margen para avance, traslado, hora de giro y distancia donde bajar la velocidad. Por eso el manejo marinero al cual me refiero, concierne principalmente, al punto final de la maniobra esto es: cuándo hacer el rumbo final y el cambio de velocidad. El Centro de Informaciones de Combate está para suministrar la información para el Oficial de Guardia, pero hay casos en que el C. I. C. puede estar imposibilitado de ayudar. Y bajo las condiciones de buena visibilidad el C.I.C. no tiene siempre un panorama tan completo como lo tiene el Oficial de Guardia. Además, el C.I.C., es un brazo del Oficial de Guardia y éste debe estar capacitado para verificar sus recomendaciones rápidamente y dar el toque final al

cambio de rumbo y velocidad, como él, el Oficial altamente marinero y alerta, en el puente puede hacerlo.

A fin de hacer esto, el Oficial de Guardia debe haber memorizado cierta infomación táctica del buque y debe ser capaz de hacer un cálculo mental matemático muy rápido. ¿Cuáles son estos datos que deben ser memorizados y cuáles son los tipos de cálculos? La siguiente información del buque —con condiciones que involucran timón normal, a las velocidades de 15 y 25 nudos, o velocidad operacional— deben ser conocidas:

Diámetro táctico.
Avance y traslado para giros de 90º y 180º.
Tiempo para girar 90º y 180º.
Tiempo de ondulación.
1 nudo = 1000 yardas por minuto.

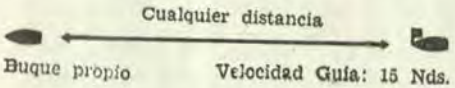
1º de arco a 1000 yardas subtiende alrededor de 17 yardas, o la Regla del Radián: 1º subtiene alrededor de 1/60 de la distancia.

Para ilustrar varias situaciones empleando la información anterior para un buque hipotético:

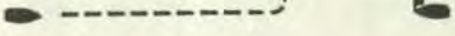
| | **15 nudos** | **25 nudos** |
|---|---|---|
| Diámetro táctico | 800 yardas | 1000 yardas |
| Avance para | 400 yardas | 500 yardas |
| Traslado 90º | 400 yardas | 500 yardas |
| Avance para | 0 yardas | 0 yardas |
| Traslado 180º | 800 yardas | 1000 yardas |
| Tiempo para el giro | 90º: 2 min. | 1.½ minutos |
| | 180º: 4 min. | 3 minutos |
| Régimen de ondulación | 50 yard. p/nudo | |

Varios problemas simples ilustrarán el empleo de estos datos.

Problema A.
Situación:




Ordenes: Tomar estación 1000 yardas adelante del Guía.



Paso 1: Proceda al rumbo inverso a 25 nudos, salga a un lado del guía a una distancia igual al diámetro táctico.

Paso 2: Gire al rumbo del guía y baje la velocidad. ¿Cuándo?

La clave aquí es la distancia que el guía se moverá hacia adelante mientras su buque gira 180º. Su propio buque tomará aproximadamente

tres minutos girar 180° y al término del giro, su propio buque se habrá desplazado lateralmente (traslado) una cantidad igual a su diámetro táctico, o cerca de 1000 yardas. Su avance será casi nada.

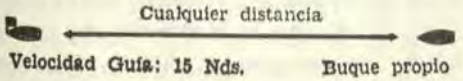
El guía a 15 nudos está haciendo 500 yardas por minuto hacia Ud. en los tres minutos de su giro, él se moverá cerca de 1500 yardas; luego, iniciará su giro a 25 nudos —observe su corredera, baje a la velocidad del guía cuando está alrededor de tres cuartos. Si la velocidad es reducida muy rápidamente, aumente su velocidad; si es demasiado tarde, una maniobra con el timón acelerará la lentitud.

Similarmente, si la orden es dada para tomar estación a 1000 yardas a popa, inicie su giro a un punto cerca de 5000 yardas delante del guía y a una distancia desde su derrota igual a su diámetro táctico.

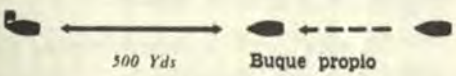
Datos empleados: Diámetro táctico
tiempo para girar

1 nudo = 100/3 yardas por minuto.

Problema B.
Situación:




Ordenes: Tomar posición 500 yardas a popa del guía.



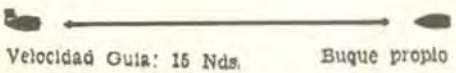

Paso 1. Aumente velocidad a 25 nudos; gobierne para tomar posición.

Paso 2. Reduzca velocidad a 15 nudos ¿Cuándo?; la clave aquí es la distancia de ondulación.

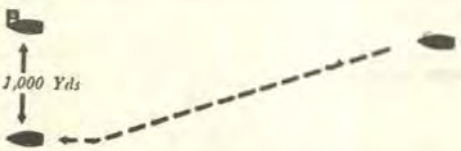
Régimen de ondulación = 50 yardas por nudo.

Velocidad diferencial = 10 nudos; distancia de ondulación 500 yardas. Sume la distancia de ondulación a la distancia final deseada. Reduzca la velocidad a 1000 yardas desde el guía.

Problema C.
Situación:




Ordenes Tomar posición a la cuadra por Babor del guía a 1000 yardas de distancia.




Paso 1. Aumente la velocidad a 25 nudos y diríjase hacia la estación.

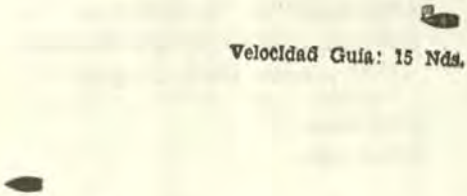
Paso 2. Reduzca velocidad ¿Cuándo? (Cambio de rumbo es muy pequeño). La clave es la distancia de ondulación y el ángulo que subentiende a un régimen de 1000 yardas. Distancia de ondulación = 10 x 50 = 500 yardas. A 1000

yardas 1º = 17 yardas (aproximadamente); 500 yardas = ?,

$$\text{grados} = \frac{500}{17}, \text{ cerca de } 30º.$$

Cuando esté a 30º de la cuadra del guía reduzca a la velocidad del guía.

Problema D.
Situación:




Ordenes: Tomar estación a la cuadra por Babor del guía a 1000 yardas.




Paso 1. Aumente velocidad a 25 nudos y proceda a la estación. (Suponga que la estación inicial es tal que se requiera un cambio final de rumbo de 90º al rumbo del guía).

Paso 2. Cambie el rumbo a la izquierda, al rumbo del guía y reduzca la velocidad a 15 nudos. ¿Cuándo? Cuando un cambio de rumbo de 90º y un cambio de velocidad de 10 nudos se requiera al final del giro para deslizarse en posición. Los factores están aquí:

Tiempo para cambiar el rumbo 90º, avance y traslación, distantancia de ondulación y el movimiento del guía durante este cambio de rumbo final.

Traslación = 500 yardas
Avance = 500 yardas

Régimen de Ondulación = 50 yardas/nudo.

Tiempo para el fin = 1 . ½ minutos

El guía se moverá hacia adelante aproximadamente 750 yardas mientras Ud. gira, sin embargo, Ud. se trasladará cerca de 500 yardas en la misma dirección. Por eso, su punto de giro será cerca de 250 yardas hacia adelante (a la izquierda) del final de la posición deseada.

Desde que su avance es de 500 yardas, el giro debe ser iniciado 500 yardas desde la posición (a lo largo de su derrota).

Reduzca su velocidad a 15 nudos después que esté bien en su giro y se deslizará Ud. dentro de la posición. Calcular la distancia de ondulación en un giro es difícil. Sin embargo, con timón normal, el régimen de ondulación es cerca de la mitad de una derrota recta. Pero este régimen variará de buque a buque.

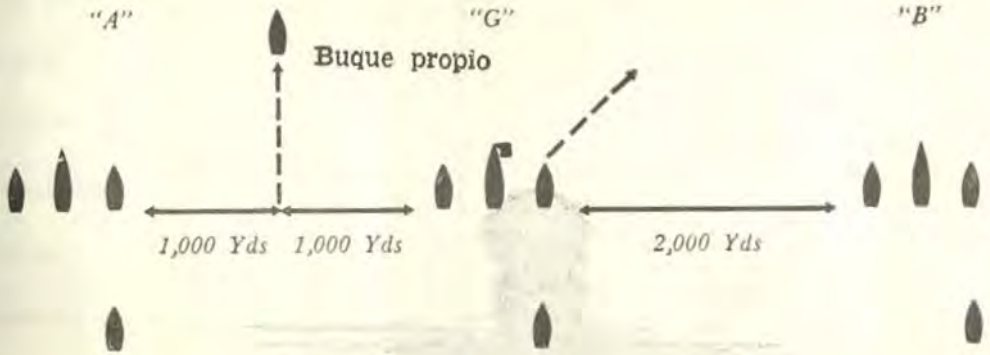
En este caso, aparentemente parecerá que son demasiados cálculos,

para hacerlos mentalmente, pero con un poco de práctica verá cuán simple y rápido se pueden hacer.

En el caso del avance y traslación para giros de menos de 45º, un número de aproximadamente cinco yardas por grado de giro será suficiente para los propósitos de aproximación. Sin embargo, el C.I.C., debe llevar a cabo estos cálculos sobre la Rosa de Maniobra y haciendo recomendaciones al Oficial de Guardia. Además su Oficial de Guardia Ayudante, si no está haciendo otras cosas importantes, debe hacer lo mismo.

Problema E.

Empleo de la "Vuelta Williamson" para facilitar tomar estación. La Vuelta Williamson se usa normalmente para conducir una búsqueda a lo largo de la derrota inversa del buque propio. Sin embargo, tiene aplicación al cambiar de estación en formación bajo ciertas condiciones. Considere, por ejemplo, una formación de aprovisionamiento.




Ordenes: tomar estación de salvavidas del guía. (G).

El salvavidas presente, se moverá hacia el lado de estribor del guía. El buque al lado de estribor del guía se moverá. Discusión: obviamente, hay varias soluciones. Ya sea girar a babor, pasando 1000 yardas adelante y a la cuadra de babor de "A" y bajo su posición de salvavidas; o girar a estribor, pasando 1000 yardas adelante y a la cuadra de estribor de "G" y/o "B" y bajo su posición de salvavidas. Estos métodos son aceptables, excepto que ellos demoran e interfieren con los movimientos de los buques aclarando los lados de "A" y "B".

Un giro de 180º, regulado para pasar al centro entre "A" y "G" o "B" y "G" cuidando de los buques y manteniéndose claro de "G" es satisfactorio, dado, que hay suficiente distancia adelante ya sea de "A" o "G". Si la distancia adelante ya sea de "A" o "G" es de solamente 2000 yardas, con un giro de tres minutos, y estando "A" y "G" a 12 nudos, cuando se termine el giro estará Ud. solamente 800 yardas adelante —demasiado cerca. Por eso, el uso de la Vuelta Wi-

Iliamson permitirá doblar sobre la derrota inversa, al centro entre "A" y "G". Haga su giro hacia la estación final como se ha descrito en el Problema "A"

Los ejemplos anteriores ilustran los factores comprendidos en la solución final de casi cualquier maniobra de cambio de formación. Los principios comprendidos son aplicables ya sea en un cambio de estación en la cortina, en una formación de abastecimiento o tomar estación para ir a lo largo de otro buque. El empleo de la Rosa de Maniobra para determinar una solución de un punto a otro punto no ha sido discutida, ya que se supone que todos los Oficiales de Cubierta están completamente familiarizados con este paso. A través del uso de estos simples problemas y memorizando un pequeño número de las características del buque, el Oficial de Guardia hará el deslizamiento final marinero hacia la posición en una cuestión de rutina.



# Informaciones Mundiales

ALEMANIA

BRASIL

CANADA

DINAMARCA

ESPAÑA

ESPAÑA

ESTADOS UNIDOS

GRAN BRETAÑA

ITALIA

## ALEMANIA OCCIDENTAL

**Primeras pruebas del destroyer "Hamburg".—**

El "Hamburg", primero de los cuatro destroyers del programa naval, empezó sus pruebas en Diciembre de 1963. Había sido puesto en gradas en 1959 y lanzado el 26 de Marzo de 1960.

Desplazamiento: 2800 tons., st; 3850 tons., en plena carga.

Dimensiones: 133,80 m (ht), 128 m., (pp) x 13,40 m., x 5,20 m.

Potencia: 70.000 C.V. (Turbinas M.A.N.)

Hélices: 2

Velocidad máxima: 36 nudos.

Armamento: 4 torres sencillas de 100 m/m. AA. mlo 53 suministradas por Francia.

—4 montajes dobles de 40 m/m. AA Bofors,

—2 lanza-cohetes cuádruples Bofors,

—rieles para el fondeo de minas.

Radares: Construídos por la firma holandesa "Signal Apparaten" que comprenden:

—1 radar de vigilancia aérea de gran alcance,

—1 radar de vigilancia combinada,

—1 radar de navegación, y

—1 radar de dirección de tiro.

Dotación: 380 hombres.

Los otros tres destroyers de la clase **Hamburg** se llaman: "Schleswig - Holstein", "Bayern" y "Hessen" y han sido lanzados al agua el 20 de Agosto de 1960, el 14 de Agosto de 1962 y el 4 de Mayo de 1963 respectivamente.

---

## BRASIL

**Cesión de dos submarinos norteamericanos.—**

La flota brasilera acaba de ser incrementada con dos submarinos exnorteamericanos de 1525 tons., en superficie (SS 381 "Sand Lance" y SS 390 "Plauce"). Rebautizados con los nombres de "Río Grande do Sul" y "Bahías" respectivamente, estos submarinos se han reunido en Río de Janeiro a otras dos unidades idénticas, el "Humaita" (ex-SS 262 "Muskallunge") y "Riachelo" (ex-SS 263 "Padle") cuyo préstamo por cinco años acaba de ser prorrogado.

Además de estos cuatro submarinos, la Marina Brasilera se compone de:

—1 portaviones ligero, el "Minas Geraes" adquirido en Inglaterra y modernizado en Holanda.

—2 ex-cruceros norteamericanos construídos en 1938, comprados en 1951 y de un tipo ya hoy anticuado.

—13 destroyers, 4 de ellos de la clase **Fletcher,** cedidos por la U.S.N., los cuales constituyen el elemento más moderno.

—8 destroyers de escolta, ex-norteamericanos que datan de 1943.

—4 dragaminas costaneros del tipo MSC de la U.S.N., recientemente cedidos por esta Marina: "Javari", "Jutai", "Jurua" y "Juruena".

—5 guardacostas de 130 tons.

—10 remolcadores oceánicos de 900 tons., construidos en Holanda en 1954, que ha sido rebautizado "corbetas" y que se utilizan para la vigilancia del litoral y para el servicio aduanero. En caso de guerra, estas pequeñas unidades podrán ser equipadas como dragaminas o fondeadoras de minas.

La flota logística comprende:

—3 transportes de tropas de 4,800 tons. Wash., construidos en el Japón en 1954-1957.

—1 buque taller y

—media docena de helicópteros pequeños.

También hay que indicar que la Marina brasilera arma dos buques hidrográficos de 1800 tons., el "Cirius" y el "Canopus", y otros tres de 250 tons: "Orion", "Argus" y "Taurus".

---

## CANADA

**Regresan al servicio los destroyers "Saint Laurent" y "Assiniboine".—**

El destroyer de escolta (2700—2900 tons, 27 nudos) "Saint Laurent" cuyas pruebas, después de su recons-

trucción, han sido satisfactorias, ha reingresado al servicio activo en Octubre último.

El DDE 234 "Assiniboine" del mismo tipo; que ha sufrido las mismas transformaciones fue rearmado el mes de Diciembre siguiente.

Recordemos que estas transformaciones han consistido en instalar un sonar remolcado, un cobertizo y una plataforma de apontaje para los helicópteros HSS 2, y que de conformidad con sus compromisos en la OTAN, el Canadá no puede proceder sino a la reconversión de dos cruceros a la vez.

El HMCS, DDE 206 "Saguenay" ha entrado en reconstrucción el 10 de Octubre del año pasado. Este será el tercero de los 7 escoltas que ha de ser tranformado.

---

## DINAMARCA

**Entrada en servicio del fondeador de minas "Falster".—**

El primero de una serie de cuatro fondeadores de minas, el "Falster", ha sido puesto recientemente en servicio. Había sido lanzado el 19 de Setiembre de 1962, en los astilleros de Nakskov.

Los otros tres buques son:

—El "Fyen", lanzado el 3 de Octubre de 1962,

—El "Moen", lanzado el 5 de Mayo de 1963 y

—El "Staelend", lanzado el 14 de Junio de 1963.

La construcción de estos cuatro buques ha sido financiada a medias con los Estados Unidos (Programa "cost sharing").

Una quinta unidad debe ser remitida dentro de poco a la Marina turca.

Destinados a eventuales operaciones en aguas danesas y en el Báltico occidental, estos fondeadores de minas tienen las características siguientes:

Desplazamiento: 1800 tons. Wash.

Dimensiones 77 m., (ht) x 12,80 m., x 3,50 m.

Aparato motor: 2 diesels GMC, en total 4,800 C.V.

Hélices: 2 de paso variable.

Velocidad máxima: 17 nudos.

Armamento: 4 de 76 m/m. (IIx2)

Posibilidad de fondear 300 minas (4 rieles paralelos).

Efectivo: 10 Oficiales y 108 tripulantes.

Los alojamientos de la tripulación son vastos, confortables, ya estudiados para hacer la vida a bordo todo lo agradable que lo permiten las dimensiones del buque.

---

## ESPAÑA

**Construcción de lanchas rápidas.—**

La Marina española acaba de encargar la construcción de cuatro lanchas de patrullaje, el trazado de cuyos planos ha sido confiado a la Sociedad Alemana Lursen. La entrega de estas unidades ha sido prevista para 1965.

**Los astilleros españoles construirán naves para Cuba.—**

Se ha comunicado de buena fuente, que los astilleros españoles construirán barcos para Cuba, a pesar de la oposición norteamericana.

Un acuerdo hispano-cubano, firmado en los últimos días de Febrero, dispone la construcción en España de nueve buques de carga de 10.000 a 15.000 tons., de dos ferry-boats y de un elevado número de barcos de pesca de diversos tipos por valor de 50 millones de dólares.

Por su parte, Cuba exportará a España azúcar y tabaco, en particular, con arreglo al acuerdo firmado en Noviembre último por los dos países.

En los círculos diplomáticos de Madrid se considera que el acuerdo de construcción de barcos para Cuba, que no ha sido anunciado oficialmente, podrá significar que los Estados Unidos hayan aceptado finalmente que España mantenga relaciones comerciales con Cuba. Se hace resaltar en los mismos círculos la circunstancia de que este acuerdo se realice casi al mismo tiempo que entra, en la base norteamericana de Rota, cerca de Cádiz, el primer submarino atómico "La Fayette". Este submarino había esperado, según parece, durante varios días la autorización española sin la cual la Rota no puede llegar a ser la gran base submarina que los Estados Unidos quieren hacer.

---

## ESTADOS UNIDOS

**Préstamo de un submarino al Pakistán.—**

De fuente norteamericana bien informada se ha sabido que los Estados Unidos prestarán un submarino al Pakistán en el mes de Junio. Se trata de un submarino algo anticuado, de poco tonelaje con motores diesel.

Se precisó que este submarino, a bordo del cual se está entrenando una dotación pakistana, es una embarcación de práctica y de lucha antisubmarina.

El armamento reducido de la nave y sus características principales la hacen incapaz de ser utilizada con fines ofensivos. Este préstamo fue autorizado por el Congreso a fines del año pasado dentro del marco de la ayuda militar que los Estados Unidos otorgan a los países aliados.

El Gobierno norteamericano podrá, en cualquier momento pedir la

devolución del submarino al Pakistán.

**Ejecución del programa "Polaris".—**

El SSBN 622 "James Monroe" de la clase **La Fayette** ha embarcado solemnemente su primera dotación el 7 de Diciembre último en los astilleros de Newport News, Virginia. Inscrito en el programa suplementario del año fiscal 1961 (1º-VII-60 al 30-VI-61), este submarino, que había sido puesto en gradas el 16-VII-1961, fue lanzado al agua el 4-VIII-1962.

El SSBN 632 "Von Steuben" fue lanzado al agua el 18-X-63 en los mismos astilleros, y el SSBN 631 "Ulyses S, Grant" fue lanzado el 2 de Noviembre siguiente en los astilleros de la Electric Boat de Groton.

El 30 del mismo mes le tocó su turno al SSBN 634 "Stonewall Jackson" en Mare Island, California.

A consecuencia de esta entrada en servicio y de estos lanzamientos, la situación de los 41 submarinos lanzadores de "Polaris" con que cuenta el programa es la siguiente:

—13 en servicio, de los cuales

5 de la clase Washington

5 de la clase Ethan Allen y

3 de la clase La Fayette,

—1 en pruebas, el "James Monroe".

—12 en armamento.

—10 en gradas.

—6. Por otra parte, el programa del año fiscal de 1964 prevé la construcción de los seis últimos SSBN 654/659. (3 en Groton, 2 en Newport News y 1 en Mare Island).

**Entrada en servicio de dos fragatas.—**

Dos fragatas lanzadoras de proyectiles dirigidos de la clase **Leahy** han sido puestas recientemente en servicio. Estas son:

—La DLG 19 "Dale" el 23 de Noviembre en el arsenal de Philadelphia.

—La DLG 22 "England" el 8 de Diciembre en el arsenal de Long Beach.

Ya no falta sino terminar una sola de estas unidades, la DLG 20 "R.K. Turner", de las nueve de que consta la clase.

Características:

Desplazamiento: 7515 tons.

Dimensiones: 163,07 m. x 16,15 m. x 7,5 m. a proa.

Aparato de propulsión:

4 calderas

2 grupos de turbinas,

2 hélices de cinco palas.

Potencia: 100.000 C.V.

Armamento: 2 rampas dobles MK 10 (80 proyectiles "Tartar").

4 piezas de 76 m/m. AA (II x 2)
1 Asroc.

6 T.L.T./ASM (III x 2) del tipo M. K. 32.

Tienen posibilidad de guiar a un helicóptero "Dash" que partiese de otro buque.

Estas fragatas están dotadas de un sonar de roda AN SQS 23, lo cual explica su calado levantado a proa; y los habituales radares de vigilancia aérea, de altimetría y de guía asociados al sistema de armas "Terrier".

La DDG "Goldsborough" ha recibido su primera dotación el 9 de Noviembre último en los astilleros de Peuget Sound, en Seattle.

El buque pertenece a la clase **Charles F. Adams;** como las más recientes unidades de este tipo, está dotado del sistema de lanzamiento MK 13 para los proyectiles "Tartar".

Además, está dotado de un sonar de bulbo AN SQS 23, mientras que las unidades precedentes están dotadas del mismo sonar, pero de cúpula. Con la entrada en servicio de este DDG 20, ya están en actividad 19 de los 23 destroyers lanzadores de proyectiles dirigidos de la clase **Charles F. Adams.**

---

**Lanzamiento del DEG 3 "Schoffield"**

El destroyer de escolta con proyectiles dirigidos DEG 3 "Schoffield" ha sido lanzado al agua en Seattle el 7 de Diciembre último. Este es el tercero de una clase que se compondrá de seis destroyers de escolta equipados con proyectiles "Tartar", clase que los Estados Unidos no tienen intención de continuar.

El DEG 1 "Brooke" fue lanzado el 19 de Julio de 1963, y el DEG 2 "Ramsey" el 15 de Octubre siguiente.

---

**Lanzamiento del destroyer de escolta DE 1040 "García".—**

Este buque fue lanzado al agua el 31 de Octubre último en los astilleros de la Bethlehem Steel de San Francisco.

---

## GRAN BRETAÑA

**Lanzamiento del submarino atómico HMS "Valiant".—**

El segundo submarino atómico de la Royal Navy, el HMS "Valiant" fue lanzado el 4 de Diciembre último en los astilleros de Vickers en Barrow-in Furness. Había sido puesto en gradas el 22 de Enero de 1962, y se calcula que entrará en servicio en 1964.

El HMS "Valiant", como lo muestran las cifras siguientes es algo más grande que su antecesor el HMS "Dreadnought".

| | HMS "Valiant" | HMS "Dreadnought" |
|---|---|---|
| Desplazamiento en superficie | 4,000 tons. | 3,500 tons. |
| Eslora | 86,8 m. | 81. m. |
| Manga máxima | 10,8 m. | 9,75 m. |
| Dotación | 90 hombres | 88 hombres. |

Su reactor es como el del "Dreadnought" de agua a presión, pero es de concepción y de construcción enteramente británicas, mientras que el primer SSN británico fue completamente construido con la ayuda norteamericana.

El armamento del HMS "Valiant" comprenderá 6 T.L.T. y su velocidad máxima será como la de su predecesor, del orden de 30 nudos.

Los fotograbados que han aparecido en la prensa y la película que fue tomada con ocasión de su lanzamiento muestran que el "Valiant", así como el "Dreadnought", tienen formas parecidas a las de los submarinos nucleares de la clase **Skipjack,** salvo tal vez en su parte de proa.

El "Valiant" no tiene sino un sólo eje de hélice. Su equipo y sus instalaciones serán muy parecidos a los del "Dreadnought".

El "Valiant" estará seguido por el HMS "Warspite", cuya construcción ha sido encomendada también a los astilleros Vickers; luego se interrumpirá la construcción de SSN, porque las actividades de estos astilleros, así como las de la firma Cammel, se dedicarán a la construcción de los 4 submarinos "Polaris" del programa naval, a razón de 2 por cada una de estas firmas.

Según las noticias de la prensa, los trabajos de estos SSBN, ya habrían comenzado: se trataría de elementos prefabricados fuera de las gradas de construcción. Por otro lado se necesita la ayuda norteamericana.

La "Navy's Special Proyect Office" que se ocupa del programa "Polaris" norteamericano acaba, en efecto, de contratar la construcción de una instalación de lanzamiento simultáneo por cuenta de la Royal Navy. Una vez terminado el programa "Polaris", es decir en 1970, se reemprenderá la construcción de los SSN, al ritmo de una unidad por año: al menos eso es lo que espera el Almirantazgo.

**Entrada en Servicio de las fragatas HMS "Mohawk" y HMS "Ajap".—**

Las fragatas HMS "Mohawk" de la clase **Tribal** ha entrado en servicio el 29 de Noviembre de 1963, habiendo sido construída en los astilleros de Vickers en Barrow-in-Furness.

De los siete buques de esta clase ya no queda en construcción sino el "Zulu".

El 11 de Diciembre fue lanzada al agua la fragata HMS "Ajax" de la clase **Leander** en presencia del Almirante Sir Charles Woodhouse el vencedor del combate de La Plata (sic) en Diciembre de 1939, durante el cual arboló su insignia en el crucero ligero HMS "Ajax".

La nueva fragata es la tercera que entra en servicio, de una clase que comprenderá en total 23 unidades.

---

## ITALIA

**El destroyer "Impávido", lanzaproyectiles "Tartar".—**

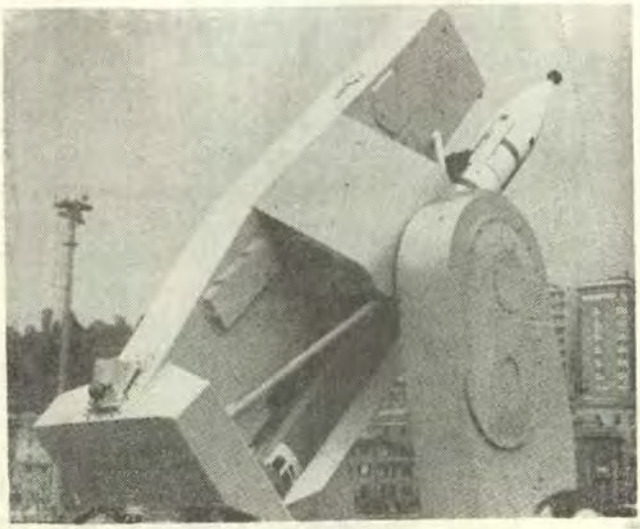
El cazatorpedero (destroyer) "Impávido" ha sido entregado a la Marina el 17 de Noviembre de 1963, después de haber hecho satisfactoriamente sus pruebas. Su quilla había sido puesta en gradas en las **Cantieri del Tirreno,** el 10 de Junio de 1957, y fue lanzado al agua el 25 de Mayo de 1962.

Es interesante comparar sus características con las del "Dupetit Thouars" francés:

| | **Impávido** | **Dupetit Thouars** |
|---|---|---|
| Desplazamiento | 3.940 tons. | 3.750 tons. |
| Eslora | 139,9 m. | 128,6 m. |
| Manga | 13,3 - 13,6 m. | 12,7 m. |
| Calado | 4,50 m. | 5,40 m. (AR) |
| Potencia | 70.000 C. V. | 63.000 C. V. |
| Velocidad máxima | 33 - 34 nudos | 32 nudos |
| Armamento | Una rampa MK 13<br>10 proyectiles "Tartar" | Una rampa MK 13<br>40 proyectiles "Tartar" |
| Artillería | 2 de 127 AA y 38 cal (II x 1)<br>4 de 76 AA y 62 cal (I x 4) | 6 de 57 AA (II x 3) |
| Torpedos ASM | 2 TLT triples MK 32 (III x 2) | 2 TLT triples (III x 2) |
| Armas ASM | 1 helicóptero ligero teleguiado | 1 Lanza-cohetes Bofors 6 triples de 375 m/m. |
| Dotación | 344 hombres. | |



Destroyer italiano lanza-Tartar "Impávido"



Rampa de lanzamiento del proyectil Tartar del "Impávido"

# Proyectiles Dirigidos

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

## ESTADOS UNIDOS

**El "Polaris A-3" está listo en Febrero de 1964.—**

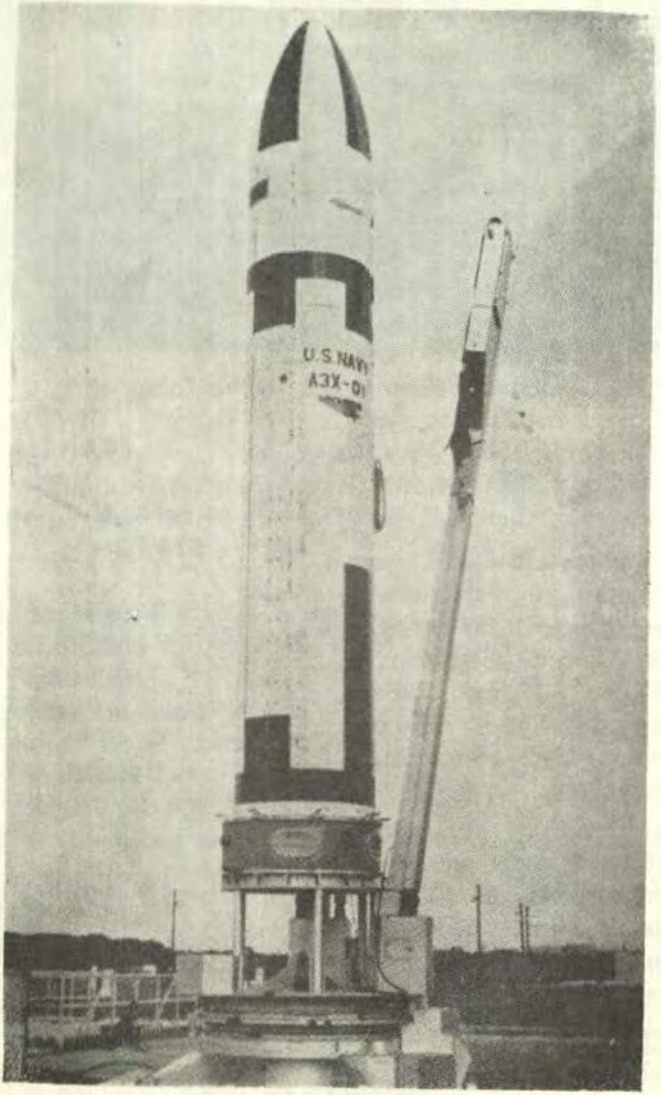
Los primeros lanzamientos del "Polaris A-3" desde submarinos en inmersión han confirmado el éxito de esta versión después de la modificación hecha al sistema de ascensión del segundo estadio, cuyo defectuoso funcionamiento causó la falla de las pruebas iniciales.

Cerca del 90% de los componentes de esta versión son distintos a los de la "A-2" precedente "...—habíamos empleado el mismo barniz"— dijo chistosamente el Director de la firma constructora del proyectil,— "pero casi todo el resto es nuevo".

En lo que ataña a la apariencia exterior respecto al "A-2", el "A-3" es unos 40 cm. más largo y tiene una cofia perfilada como la ojiva de un proyectil, la que se desprende cuando el proyectil ha atravesado las capas más densas de la atmósfera, descubriendo la ojiva nuclear, cuya potencia, según la revista norteamericana "TIME", es de 750 Kilotones, es decir, 150 veces mayor que la del "A-2".

(Recordemos que la bomba de Hiroshima de 1945 era de 20 Kt.).

Como es sabido, el máximo alcance previsto para el "A-3", es de cerca de 4600 Km. Se ha obtenido de esa manera un incremento de 1800 Km., empleando una ojiva más potente, y por consiguiente más pesada, pero para alcanzar tal resulta-




Proyectil Balístico norteamericano "Polaris A-3".

do ha sido necesario disminuír el peso de los aparatos y aumentar el empuje.

Se ha obtenido una importante economía de peso con la adición de un nuevo sistema de guía, que es el más ligero entre los empleados hasta hoy en los proyectiles balísticos: en especial, este sistema pesa la mitad de lo que pesa el del "A-2", y se obtiene una mayor precisión, a pesar de la mayor distancia recorrida.

El motor del primer estadio quema un nuevo propelente sólido de alta densidad. Por consiguiente, no puede instalarse una cantidad mayor que en el "A-2". Además, la temperatura desarrollada es más alta, (3600º C en lugar de 3500º C), y la envuelta que es de fibra de vidrio en lugar de metal, resulta más ligera.

También el segundo estadio emplea un propelente capaz de suministrar un mayor empuje. Su envuelta, que ya era de fibra de vidrio en la versión "A-2", ha sido mejorada con la adopción de un forro apto para protegerla contra las altas temperaturas del nuevo propelente.

Las variaciones de dirección y de sitio se efectúan inyectando freón líquido en los márgenes de la corriente del gas de descarga, (en lugar de efectuarse mediante el movimiento de inyectores).

El sistema de lanzamiento también es distinto.

En lugar del aire comprimido, que requería servicios pesados y complicados conjuntos de tuberías y de válvulas, el "A-3" emplea un pequeño cohete, el cual emite un gas de alta temperatura dentro de una cámara que contiene agua, que de ese modo se evapora. La mezcla formada por este vapor y por el gas de descarga expele al proyectil de su tubo subterráneo.

Se prevé que los primeros "A-3" estarán listos a partir de Febrero de 1964. Su gran alcance permitirá a los submarinos nucleares navegar mucho más lejos de las costas de lo que pudiera hacerse actualmente, es decir, permanecer en una zona donde sea muy difícil o prácticamente imposible identificarlos.

---

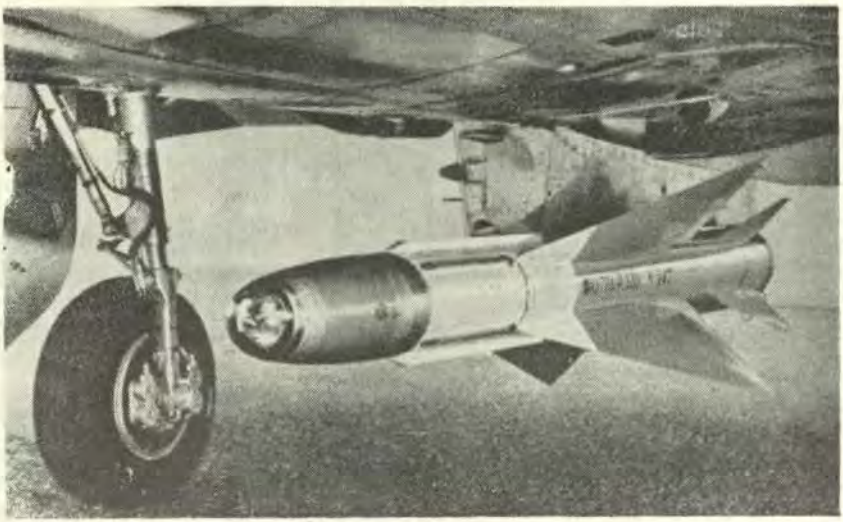
## FRANCIA

**Entra en servicio el proyectil aire-aire "R-530".—**

Los interceptores "Crusader" de la Aviación embarcada y los interceptores polivalentes "Mirage III" han recibido un nuevo proyectil aire-aire para todo tiempo Matra "R-530".

Este proyectil de 200 kgs., de peso constituye un gran paso adelante dado por los proyectiles aire-aire de la primera generación. Su velocidad no es conocida, pero se puede suponer que es cercana a Mach 3. (3200 Km/h.).

La parte anterior del proyectil contiene el dispositivo de guía; pueden ser instalados dos de ellos, intercambiables y la sustitución se puede



Proyectil dirigido francés "Matra R-530" aire-aire

hacer en 3 minutos, sin que sea necesario efectuar maniobras en el proyectil ni en el avión.

Uno de los dispositivos, el destinado a ser empleado con cielo sereno con guía pasiva de rayos infrarojos, es preferible usarlo para las altas cotas: la parte óptica está conformada de manera de permitir su llegada al blanco ya sea de frente o lateralmente.

El otro dispositivo tiene guía electromagnética semiactiva y se puede emplear con cualquier clase de tiempo.

Los dos sistemas de revelación (infrarrojo y electromagnético) están unidos con la envuelta de un giróscopo, imprimiéndole un movimiento de precesión que es transmitido a los aparatos de gobierno.

Siguiendo hacia la cola, encontramos la batería, que se carga automáticamente y que suministra energía eléctrica. Sigue la carga de explosión constituída por una gran cantidad de alto explosivo y cebada por una espoleta de contacto que puede funcionar tan sólo cuatro segundos después del lanzamiento.

El propulsor, un biestadio de propelente sólido tipo "plastolite" está situado cerca del centro de gravedad. Finalmente, en la parte posterior hay servomotores eléctricos que actúan sobre los timones de gobierno y de estabilización.

La ejecución del tiro es muy sencilla. El mecanismo de guía está calado en función de la partida del avión: cuando ha cogido al blanco, lo advierte al piloto mediante una señal sonora. De manera que

éste pueda comandar el fuego apenas vea en el radar, que está a distancia, y el proyectil partirá 7/10 de segundo después que ha sido dado el comando de fuego, es decir, cuando la fuente de energía eléctrica se ha cebado.

Como ya lo hemos indicado, el "R-530" es un mecanismo de "toda dirección", es decir, que puede ser lanzado cualquiera que sea la marcación en la que se presente el blanco al comienzo de la intercepción.

El atacante no tiene que perder tiempo para ponerse a la cola del blanco, como era necesario hacer con las armas de la primera generación.

La gran precisión del aparato de guía hace pues inútil cualquiera maniobra de evasión del blanco mismo. Un mecanismo especial comanda automáticamente la destrucción del aparato mismo, si éste no ha llegado al blanco después de 25 segundos.

La conservación del "R-530" está facilitada por el hecho de que la batería es autocargable y resulta muy sencilla y segura.

El proyectil está encerrado normalmente dentro de una envuelta a presión, llena de un gas inerte, donde puede permanecer años enteros: diez minutos de pruebas en el banco son suficientes para controlar el funcionamiento de sus órganos principales.



# Crónica Nacional


**Presidente Constitucional visita naves Canadienses.—**

**Centro Entrenamiento Naval Incorpora a 600 Postulantes.—**

**Termina Crucero de Verano.—**

**Misa por nuestra Marina de Guerra.**

**Crean Caja de Ahorros y Préstamos para Vivienda.—**

**Condecoración a Altos Jefes de la Marina.—**

**Se Conmemora Aniversario de la doble Ruptura del Bloqueo de Arica.—**

**Ceremonia de Clausura de Oficiales de Administración.—**

**Miembros de la Junta Interamericana de Defensa visitan Instalaciones de nuestra Armada.—**

**Se Inaugura 1ra. Etapa de la Urbanización "Miguel Grau" en Ventanilla.—**

**B.A.P. "Unánue" inicia servicios como nave para Estudios Marinos.—**

**Visita del Director de Asuntos Panamericanos y de Misiones Navales.—**

**La Cañonera B.A.P. "Napo" inició la Tercera Etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.—**

**Asociación Nacional Pro-Marina rindió Homenaje a la Sanidad Naval.—**

**Marina de Guerra del Perú inició la construcción de un nuevo Buque-Tanque Petrolero.—**


### Presidente Constitucional visita naves Canadienses.—

El Presidente Constitucional de la República visitó en la tarde del 3 de Marzo, las Fragatas del IV Escuadrón de la Real Armada Canadiense que se encontraban de visita Oficial en el Callao.

Durante dicha visita el Jefe de Estado recorrió el Buque Insignia, "Beacon Hill", estando acompañado por el Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira; el Comandante General de la Marina, Vice-Almirante Carlos Monge G., y del Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Fernando Lino Z.

### Centro de Entrenamiento Naval Incorpora a 600 Postulantes.—

El 2 de Marzo, en ceremonia que se llevó a cabo, con Asistencia del Comandante General de la Base Naval del Callao, Vice-Almirante Alejandro Martínez C., de los Jefes, Oficiales y familiares de los Alumnos, fueron incorporados al Centro de Entrenamiento Naval del Callao, seiscientos postulantes a alumnos de las Escuelas Técnicas de la Armada, los que seguirán estudios de profecionalización, en diferentes especialidades de la Marina de Guerra del Perú.

### Termina Crucero de Verano.—

Después de haber recorrido 11,205 millas arribó el 5 de Marzo el B.A.P. "Indèpendencia" que a efectuado un crucero de Verano por casi todos los Países de Sudamérica, en viajes de Instrucción para los Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

Estuvieron a recibirlo el Ministro de Marina Vice-Almirante Florencio Teixeira, el Vice-Almirante Carlos Monge, Comandante General de la Marina, quienes estuvieron acompañados por las Autoridades Superiores de nuestra Marina. Después de haber recibido el saludo del Capitán de Navío Carlos Salmón Cavero, Comandante del "Independencia", el Ministro de Marina pasó una inspección, retirándose inmediatamente después.

**Misa por nuestra Marina de Guerra.—**

Prosiguiendo con su programa celebratorio de Cuaresma y de Semana Santa, la Cuatricentenaria Archicofradía de la Vera Cruz, elevó, el Domingo 8 de Marzo, sus oraciones por el bienestar de los efectivos de la Marina de Guerra del Perú.

Con este motivo asistieron especialmente invitados a la Basílica de la Vera Cruz, el Ministro de Marina, quien concurrió en compañía de los Señores Almirantes, Jefes y Oficiales de la Armada Nacional y sus respectivas esposas.

**Crean Caja de Ahorros y Préstamos para Vivienda.—**

Los miembros de la Armada Peruana han procedido a la fundación de una Caja de Ahorros y Préstamos para Vivienda, la misma que estará integrada por los Señores Oficiales de la Marina de Guerra y el personal Civil que labora en nuestra Institución.

**Condecoración a Altos Jefes de la Marina.—**

La "Cruz Peruana Al Mérito Naval" en el grado de "Gran Cruz" —Distintivo Blanco— otorgó el Jefe del Estado, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry al Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina, en ceremonia realizada el 13 de Marzo en el Salón Dorado del Palacio de Gobierno.

Dicha condecoración la recibieron también en el mismo grado, los Vice-Almirantes Juan Luis Kruger, Jefe del Estado Mayor General de la Marina y Alejandro Martínez C., Comandante General de la Base Naval del Callao.

En la misma ceremonia se impuso la "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Gran Oficial" —Distintivo Blanco— a los Contralmirantes Raúl Ríos Pardo de Zela y Alfonso Navarro Romero.

Asistió al acto el Titular de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira, Canciller de la Orden.

**Se Conmemora Aniversario de la doble ruptura del Bloqueo de Arica.—**

El 17 de Marzo fue conmemorado por la Asociación Nacional Pro-Marina, un Aniversario más de la Doble ruptura del bloqueo de Arica por el entonces Capitán de Fragata Manuel Villavicencio.

Al medio día la Patriótica Institución efectuó una romería ante la tumba del Héroe en el Cementerio "Presbítero Maestro", donde el Presidente Vice-Almirante (r) Pedro Gálvez colocó una Ofrenda Floral.

El discurso de orden en ese lugar estuvo a cargo del Doctor Humberto García Naranjo.

Más tarde en horas de la noche, la misma Institución celebró Sesión Solemne estando el discurso de Orden a cargo del Doctor Luis Monge Figueroa quien en emocionadas palabras recordó la hazaña realizada por el Vice-Almirante Manuel Villavicencio.

**Ceremonia de Clausura del Curso de Oficiales de Administración.—**

El 30 de Marzo, en la Escuela Naval del Perú se clausuró, el año Académico del Curso de Oficiales de Administración.

El acto de clausura se llevó a cabo en el Patio de Honor del citado Centro de Estudios Superiores, habiendo asistido el Ministro de Marina, altos Jefes de nuestra Armada Nacional y familiares de los nuevos Alfereces.

Al iniciarse la ceremonia, el Director de la Escuela Naval, Contralmirante Julio Giannotti Landa, hizo uso de la palabra dando cuenta del resultado del Año Académico que se clausuraba.

A continuación el Ministro de Marina, procedió a entregar los despachos respectivos, a los siguientes Alfereces de Fragata:

José Arbulú P.
Septimio Berróspi T.
Víctor Prado R.
César Rodríguez O.
Angel Vaccaro Q.
Luis Vera R.
Juan Balcázar V.
Carlos Niezen A.
Felipe Quiroz R.
Marco Ruiz D.
Alipio Vera M.
Víctor Zúñiga B.

Al finalizar la ceremonia, el Ministro de Marina, felicitó a los nuevos Alfereces, expresando que iniciaban una carrera naval y que estaba seguro, de que sabrían llevar con hombría el uniforme de la Marina de Guerra.

**Miembros de la Junta Interamericana de Defensa visitan Instalaciones de nuestra Armada.—**

Dando término a sus visitas a los centros de instrucción de los Institutos Armados y a otras dependencias militares, los miembros de la Junta Interamericana de Defensa recorrieron el Viernes 10 de Marzo las instalaciones de la Base Naval del Callao y luego la Escuela Naval de La Punta. Al término de la visita a la Escuela Naval, el Director de nuestro primer Centro de Estudios Navales Superiores, Contralmirante Julio Giannotti L., les brindó un almuerzo en el Club de Oficiales de La Punta, durante el cual se cursaron discursos y obsequios de placas recordatorias entre el Teniente General Edward H. Underhill, que preside la delegación y el Director de la Escuela Naval.

**Se inaugura 1ra. Etapa de la Urbanización "Miguel Grau" en Ventanilla.—**

Contando con la presencia del Presidente Constitucional de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, se efectuó el 11 de Abril la inauguración de la PRIMERA ETAPA de la Urbanización "MIGUEL GRAU" de Ventanilla, consistente en 610 residencias para Oficiales de Mar y Personal Civil de nuestra Armada.

Este acto contó también con la asistencia del Ministro de Marina, miembros del Cuerpo Diplomático, Altos Jefes de la Marina, y funcionarios de la Corporación de la Vivienda y de empresas bancarias que financiaron, mediante préstamos la construcción de las casas.

Después de la bendición de la Urbanización Naval, pronunció su discurso el señor Eduardo Villarán Freyre, contratista de la Obra, quien al finalizar entregó al Contralmirante Jorge Barreto A, Presidente de la Asociación Pro-Vivienda "Almirante Grau", las llaves de las 610 casas.

A continuación el Contralmirante Barreto dio lectura a su discurso en el que reseñó la forma en que se llevó a cabo la obra.

Antes de hacer uso de la palabra el Jefe del Estado, hizo entrega simbólica de las llaves de las casas a sus propietarios en la persona del Maestro de 2da. Eduardo Miñán. Luego el Presidente de la República manifestó entre otras, su felicitación a la Armada por la inauguración de la Urbanización y rindió homenaje al Vice-Almirante (R) Juan F. Torres Matos, quien como Co-Presidente de la Junta Militar de Gobierno, colocó la primera piedra de esa Urbanización.





Durante la visita de los miembros de la Junta Interamericana a la Escuela Naval del Perú

**B.A.P. "Unánue" inicia servicios como nave para Estudios Marinos.—**

En la mañana del 16 de Abril, fue puesto en servicio, el B.A.P. "Unánue", buque auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, después de haber sido transformado en unidad naval para la investigación oceanográfica.

En el citado navío ha sido instalado el más moderno equipo de investigación que se ha producido en el mercado mundial en el año pasado y que ha sido instalado por el Servicio Industrial de la Marina.

**Visita del Director de Asuntos Panamericanos y de Misiones Navales.—**

En la tarde del 21 de abril llegó al Aeropuerto Internacional de Lima y Callao, el Contralmirante George H. Wales, Director de Asuntos Panamericanos y Misiones Navales de los EE. UU. de Norte América, especialmente invitado por la Marina de nuestro país.

Fue recibido con los honores correspondientes a su alta investidura, rendidos por una Compañía de Desembarco.

Acudió a su encuentro el Vice-Almirante Juan L. Kruger, Jefe de Estado Mayor General de Marina, acompañado por altos jefes de nuestra Marina.

El referido Contralmirante durante su permanencia entre nosotros fue objeto de múltiples agasajos, siendo condecorado con la "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Gran Cruz" —Distintivo Blanco—, por el Canciller de la Orden, Vice-Almirante Florencio Teixeira, Ministro de Marina.

**La Cañonera B.A.P. "Napo" inició la Tercera Etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.—**

La Cañonera B.A.P. "Napo" de la Fuerza Fluvial del Amazonas zarpó del Puerto Fluvial de Iquitos el 27 de Abril, para iniciar la 3ra. Etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.

Esta Unidad de la Armada Peruana visitará los poblados ribereños de los ríos Ucayali, Pacaya y Tapiche, para proporcionar atención médico-sanitaria, asistencia agrícola, alfabetizadora y recreativa completamente gratuita a los habitantes de esa zona.

En cada poblado se proyectarán películas instructivas y recreativas proporcionadas por la Marina de Guerra. Asimismo se instruirán a los





El Jefe de la Oficina de Asuntos Panamericanos, Contralmirante George H. Wales U.S.N., visita la Escuela Naval del Perú.

pobladores selváticos sobre las medidas eficaces para la protección contra Rayos y Descargas Eléctricas.

La tercera etapa de este Plan Cívico finalizará el 16 de Mayo.

**Asociación Nacional Pro-Marina rindió Homenaje a la Sanidad Naval.—**

La Asociación Nacional Pro-Marina, patriótica Institución rindió su ferviente homenaje a la abnegada labor que presta el Cuerpo Médico de la Marina de Guerra del Perú.

Para el efecto celebró una Solemne Sesión que se realizó en su Sede Institucional el Miércoles 29 de Abril. El Capitán de Navío SN. (MC) Oscar Maúrtua Moyano, Director de Sanidad de la Marina de Guerra, tuvo a su cargo el Discurso de orden.

**Marina de Guerra del Perú inició la construcción de un nuevo Buque Tanque Petrolero.—**

Se ha reiniciado la construcción Naval con la iniciación de los trabajos para la construcción de un Nuevo Buque Tanque Petrolero en los astilleros de la Marina de Guerra.

El 80% del material de acero está en stock en los depósitos del Servicio Industrial de la Marina, asimismo la Máquina Principal se encuentra almacenada en los depósitos antes mencionados.

Actualmente la construcción del nuevo Petrolero se encuentra en el proceso de Pre-Fabricación y Ensamblaje.

Paralelamente a la citada construcción se ha procedido a la reabilitación del Astillero y su modernización, se han adquirido nuevas maquinarias, grúas, herramientas modernas y equipos de seguridad para los obreros del Servicio Industrial.

Igualmente se está construyendo el Muelle de Montaje en las inmediaciones de las gradas de construcción, para el acabado a flote de las naves, una vez salidos de las gradas. Finalmente se encuentra en proceso de construcción el Muelle Marginal.

# HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

**MANUEL I. VEGAS**

## NOTAS AL CAPITULO V

Por el Capitán de Navío A.P.

**JULIO J. ELIAS**

## NOTAS AL CAPITULO V.

(47).— Conforme lo hemos venido demostrando a través de todas nuestras notas insertadas en esta obra, no estamos de acuerdo con el criterio del Capitán de Fragata Manuel I. Vegas, en el sentido de limitar la narración de su libro solamente a cuanto en forma directa se relaciona con la marina de guerra y nada más; salvo someras referencias, muy espaciadas y que se pueden contar con los dedos de una mano, a ciertos acontecimientos políticos, internos y externos del Perú. Es posible que pensara Vegas como los estudiantes de los asuntos navales ya debían dominar los otros hechos que rellenaban el curso humano en nuestro país. Debido a tal criterio suelen aparecer sobre todo las luchas marítimas lo mismo que eslabones sueltos de algo continuo cual es nuestra historia, sin conexión entre sí, quedando oculto el mediato origen, sin saber las pasiones que agitaban a la colectividad y sin poder señalar el clima que rodeaba a los protagonistas. Rota la unidad histórica, no habiendo continuidad en el argumento, no queda sino acomodar el cerebro a una serie de planos paralelos: algo en pugna con la realidad. Refiriéndonos nada más que a las luchas marítimas, acabadas de mencionar, tomaremos por ejemplo en cuenta que ninguna campaña comienza y termina, como proceso militar, con la declaración o entrada en la guerra y las capitulaciones del armisticio; porque cualquier campaña constituye una fase del proceso preñado de factores de todo orden entre naciones. Es decir: tal proceso es el flujo y reflujo eterno de intereses creados al calor de cambios y evoluciones en los pueblos. Y bajando por escalones, infinidad de veces no se comprenderá el espíritu de la campaña sin comprender antes el de la guerra; como no se asimilará el espíritu de la batalla sin asimilar antes el de la campaña.

Sabemos que toda narración histórica depende de innumerables circunstancias, cuyos resortes no residen exclusivamente en ella; no hay capítulos cerrados en la historia porque todo suceder recibe efectos dinámicos exteriores a él. Pensemos que en un fenómenos cualquiera en el campo histórico, intervienen en su determinación las condiciones más diversas, como por ejemplo las de la sociedad, de la religión, del nivel intelectual, de los destinos individuales, etc. Dentro de esta complejidad, no es aconsejable tomar caminos muy parcializados, puesto que pueden conducir al desconcierto. Por ello, cualquier concepto claro, no concibe la exposición histórica fragmentaria, sino estructural.

Vegas ha planeado una historia especializada: nada más que lo naval. Ni aún la idea de que la historia naval es algo por completo de especialidad, deberá interpretarse como que esa historia se encuentre huérfana de un trasfondo de generalidad. Es decir, que existe el deber de sumarle al hecho naval o a la vida netamente naval, en forma juiciosa, lo más importante de cuanto nos ha sucedido, porque honorablemente no hay vida naval solitaria, ni podrá formar un capítulo aislado. Todo aconseja en este mundo el evitar las especialidades cerradas y más bien lo cuerdo tiene que ser el dejar afirmados los episodios navales con su complemento de historia general, con los efectos dinámicos exteriores, para que tengan una real fuerza educativa; cosa no conseguida mediante trozos de información aislados, vale decir sin pretender hacia el conjunto continuo, sin darle unidad a lo diverso. La especialidad no quiere decir el abandono de principios o valores capaces de caracterizar nuestra historia; caeríamos en una educación súmamente parcializada, abandonando a muy notables estimulantes para el espíritu, con lo cual sufriría no sólo el sentido patriótico por falta de conocimiento, sino la búsqueda de la verdad. Recordemos la información ofrecida por el llamado **Harvard Committee** en 1945, que al respecto decía: "Todo curso que se dé en la Universidad de Harvard, por especializado que sea, debe contribuir sensible-

mente a la educación general. En la medida en que fracasa en la realización de este objeto, ha fracasado también, en hacer su mejor contribución a la especialidad".

(48).—Sucede en realidad con la Confederación PERU-BOLIVIANA, o como la denominara un vástago del mariscal de Zepita: GRAN PERU, que se encuentra envuelta su historia en una red de estrechas mallas para interpretarla, cuyos fuertes hilos están constituídos por pasiones y mezquindades, lo cual tiende a la destrucción de la lógica o a un embotamiento de la conciencia lógica. Existe la impresión de haberse mantenido en suspenso el plano de la verdad, en el que sólo sería posible hallar respuestas a nuestras preguntas directas como necesidad para el conocimiento; de aquí, el panorama histórico de esa época debemos convenir que no queda tan claro como pueda creerse, ni se nos presenta ahora con la nitidez debida a un proceso de su importancia. El pensamiento permanece trastornado como consecuencia de haberse dividido la nación en el pasado en amigos y enemigos de la Confederación, derramándose la sangre con apreciable prodigalidad, extraviada así la opinión general, presente el influjo de poderosos intereses internacionales a los cuales se sumó el poder de los intereses personales, circulando igual a un torrente el odio, originándose un sinnúmero de desgracias y diversos factores negativos. Quizá cuanto más dificulta la correcta solución de los problemas de la Confederación PERU-BOLIVIANA y estimula la vaguedad en que aún hoy mismo estamos, resida en la pasión política, sin freno alguno, desatado en el pasado y que se ha corrido hasta el presente si no como pasión política, sí como divergencia de criterio. La presencia de una obstinación permanente ha hecho que muchos historiadores aseguren como ninguna configuración concreta, imparcial y serena se ha escrito hasta hoy, pese el tiempo corrido; porque la expresada pasión política ha imperado cual una herencia por tantos años, al punto de sujetarnos a ella, dividirnos en dos bandos entre los cuales si no reina el odio, no se desvanece tampoco el motivo de honda separación. Parecería que de la misma manera que en el ayer, amigos y enemigos de la Confederación rechaza toda concepción conciliadora, como si cualquiera de las dos partes pudiera poseer una verdad plena, absoluta, sin restricciones ni residuos. Cada sector, que es un partido, está aferrado a la significación para él decisiva que constituyen sus puntos de vista; vale decir, sus conceptos directores bebidos en los escritos del ayer, en el modo que nuestros antepasados tuvieron de plantear el problema y todo juega ahora con la vieja discordia de los partidos: ideas proyectadas hacia las generaciones que se sucedieron hasta la fecha.

No podemos asegurar desde luego que esté vivo el encono trágico producido en la lucha política durante la Confederación, la segunda y dilatada guerra civil que tuvimos, contando como primera la de la Independencia, también guerra civil cuando nos desangramos por partida doble. En cambio, y ello nos sorprende mucho, en el presente saltán entre los tratadistas del período que nos ocupamos, diferencias que llegan a ser cualitativas, doctrinarias: esto significa siempre conflicto, así lo titulemos de ideológico. Por este motivo hasta hoy se imponen opiniones y juicios parcializados, teñidos de pasión; opiniones y juicios que reproducen casi siempre, como ya lo hemos expresado en líneas anteriores, cuanto dijeran los escritores de la época de los famosos acontecimientos que fusionaron artificialmente al Perú y Bolivia en una nación, por decirlo así, puesto que en la realidad no se consiguió dar verdadera existencia al soñado GRAN PERU que se pensó constituirían el Alto y Bajo Perú. Mala suerte, pésimos métodos y defectuosa interpretación de la realidad. Apreciemos cómo Rosendo Melo en su obra naval, dice que el factor Santa Cruz abre un período difícil de calificar, pues ni es conflicto internacional bien definido, ni tampoco exclusivamente guerra civil; no compartimos la misma opinión, porque aún el asunto poseyen-

do la naturaleza de los dos fenómenos, procesos históricos que no se oponen, desde el punto de vista peruano es una guerra civil con apoyo extranjero. Piensa Melo que la mente de Chile y cuanto preocupaba a esta nación era el peligro que ella presuponía en la realización del hecho de que Bolivia y el Perú reunificadas, como antes de que los separara una ambición extraña, constituyeran una potencia vecina, de preponderancia arrolladora; en cuanto a los muchos peruanos figurantes en las filas chilenas, haciéndole el juego a dicho país, calcula Melo que estaban porque les "alarmaba más el engrandecimiento de Santa Cruz, que la prosecución de una política internacional que todavía no está ámpliamente juzgada". Por lo demás, la relación del período íntegro de la Confederación, en el libro de Melo, podemos calificarla de bastante floja no presentando la nitidez que sería de desear, en un bloque donde no están suficientemente separados los episodios y sin la debida titulación. Vale decir, como las páginas de Melo sobre la exposición e importancia de los acontecimientos, no caen igual a la luz en medio de las sombras y se pierde el autor en pequeños comentarios biográficos, malgastando su eficiencia a fin de restablecer, pintar y hacernos sentir todo el suceder naval de aquél importantísimo período histórico. Siendo pueril querer luchar contra la realidad y pretender engañar con simulaciones, hemos tenido que escribir las líneas anteriores, pese a la admiración y respeto que guardamos por Melo. Como Vegas en su **Historia** adoptó a Melo de guía, claro está que dándose cuenta de los errores cometidos en cuanto a la Confederación, trató de corregirlos, mejorando a su modelo, empero sin abandonarlo por completo; de aquí, por ejemplo que respecto a la cronología de los acontecimientos, el lector se desconcierte un poco. Eso sí, consiguió en la narración una mayor claridad y de ello nos damos cuenta al leer el presente capítulo; bastaría repetir algunas de sus frases, como por ejemplo: "Reivindicación, restauración, etc., envuelven a tres naciones y aunque a primera vista parece que nunca presentan el carácter de guerra netamente nacional, a poco que se ahonda en su estudio, resalta un hecho capital: Perú, Bolivia y Chile se combaten obstinadamente. El objetivo es la supremacía en el Pacífico sur-americano. Perú y Bolivia quieren unirse, mejor dicho, Santa Cruz y su partido quieren unirlos. Muchos peruanos, ciegos o ambiciosos, se oponen. A Chile no le conviene. Para este país la cuestión es de vida o de muerte. Debía, pues, luchar con todas sus fuerzas hasta separarnos". Vegas para no banderizarse, no da la razón completa ni a tirios ni a troyanos, lanzando la culpa a los dos bandos, en fallo nada salomónico; es decir, que acusa a Santa Cruz y a sus enemigos peruanos. A Santa Cruz, porque no alcanzara siquiera a vislumbrar el decisivo rol que la Marina jugaría en la defensa de su grandiosa concepción; a los enemigos peruanos de Santa Cruz, por no comprender la importancia de la Confederación, prefiriendo satisfacer sus odios políticos.

Hemos llegado a un punto en que podemos ayudarnos con las ideas de Riva Agüero; exponía este famoso maestro en su libro **La Historia en el Perú**, lo siguiente: "..... el Perú y Bolivia necesitaban unirse para formar un gran estado, si querían mantener el verdadero equilibrio de la América Meridional, y si no se resignaban de antemano a la vida oscura y subalterna que hoy llevan. La Confederación era el único camino por el que los dos países podían alcanzar el respeto externo y hasta la hegemonía. No se olvide que en esos tiempos el Perú aún no poseía la efímera riqueza del guano, que fue lo que le permitió llegar por sí sólo a la fugaz prepotencia diplomática que logró a mediados del siglo. Y a estas consideraciones de política externa venían a sumarse importantísimos intereses económicos que abogaban en pro de la unión. La constitución del Perú y de Bolivia en naciones independientes y separadas, en la forma en que quedaron establecidas después de 1826, era un desgarramiento tal que producía incalculables daños y trastornos mercantiles. Los departamentos peruanos del Sur palpaban entorpecido su desenvolvimiento, limitado su tráfico, y sufrían la acción de un

contrabando espantoso; y Bolivia, sin más puerto propio que el ilusorio de Cobija, se asfixiaba en su encierro andino y padecía el duro yugo de la aduana de Arica. En esta condición sólo dos soluciones definitivas se presentaban en aquel tiempo, la una favorabilísima al Perú y la otra funesta: la Confederación Perú-Boliviana, o la adquisición por Bolivia del litoral comprendido entre el Sama y el Loa. Santa Cruz intentó sucesivamente realizar las dos, la primera de 1825 á 1838, y la segunda de 1838 a 1841; y las dos fracasaron. Con la intervención armada de Chile que destruyó la Confederación, se presentó la solución tercera, la que por desdicha había de prevalecer: la ingerencia de un tercer país, que se interponía entre las dos repúblicas hermanas, Perú y Bolivia, imposibilitaba su unión, se aprovechaba de sus conflictos, y se preparaba a rematar un día la empresa con la desmembración violenta de ambas."

Si Riva Agüero fue un partidario cabal de la Confederación Perú-Boliviana, otro notable maestro, Jorge Basadre, no lo es; al efecto recomendaríamos a los estudiantes de historia naval consultar el tomo I de **Historia de la República del Perú** (quinta edición aumentada y corregida 1961) del citado maestro, refiriéndonos a los capítulos: el XIX en que estudia el andamiaje de la Confederación Perú-Boliviana, el XX respecto a la Confederación y su guerra con Chile, Argentina y los emigrados peruanos, el XXI con el derrumbe de la Confederación, donde se ofrece la historiografía chilena, boliviana y peruana ante la Confederación. Mucha importancia ofrece sobre todo en el citado capítulo XXI, la valoración de las probabilidades objetivas y subjetivas de la Confederación ; de esta parte citaremos las siguientes líneas: "Santa Cruz presenta así una extraña falta de balance en su significado histórico: aparece como figura fuerte administrativamente, como que mucho de su obra en ese campo quedó o a ella se volvió más tarde y, a la vez, como figura débil desde el punto de vista político al extremo de que su ideal no tuvo continuadores.—Tan contradictorias influencias hicieron de la Confederación Perú-Boliviana un experimento paradojal. En el folklore católico hay una curiosa historia acerca del alma atribulada del pobre Garibay. Para él no se abrieron jamás las rojas puertas del infierno, y sólo desde afuera pudo oír los himnos y plegarias celestiales. Santa Cruz ha venido a resultar una especie de Garibay; mirado como excesivamente peruanófilo en Bolivia y como boliviano de origen y de tendencias en el Perú. Y tal vez como reacción frente a tales imputaciones, su alma tortuosa pasó por contradictorios avatares. Primero durante la guerra de la Independencia, hasta su candidatura presidencial de 1827, se sintió peruano. Luego, en 1828, cuando lo llamaron a la Presidencia de Bolivia, cuando su antiguo amigo y compañero de colegio, aliado o cómplice, Gamarra persiguió a sus partidarios, y frente a las amenazas de guerra de 1831 a 1833, se sintió boliviano. En esa época llegó a acariciar la idea de segregar el sur del Perú, o, por lo menos, de incorporar a Bolivia, Arica y Tarapacá. Fue ciudadano de un Estado imaginario o sea del confederal perú-boliviano, de 1835 a 1837. Cuando comprobó, en 1838, la defección del Estado Nor-peruano bajo el mando de Orbegoso y Nieto, volvió a pensar en la segregación del Sur, idea que expuso a O'Higgins en cartas que Vicuña Mackena publicó más tarde.— Sus aparentes contradicciones tenían la lógica de la ambición. Cuando se sentía fuerte, sus sueños de poder eran los de aquellos Incas legendarios que desde las montañas descendieron a llevar paz, orden y progreso. Entonces se abría al ideal de la **pan-peruanidad**, del Gran Perú. Bolivia sería la **Macedonia de América**. Si le golpeaban y humillaban arrinconándolo en la maseta, quería, no tanto por venganza como por previsiones de seguridad, al lado de Bolivia, un Perú dividido o impotente. Su programa máximo era el Perú fuerte y extenso, es decir, la Confederación, con él, como Jefe. Su programa mínimo era gobernar en Bolivia; pero teniendo a su lado la bifurcación del Perú en dos Estados, con la posible caída del Estado Sur bajo la esfera de la influencia de bolivia. Tal es la explicación de su conducta política hasta 1839. Des-

de entonces se ha de acentuar más y más en su vida de proscrito, la aproximación exclusiva a Bolivia; y desde lo profundo de su desengaño ha de mirar al Perú como un país enemigo. Ello no ha de servirle de nada. Sea por temor a las complicaciones internacionales que una administración de Santa Cruz podía acarrear (y ahí está el caso de la acción conjunta de los gobiernos del Perú, Bolivia y Chile, en 1844, y el destierro de Chillán); o sea por la previsión y el recelo de los caudillos de la nueva generación, o por otras circunstancias, Santa Cruz no sólo ya no mandó más, sino que ni siquiera logró regresar a su tierra natal."

Para terminar con estas exposiciones, sólo citaremos a otro amigo de la Confederación, el culto historiador **Félix Denegri Luna**, quien entre sus muchos trabajos pusiera las magníficas notas acondicionadas a las biografías, hasta entonces inéditas, de los generales republicanos escritas por Manuel de Mendiburu y publicadas en la **Revista Histórica**, órgano del Instituto Histórico del Perú, (tomo XXIV- 1959 y tomo XXV-1960-1961). Allí en esas **notas** apreciamos el modo de pensar de Denegri: así asegura que en 1826, Santa Cruz, "fue opuesto **in pectore** a la creación de Bolivia", esto es, que en general Santa Cruz era un peruano que buscaba la integración del Perú con la fusión del Alto y del Bajo Perú. Denegri reconoce el estudio minucioso que se lleva a cabo de la época en la obra de Dante Herrera Alarcón, **Rebeliones que intentaron desmembrar el Sur del Perú** (Lima-1961); pero le parece que el estudio se resiente por afán unilateral en pro de Gamarra y su acendrado anticruciomo, que lo presenta como una corriente antiperuana; Denegri considera esto último como completamente equivocado. En otra nota dice: "Fue Santa Cruz estadista que en sus días sólo puede ser comparado con su único contendor real, el chileno Diego Portales. Revisándose la correspondencia de Portales, que no es muy copiosa, se encontrarán los mejores elogios a las capacidades de organizador y gobernante del prócer paceño, por lo que recomendamos ver el **Epistolario de Don Diego Portales** (1821-1837), **Recopilación y notas de Ernesto de la Cruz, con un prólogo y nuevas cartas recopiladas y anotadas por Guillermo Felio Cruz**, particularmente el tomo III, editado en Santiago de Chile en 1937". Más allá en su trabajo, explica Denegri: "Volvemos a repetir, en forma cansadora pero necesaria, para los hombres de esa época nunca fue Santa Cruz un extranjero. A los bolivianos o altoperuanos en esos días se les podría pensar como formando parte de una región distinta a la de Lima o Arequipa, pero no a una nacionalidad distinta. La afirmación de ambos estados, peruano y boliviano, sólo se produce, dentro de lo posible, después de Ingavi". En otra nota leemos: "Personalmente partidarios de la Confederación Perú-Boliviana, pues creemos que lo único que hacía no era integrar sino reintegrar al Perú, al Gran Perú, pero el tema ha sido muy debatido y aún sigue siendo sujeto a debate. Tanto en el Perú cuanto en Bolivia ha tenido amigos y opositores; no así en Chile, cuyos historiadores y hombres de Estado han formado un sólido frente contra la Confederación Perú-Boliviana. Ni sus mayores enemigos le han negado a Santa Cruz su capacidad de estadista y de organizador; si aquél ilustre peruano hubiera podido mantenerse al frente del Alto y del Bajo Perú, decididamente no hubiéramos tenido el desastre de la Guerra del Pacífico, que representó la pérdida de su costa a Bolivia y al Perú la del departamento de Tarapacá y de la Provincia de Arica, entre otros males".

Enfocando otro punto, podemos atender a que la noción de **confederar** no era nada novedosa, pues los antecedentes abundaban o sea que tenía raíces bien palpables. Las mismas nacionalidades dilatadísimas que hoy apreciamos, como el Brasil y la Argentina, exhiben la idea de confederación, así no se pretenda pensar según tal fórmula; nada digamos de la alianza verosímil entre Nueva Granada y el Ecuador, la cual presenta José de la Riva Aguero como la parte más restaurable de la Gran Colom-

bia y la tilda en su tiempo de "una posibilidad constante en la política sudamericana". Hay otros ejemplos de mejor cuño: Bolívar pretendió confederar la Gran Colombia, el Perú y Bolivia, poniendo nuestra patria bajo la tutela o fiscalización del primero de los estados nombrados, o sea que el genio del Libertador creyó posible en un gesto cesario borrar toda la grandeza pasada y la importancia del virreinato peruano, sólo con la vehemencia de sus proyectos; por su parte Sucre dejándose llevar por su espíritu antiperuanista, concibió una confederación de Argentina, Bolivia y Chile; en cambio Santa Cruz hizo todo lo posible y, por fin realizó la confederación Perú-Boliviana, con Bolivia como cabeza según el sentir peruano, en lo cual se diferenciaba de Gamarra que deseando lo mismo, quería la dirección peruana. No decimos nada de las ideas separatistas, presentes en los primeros años de nuestra era republicana, tendiendo a constituir un estado aparte del Perú con algunos departamentos del sur de nuestro territorio; ideas que sirvieron a los propósitos santacrucinos, hasta cierto punto. Entre diversos sucesos recordemos la donación a Bolivia de Arica, Tacna y Tarapacá cuando la misión Ortiz de Zevallos; la doctrina defendida por **El Federal** de Arequipa con apoyo de Sucre, para dividir el Perú en dos estados; las tentativas del prefecto de Puno, Benito Caso, contra los derechos peruanos; las campañas de los periódicos arequipeños **El Zancudo Preguntón** y **El Compadre del Zancudo**, con proyectos separatistas; los artículos de **El Cóndor** de Chuquisaca, proyectados a impulsar la desmembración nuestra; los actos contra nuestra soberanía de Bujanda y Macedo en Cuzco y Puno, respectivamente, implorando la ayuda de Santa Cruz; las intrigas de la logia política arequipeña **Independencia peruana**, con Reyes y Martínez de Aparicio, Escobedo y el dean Córdova, que obligaron a proceder ejecutivamente en su contra por un grupo de coroneles, entre los que estaba Castilla; el motín del Cuzco de Escobedo; etc; etc; todos estos y varios más síntomas muy graves, demostraban el que se pretendía descomponer nuestra nacionalidad.

Existe particularidad muy curiosa o sea que al tambalear la Confederación Perú-Boliviana, todos los actores niegan haber sido los organizadores de ese fenómeno político. Así Orbegoso dirá en el decreto supremo del 30 de Julio 1838, cuando declara el Estado Nor-Peruano independiente y libre de toda dominación extranjera, entre los diversos considerandos, el siguiente: "La repugnancia que los pueblos todos del Estado han manifestado al sistema que ha regido y su deseo de ser reintegrados en el goce de sus derechos y garantías nacionales". Se olvidaba como en su mensaje a la Asamblea de Sicuani en 1836, había empleado frases como la que copiamos a continuación: "Por mi parte os declaro, Representantes, que si me hubiera creído bastante facultado, para deliberar conforme a mis principios adquiridos por la experiencia, por el amor que tengo a mi Patria y por la honradez de mis sentimientos, habría sancionado ya la Federación de los Estados, porque la creo conforme al voto general de los pueblos, y porque en mi juicio y en el de todos los peruanos que desean paz y garantías, es el único remedio que puede contener el furor revolucionario". Para colmo, el mismo Santa Cruz niega ser el autor y Basadre afirma: "Eliminado Salaverry, quedó Santa Cruz dueño del Perú. No dió oídos entonces a quienes le aconsejaron que fijase los límites de la nueva nacionalidad en el río Pampas, es decir, que juntara a Bolivia con el sur del Perú, abandonando el norte a su suerte. Tan cruda política realista fue defendida por Juan Gualberto Valdivia, en el periódico **El Yanacocha** editado en Arequipa. Según Valdivia los consejos del escritor José Joaquín de Mora, que era secretario de Santa Cruz, llevaron a éste a establecer la Confederación Perú-Boliviana". No estaría perdido que el lector consultara el famoso libro del dean Valdivia, **Las Revoluciones de Arequipa**, en el capítulo VI titulado **Asamblea de Sicuani**, en una de cuyas páginas se presenta la entrevista de Valdivia con Santa Cruz y Mora, asegurando el autor como el segundo de los nombrados con una pluma de cabo largo, señaló la línea

del río Apurímac, diciendo que su proyecto era el no pasar de allí y el resto de la conversación que entonces tuvieron los tres personajes.

Consecuente a lo expuesto en párrafos anteriores, nos parece de importancia el conocer algunas opiniones del mariscal de Zepita, refiriéndonos al **manifiesto** que publicó en Quito el año 1840, donde explica desde luego a su manera la conducta pública que había seguido; en ese documento leemos lo siguiente: "Probada la necesidad de la intervención, y la adhesión de los Bolivianos a ella (la Confederación), tanto por las resoluciones de los Congresos y de las autoridades principales, cuanto de todas las personas que estaban en el caso de hacerla conocer, es aún más demostrado que, en el Perú, era infinitamente más deseada por todos los partidos. La Convención del año 1834, el Consejo de Estado en 1835, el Presidente Provisorio, General Orbegoso; Gamarra, Nieto, Eléspuro y generalmente todos los peruanos, con excepción del círculo de Salaverry, solicitaron y aprobaron los auxilios de Bolivia y concurrieron al establecimiento de la Confederación; la que, sin la abusiva intervención de Chile y sin las traiciones provocadas por ese Gobierno inmoral, estaría hoy existente con cualquiera modificaciones, que hubiesen querido hacer en ella los Congresos, única Autoridad competente para dictarla y para destruirla como para formarla.— Gamarra, que se hallaba proscripto de su patria, no encontró otro medio de volver a ella que enarbolar y presentarse con el perdón de la Confederación. A él debió su acogida en los departamentos de Puno y de Cuzco, y en la división Lopera, después que esta fuerza y aquellos departamentos habían reconocido la autoridad de Salaverry.— El General Orbogoso, que acababa de recorrer todos los departamentos del Sur de la República, antes de que se hiciera la revolución de Salaverry en Lima, me invitó desde el Cuzco a una entrevista, a que no pude asistir, con el objeto de acordar el modo de arreglar esa Confederación, que era como he dicho antes, la esperanza de todos. En fin, el mismo Orbegoso, convencido de esa opinión, casi universal en su patria, y suficientemente autorizado, celebró el Tratado de La Paz, en cuya virtud pasaron el Desaguadero las tropas bolivianas.— ¿Hay en este paso algo violento que no sea exigido por una necesidad imperiosa, que no sea autorizado por las leyes y la opinión pública, y que no esté arreglado por las formas establecidas por el Derecho Internacional? ¿Y, se asemeja en algo, por ventura, esta intervención a la que posteriormente ejecutó el Gobierno de Chile? Intervención efectuada sin que la motivase ningún riesgo, sin que la solicitase ninguna Autoridad legítima del Perú ni de Bolivia; intervención tan solamente dictada por el egoísmo y la inmoralidad, con la mira de asegurar al puerto de Valparaíso la supremacía mercantil, de que indebidamente gozaba a favor del desórden de la administración y de los estragos de la anarquía en el desventurado Perú; y que se ha tratado de perpetuar restableciendo la iliberal y odiosa facción, capitaneada por Gamarra y La Fuente".

La crítica histórica actual considera que uno de los mayores errores cometidos al principio de nuestra existencia republicana, fue el haber quedado impuesto como jefe supremo de la nación La Mar en lugar de Santa Cruz, quien debió seguir en el gobierno. Una equivocación pagada por el Perú al más alto precio, no sólo por cuanto se perdió de inmediato sino porque actuó cual una bomba de tiempo y sus efectos se llegaron a sentir hasta 1840 y, todavía, más lejos. No es posible vacilar, si se procede con rectitud de criterio, que el mariscal de Zepita pertenece al grupo de hombres nacidos en el extranjero y que puede titularse de **peruanistas**, no sólo por su indudable amor a nuestro país sino que fueron verdaderamente peruanos demostrando sus sentimientos a un punto que no cabe duda alguna de calificarlos así. Entre esos personajes mencionaremos a López Aldana, a Gil Espino, a Monteagudo, a La Mar, a Vivero, a Necochea, a Ortiz de Zevallos y García, a Cerdeña, a Pardo de Zela y

Vidal, a García del Portigo, a Guise, a Manuel de Paz Soldán, a Miller, a Manuel de Torres Valdivia, a Pedro Antonio Borgoño y varios más que no es necesario citar pues sus nombres están fijados en el recuerdo nacional. Si bien es verdad que en torno a La Mar actuaba la tradición de su caballerosidad característica y su peruanismo tan destacado y con demostraciones fehacientes; en cambio su falta de carácter y el agotamiento de sus facultades en que había caído, le negaban los medios para efectuar una brillante presidencia. Este no era el caso de Santa Cruz, más hombre de estado, más político y organizador, quizá sin la fama de pureza de La Mar, pero impulsado asimismo por un claro sentido peruanista. Sería suficiente, a modo de ejemplo, recordar que Santa Cruz en 1827, desempeñando la primera magistradura del Perú, se opuso al cambio de Arica con Caupolicán, explicando más tarde ante los bolivianos tal actitud suya con el honroso argumento que su deber como presidente del Perú, lo ponía en el caso de defender el territorio cuya integridad había jurado conservar. De paso recordemos que Santa Cruz nació en La Paz el 5 de diciembre de 1792, hijo de Joseph Santa Cruz y Villavicencio, huamanguino de noble estirpe y de doña Juana Basilia Calahumana, opulenta cacica de Huarina de origen incaico; entonces a quien sus admiradores llamaron el **Cóndor indio**, heredero de una preclara raza indígena, no podía ser extraño al Perú: primero porque La Paz en la época de su nacimiento era una parte nuestra, y, segundo, porque su prosapia pertenecía a la cuna imperial cuzqueña. Agregaremos que Santa Cruz se educó en el Cuzco, en el colegio de San Bernardo, donde conoció a Gamarra. Ingresó el futuro mariscal de Zepita al servicio del ejército realista en 1810, como ayudante del brigadier José Manuel de Goyeneche, actuando hasta 1817 en todas las batallas de que fue teatro el Alto Perú; en dicho año cayó prisionero, conducido a Buenos Aires fugó al Brasil, pasando a continuación hacia Cuba y de la Habana regresó al Perú, incorporándose en las filas realistas hasta la batalla librada en Cerro de Pasco (1820) contra Arenales, cuando cayó prisionero y pasó al cuartel general de Huaura. A partir de este momento, entró al servicio de San Martín, o sea de la causa de la independencia. Por supuesto que no pretendemos escribir la biografía del futuro gran mariscal; pero sí agregaremos unos ligeros datos más. Encontrándose Santa Cruz en Piura donde formaba un cuerpo de ejército peruano, con el grado de coronel, lo envió el Protector para auxiliar a Sucre; al efecto, por Coja y Cuenca, llevó los soldados nacionales hasta reunirse con Sucre. Después del encuentro de Riobamba, concurrió a la batalla de Pichincha, el 24 de Mayo de 1822. Concluida la libertad de Quito, regreso Santa Cruz al Perú con su tropa, cubierto de gloria; se le ascendió a general de brigada, para que un año más tarde lo hiciera Riva Aguero general de división y general en jefe del ejército.

Comprendemos que Santa Cruz era un hombre de armas hecho en el Perú. En realidad, estaba tan vinculado a nuestra patria como cualquier peruano, cuyas tropas había mandado en varias campañas hasta alcanzar el grado de gran mariscal; donde dirigió la cosa pública por delegación de Bolívar en 1826, donde decidió pesar como uno de los líderes de mayor envergadura pues se consideraba, y no estaba equivocado, superior a Gamarra, a La Mar, a Gutiérrez de La Fuente, por citar los de más fuerza entre los caudillos militares de esos momentos. Eran factores todos los anteriores, capaces de ponerlo en el primer plano tanto político como militar. Nadie se acordaba entonces de que Santa Cruz era boliviano, o mejor dicho, el lugar de nacimiento del gran mariscal en lo absoluto interfería con sus posibilidades de encumbramiento, en un Perú que le brindaba todas las grandezas. De un momento a otro varió cuanto hemos dicho, porque el destino suele presentar esas sorpresas, siendo el primer agente con que obró la acción de un clérigo liberal. El partido de Luna Pizarro, con éste a la cabeza, en su odio a Santa Cruz eligieron a La Mar: Santa Cruz, después de ser engañado respecto a un próximo cargo que no se llevó a cabo y lo hubiera puesto a

la cabeza del sur, marchó en 1828 a Chile de nuestro ministro plenipotenciario. Había Luna Pizarro encontrado en La Mar un militar débil y dócil, capaz de cooperar tal como lo hizo en la caída del régimen vitalicio creado por Bolívar, lo cual llevaría al conflicto con la Gran Colombia. Además, al destituirse la obra bolivariana, por contaminación pasó el odio a tal dominio a Bolivia, donde se extendió al punto que en 1827 los motines eran cosa corriente entre los altoperuanos, hasta que Sucre herido tuvo que buscar refugio, mientras era llamado Gamarra con las tropas peruanas, ocupando La Paz, Chuquisaca, Potosí y Cochabamba. Como resultado: el tratado de Piquiza (6 de julio de 1828), la renuncia de Sucre y el general Pedro Blanco como presidente provisional, favorable al más estrecho peruanismo. Sin embargo, la mayor derivación de los hechos anteriores fue el gusto que tomó Gamarra en incorporar a Bolivia al Perú tradicional, al punto de llegar a ser un verdadero vicio que lo arrastró hasta cometer verdaderas locuras.

Si el primer agente del destino se llamó Luna Pizarro, el otro factor para Santa Cruz lo constituye los sucesos que se presentaron en Bolivia, abriéndole las puertas de este país y obligándolo poco a poco a dejar de lado la envoltura peruana para pasar a ser un boliviano completo. En efecto, asesinado Blanco, toda una delegación de personajes altoperuanos fue a buscar a Santa Cruz que estaba en Arequipa y el 24 de mayo de 1829 juró la presidencia provisional de Bolivia. Poco antes de llegar a tan elevada posición, se acordó un proyecto entre Santa Cruz, Gamarra y Gutiérrez de La Fuente a fin de llevar a cabo una revolución contra La Mar, en esos momentos en plena campaña en los límites de la Gran Colombia y despojar en Lima a Salazar del mando supremo accidental que ejercía; como consecuencia de lo anterior, vendría a dividirse el Perú en dos estados para confederarse con Bolivia, formándose una nación gobernada por Santa Cruz. Los motines se hicieron: La Mar quedó depuesto el 7 de junio de 1829 y el día anterior, 6, Salazar corrió la misma suerte; empero Gamarra se hizo nombrar presidente del Perú, la confederación fue olvidada y Santa Cruz burlado. Dice Manuel de Mendiburu en sus **Ligeras noticias biográficas de los Generales que ha tenido la República Peruana desde 1821, año en que se proclamó su Independencia,** lo siguiente: "Corrido el velo de su alucinamiento, Santa Cruz, Presidente de Bolivia, ardió en enamistad contra sus ofensores, y estos nuevos agravios que avivaron la zaña creada por las de atrás, labraron profundos rencores de que el Perú fue después la víctima. Gamarra vivió en contínua zozobra y acechando ocasiones para hacerle bajar de la Presidencia de Bolivia; y él, astuto, tenaz y promovedor de disturbios en el Perú, sustentaba la anarquía y apoyaba las revoluciones y los caudillos, por contrarias que fuesen las causas de ellas y los objetos de estos..... Santa Cruz, arregló Bolivia, bajo un régimen severo: organizó un ejército moral; niveló los gastos, hizo economías, inspiró a los bolivianos desafectos al Perú, tocándoles el amor propio por todos sus lados. Ahogó las discordias, inutilizó los partidos, dispuso de todos los hombres. Fue sagaz y contemplativo, al mismo tiempo, que duro y circunspecto. Entre sus primeros actos oficiales, declaró que nadie era extranjero en Bolivia, brote que avisaba cuanto le dolía oirse llamar extranjero en el Perú, cuyo mando era el constante delirio de su imaginación. Soplaba en secreto y a veces con descaro, el fuego de las turbulencias en el Perú, con lo que enervaba el poder de éste, y se ofrecía para mediar y pacificar. Así tenía entretenida a Bolivia, y hacía entender a los bolivianos que eran superiores a los peruanos, y que debían conservarse unidos para contenerlos y humillarlos. Gamarra le imitaba, bien que con mucho menos suceso, porque los peruanos, no comprendiendo sus intereses, le daban cuidados en el interior, sin conocer que al dañar a Gamarra servían y complacían a Bolivia. Y era tal esto, que los acérrimos enemigos de Santa Cruz, el Club de 1823 y 27, que tuvo a La Mar por ídolo, conspirando siempre contra Gamarra, era sin quererlo confesar una falange de Santa Cruz. ¡Tanto ciegan las pasiones!".

Ya casi sabemos todas las alternativas de la lucha de Gamarra contra Santa Cruz y cómo aquel caudillo por poco no resulta triunfador definitivo frente a su rival en 1831, cuando situado en la frontera de Bolivia y a la cabeza de un fuerte ejército, podía asegurarse que contaba con los triunfos en la mano, empero a duras penas y por oposición del congreso peruano, sólo consiguió el tratado de paz de Tiquina. Conocemos, también, los sucesos que siguieron, sobre todo, a raíz del trágico final del período relámpago de Salaverry, lo cual llevó a la materialización de los deseos de Santa Cruz: el nacimiento de la Confederación Perú-Boliviana. Ahora bien, explicado lo anterior, nos correspondería a fin de completar el cuadro de la época, atender a los enemigos de Santa Cruz en sus gestiones fuera del Perú: por supuesto que según las líneas más generales, en conformidad con la naturaleza de la presente **nota**.

Chile constituyó la verdadera sede de todos los conspiradores en contra de la Confederación y, a grandes rasgos podemos asegurar que los peruanos adversarios del mariscal de Zepita se dividieron en dos bandos, uno que patrocinaba a Gamarra y otro que apoyaba a Vivanco, girando todos como mariposas en torno a la luz, en este caso la recia figura de Portales, uno de los mayores enemigos que ha tenido nuestra patria. Al ser desterrado por Salaverry, viajó Gamarra a Centro América, de allí pasó a Guayaquil y a fines de 1837 se dirigió a Chile; dice Mendiburu (**Revista Histórica,** órgano del Instituto Histórico del Perú, tomo XXIV, pág. 120): "El Presidente Prieto y sus ministros lo acogieron favorablemente, más no le prestaron confianza. Algunos emigrados peruanos eran contrarios al general Gamarra y, particularmente, el coronel Vivanco y el doctor Pardo. El gobierno chileno consideraba mucho a éstos; gozaban influjo y lo habían tenido más señalado con el ministro Portales, sin cuyo fallecimiento es verdad que el general Gamarra no habría sido admitido en aquel país. Portales le quería mal y aquellos dos le fomentaban no poco su desafecto. Los emigrados, divididos en bandos, se embarcaron todos en la expedición que salió de Chile para el Perú, en julio de 1838, a órdenes del general Bulnes". Nos tocaría ahora decir unas frases respecto a Gutiérrez de La Fuente, acusado por Orbegoso de haber conspirado desde Guayaquil, efectuando publicaciones contra el gobierno confederado, a lo cual comenta Mendiburu **Revista Histórica,** órgano del Instituto Histórico del Perú, tomo XXIV, pág. 166): "Orbegoso, en un manifiesto que publicó en 1835 pretendiendo sincerarse del tratado que celebró con Santa Cruz, acriminó mucho a La Fuente, pero de un modo vago y sin solidez. Dijo que había conspirado de mil maneras el año anterior, desde Guayaquil, comprando una imprenta y publicado terribles escritos. Esto han hecho y harán todos los expatriados y esto mismo hizo Orbegoso en 1839. En tales ocasiones la ira y el despecho privan hasta de la razón a los emigrados, quienes no reparan en medios, como sean conducentes a su venganza y al término del destierro. En ese año Chile se puso en abierta pugna con la Confederación. El coronel Vivanco era, entre los emigrados peruanos, el que merecía la aceptación y confianza del gobierno de aquel país y, señaladamente del ministro Portales. Este era desafecto a La Fuente y no le franqueaba campo para que interviniese en la política y aprestos de guerra que se hacían. Con motivo de la revolución militar que encabezó el coronel Vidaurre y muerte dada a Portales, el gobierno de Chile, que manifestó mayor energía y empeño para llevar adelante la guerra a Santa Cruz, cuidó de unir a los peruanos que estaban divididos por opiniones, a fin de que la cooperación de todos fuese provechosa a la empresa para que se enviase un ejército al Perú. Esta coyuntura valió al general La Fuente porque, reconciliados los ánimos y calmadas las diferencias de partidos por mediación y autoridad del gobierno de Chile, convinieron los emigrados en asignar a La Fuente el lugar a que entre ellos parecía indicado, por su rango superior al de todos. Así fue que en la expedición mandada por el general Blanco vino a Arequipa La Fuente y estuvo allí investido con el carácter de Jefe Supremo del Perú. Celebróse

entre Santa Cruz y Blanco el tratado de Paucarpata, el 17 de Noviembre de 1837, sin que La Fuente ni los demás peruanos pudiesen evitarlo. Tampoco habían podido adelantar cosa alguna en el plan de insurreccionar los pueblos del Sur contra la Confederación. Cuando el ejército de Chile volvió a su país y el gobierno desaprobó el ajuste hecho en Paucarpata, declarando que continuaba la guerra, Gamarra fue de Guayaquil a Chile, donde renovó amistad con La Fuente y éste, como muchos otros emigrados, le reconocieron por cabeza subordinándose a él y decidiéndose a seguir una suerte". Sólo nos faltaría agregar muy poco en cuanto a Vivanco, pese a que con lo anteriormente anotado, ya se posee una idea clara de su actuación en el destierro. Batido en Gramadal por los coroneles Vigil y Quiroz, quedó Vivanco prisionero, salvando la vida de la venganza de Santa Cruz por acción decidida del segundo de sus vencedores nombrados, de modo que fue de los primeros emigrados peruanos en partir para Chile, donde se reunió con el doctor Felipe Pardo, su antiguo amigo en la famosa tertulia del círculo llamado de Pando (José María de Pando), cuna del que se titulara partido conservador del Perú, el cual tendía a la reforma nacional siguiendo el principio de la autoridad. Tanto Vivanco como Pando, rodearon entusiastas al dictador chileno Diego Portales, quien entonces desarrollaba sus planes con objeto de destruir la Confederación Perú-Boliviana. El mal éxito de la expedición del almirante Blanco Encalada y el asesinato de Portales, hicieron perder influencia a Vivanco y su grupo; asunto que se acentuó aún más cuando Gutiérrez de La Fuente se unió a Gamarra, quien llegara a Chile rodeado por el general Juan José Salas y de los coroneles Laiseca y Torrico. Entonces, ni vivanco, ni Felipe Pardo, ni Antolín Rodulfo, pudieron oponerse a los hombres de Gamarra y fueron incapaces de volver a conquistar el anterior prestigio que tuvieron ante el gobierno chileno.

En esta parte que estamos comentando del libro del Comandante Manuel I. Vegas, podemos decir que de la exposición hecha por el autor se abren tres puntos, los cuales en su esencia no son sino interrogantes, verdaderas preguntas, que debían contestarse. He aquí los tres puntos: (a) la situación Perú-Boliviana al formarse la Confederación, condición combatida por Chile y aún por la Argentina y calificada como una lucha cuyo objetivo sería la supremacía en el Pacífico sudamericano, con la acción de Santa Cruz y los suyos frente a la reacción chilena; (b) el desempeño de los peruanos que se pasaron al campo chileno; y (c) la acusación contra Santa Cruz, respecto a no haber alcanzado siquiera a vislumbrar el decisivo rol que la marina jugaría en la defensa de su grandiosa concepción. En las páginas anteriores hemos tratado de presentar los aspectos históricos más importantes que conformaron el drama conocido con el nombre de la Confederación Perú-Boliviana; en ese desarrollo, el lector encontrará la respuesta a los interrogantes (a) y (b) planteados por Vegas y que dejara este mismo historiador naval sin contestación alguna. Verdad que el asunto presentaba complicaciones por todos los ángulos. En ese sentido, nosotros hemos principiado por indicar como parece que cuanto se relaciona con la Confederación, se hubiese tratado de mantener en suspenso el plano de la verdad, al punto que hasta hoy mismo no se ha escrito una configuración concreta, imparcial y serena de los acontecimientos de aquella época; ello se debe a la serie de opiniones y juicios parcializados, aún de nuestros más conspícuos historiadores: tampoco se libran de la crítica los dos principales comentaristas navales que contamos, es decir Melo y Vegas. El lector recordará que citamos juicios tanto de escritores peruanos favorables a la Confederación, como de aquellos enemigos de ella; es posible que los lazos de perpetuo acercamiento entre dos pueblos y el destino de unión moral y material que significaba una historia con tan remotos orígenes en el Perú y Bolivia, no se aprecien bien entre tantos argumentos adversos y que permanezca en el olvido aquello que llamara Riva Agüero: la mutilación del Perú para formar Bolivia, obra del "sumiso Congreso Peruano, vendido a la dictadura de Bo-

lívar, que sin protestas autorizó dislocación tan trascendental". A continuación hemos tratado de presentar a Santa Cruz, tal como aparece en su primera época, es decir, cuando el célebre **Cóndor indio** fuera un verdadero peruano y cuando nadie se acordaba de que había nacido en Bolivia, ni importaba para nada tal cosa; sólo años después, a mérito de los motivos políticos de Gamarra así lo requirieron, se buscó ese argumento, robustecido más tarde al ser presidente de Bolivia el mariscal de Zepita, frente a la dura campaña de que era objeto, sintiendo profundos rencores contra sus enemigos del Perú. Debemos convenir que los puntos (a) y (b) se mezclan en casi todas sus caras, de modo que es difícil separarlos en muchos de sus aspectos. Podríamos agregar que todas esas cosas que se presentan, que todos esos sucesos emergen desde el fondo de las pasiones humanas, ya sea el afán de los conductores de llevar a sus pueblos a la supremacía en el Pacífico sudamericano, o ya sea el empeño de los enemigos peruanos de Santa Cruz de traer por los suelos a la Confederación. En realidad todos los acontecimientos forman un oleaje, donde una ola es precedida por otra y otra que se empujan en series sucesivas. Por supuesto, si hay una explicación convincente, hasta precisa y categórica, en los actos de los dirigentes chilenos escudados en defender el porvenir de su patria, los cuales recurren a todos los medios a su alcance para destruir la Confederación, por más que ello obedezca a una ambición inmensa; si también nos explicamos los pasos de quienes defienden la Confederación; en cambio nos desconcertamos frente al procedimiento de los peruanos que acompañan a Chile. Esta es la gran dificultad del punto (b). Pocos autores han abordado este hecho, dándole la importancia que merece.

En la parte (a) queda confirmado un procedimiento de Chile que viene a ser igual a una doctrina de ese país, es decir, el espiar con astuta perseverancia, como dice Carlos Paz Soldán, todas las dificultades internas o externas en que el Perú y Bolivia se viesen envueltos, a fin de sacar provecho para sí. Cada vez que los caudillos revolucionarios ponían en peligro la paz y el normal desarrollo peruano, eran favorecidos por Chile. Otras veces era la instigación tanto a Bolivia como al Ecuador, en contra nuestra, como por ejemplo en 1832 empujando a Santa Cruz para que invadiera el Perú contando con el apoyo chileno. El 23 de Diciembre de 1822 se firmó un tratado entre el Perú y Chile, en uno de cuyos artículos se comprometían ambos estados a socorrerse mútuamente y a rechazar en común, todo ataque o invasión que pudiera de alguna manera amenazar su existencia política; menos de un año más tarde los desastres experimentados por el ejército libertador en Moquegua, obligaron al Perú a solicitar a Chile auxilios a fin de continuar la guerra contra España, comprometiéndose a pagar todos los gastos en que se incurriera. Dice Carlos Paz Saldán: "Esta petición de auxilios encontró toda clase de obstáculos y tropiezos por parte del gobierno de Chile para otorgarla, no obstante el tratado de 23 de diciembre de 1822; llegándose a formular la exigencia de que se pagase previamente por el Perú, los gastos de la primera expedición libertadora, exigencia que fue contestada por el general San Martín, diciendo: QUE EL PERU ABONARIA AQUELLOS GASTOS CUANDO CHILE PRACTICASE OTRO TANTO CON EL DE BUENOS AIRES POR LO QUE EROGO EN LA EXPEDICION QUE EN 1817 LIBERTO A CHILE. Después de estas demoras, se envió al fin el auxilio solicitado, que llegó tarde con daño para la causa de la Independencia, sin que sirviese de gran ayuda, como no sirvió la primera expedición". Sin embargo, el Perú canceló todo: esa generosidad tan necia, símbolo de nuestra ligereza e imprevisión. Sería suficiente recordar las convenciones de 12 de setiembre de 1848, de 7 de noviembre de 1854 y de 9 de febrero de 1856, cuando el Perú paga todos los llamados auxilios que sostenía Chile habernos prestado por sus apoyos durante la Independencia y sus ataques a la Confederación Perú-Boliviana, abonándose hasta el último centavo, con intereses, cambio, etc. y llenando de honores y recom-

pensas a los jefes chilenos. Como repetimos, todo esto y mucho más nos explicamos en la parte (a); empero, ¿qué podemos decir de la parte (b)? Casi perdemos toda fe en el buen criterio, en la lógica, en el raciocinio de estos peruanos puestos al lado de Chile, de estos hombres metidos en un mundo extraño a ellos, cambiante y limitado por barreras desconocidas, que proceden sin apoyarse en buenas razones, salvo las que se desprenden de sus propios intereses materiales más subalternos, dando espaldas a los verdaderos caminos de la patria. Parecen alucinados, bordando su existencia sin pensar en la historia, sin conceder peso histórico a lo que hacen sino valor particular, en medio de un odio astuto y tenaz, contagiados del mal chileno; todo posee en ellos fin y razón personal, sin tratar sinceramente de predicar una reforma o de llevar a cabo una revolución entre sus compatriotas, sino la reforma que les convenía y su revolución: nada que demuestre apostolado o patriotismo, salvo que ellos tienen sus razones privadas y persiguen el triunfo de sus propios deseos y sus propios puntos de vista. En ellos, que han perdido el contacto directo con la vida colectiva peruana, ésta carece de todo su sabor y la multitud con todos sus problemas se les oculta; por tal motivo no los acompaña la masa que no pueden conmover con ningún ideal: es lo más característico esa ausencia popular.

Para esa parte (b) diremos que en pocos momentos de nuestra historia había habido más urgencia de sensatez y de previsión, quizá también de olvido; pero nadie pensó en tales cosas, aún dispensándoles a las mencionadas virtudes una apreciable rebaja, con la tolerancia que debía tenerse en una época tan anormal como entonces se vivía. Sabemos, debido a los relatos de los días de la Confederación, que por encima de nuestra criolla indolencia, desplegaron los peruanos unidos a Chile un dinamismo grande para destrozar a Santa Cruz y sus partidarios; como esta disposición de ánimo para una lucha contra el propio país, debía estar en ecuación cuando menos con un elevado sentimiento de patriotismo, era lógico convenir en ello a fin de explicar la actitud de esos peruanos y, además, que debía existir muy hondos e invisibles mecanismos en la psicología de ellos, personajes de destacada condición militar, para que engendraran estados de ánimo optimistas. Este juicio que debieron hacerse quienes sabían desde el Perú la acción de tales peruanos, obedecía al medir la situación, cuando las apariencias de todos nuestros problemas eran más bien para meditar y desesperarse de su gravedad, puesto que no se ocultaba a nadie la proximidad de complicaciones internacionales que favorecerían la política chilena y dañarían al Perú en sus puntos vitales. Pero nada detuvo a los peruanos enemigos de la Confederación, ni aún el claro peligro entre nosotros de patente anarquía, de mayores odios, de nuestra incultura política y de falta de alma nacional; ni aún, por fin, la moral tan baja y lo predispuestos que estábamos por la fiereza bravía de la raza a las revoluciones más sangrientas. Los peruanos de más figuración, que daban vueltas alrededor del gobierno chileno con el fin de conseguir apoyo para traer por tierra a la Confederación, se consideraban como aptos para gobernar al Perú; no existía ninguno de esos líderes que no se creyera con las facultades necesarias para un futuro presidente de nuestra república. Lo curioso es que por raro designio del destino, casi todos esos líderes consiguieron, uno después de otro, trepar a la silla del palacio de Pizarro y cada uno dio al poder ejecutivo una extensión casi monárquica, sin hacer caso de cualquier tendencia liberal y sin aceptar control parlamentario alguno, puesto que esta rama era dominado siempre por el gobierno. Para colmo, los colaboradores más importantes del ejecutivo, unieron sus orgullos, vanidades y caprichos a los del presidente, en una adición que debía crear naturales y justas resistencias. Fue una política caudillista y ególatra. La falta de visión de ciertos hombres del pasado, nos lleva al punto que el ministro chileno Juan Manuel Balmaceda pueda exclamar en la sesión de congreso del 6 de setiembre de 1880: "En el litoral del Pacífico de la América del Sur no hay sino dos centros de ac-

ción y progreso: Lima y el Callao, Santiago y Valparaíso; es preciso que uno de estos dos centros sucumba para que el otro se levante. Por nuestra parte necesitamos Tarapacá como fuente de riqueza y Arica como punto avanzado de la costa". Con lo anterior damos por terminados nuestros comentarios a la parte (b). En cuanto a la parte (c), si bien es verdad no podemos asegurar que Santa Cruz sintió predilección por el mar, como por ejemplo no la tuvo Gamarra, tampoco se puede decir que lo ignoró, que manifestó una tremenda ignorancia al respecto, que no "alcanzó siquiera a vislumbrar el decisivo rol que la marina jugaría en la defensa de su grandiosa concepción". Y no es posible aducir tal cosa porque Santa Cruz había lidiado bastante con la armada peruana, se había embarcado en sus buques, conocía de cerca a los marinos y había gobernado el Perú; y no se puede expresar tal cosa, porque sería dudar del poder de la vigorosa intuición india que evidentemente poseía el mariscal de Zepita, es decir, de su agudeza de observación fácil de aplicar en quien entendía la vida política peruana en todos sus aspectos, con una indeclinable independencia de criterio la cual rigió siempre la existencia del **cóndor indio**. De aquí que se hace necesario una definición más a tono con la realidad, que lo afirmado por Vegas. Sería suficiente repasar con espíritu sereno y libre de todo pasionismo la historia de Santa Cruz, para llegar al convencimiento como fueron otros los factores, bastante distintos de la incapacidad del caudillo, los cuales lo privaron del apoyo de una marina proporcional a la empresa que estaba llevando a cabo. Cuando queda derrotado Salaverry y a continuación es fusilado, con este triunfo y tan atroz venganza Santa Cruz recupera la marina más pierde a los oficiales de primera línea que huyen, entre ellos a García del Postigo, entonces a la cabeza de la jerarquía naval; en cuanto a las tripulaciones, ellas como producto de la campaña, los días finales que han sido terribles y la falta de pagas, se han desmoralizado por completo, perdiendo la disciplina y asimilando la enfermedad del motín, ahora eran inútiles esos hombres. El problema trágico para la Confederación era no sólo preparar barcos de guerra, asunto relativamente fácil si se conseguía dinero, si no lo más dificultoso, el conseguir tripulaciones adiestradas, algo que no se puede improvisar salvo con años de ejercicios en la mar, maniobrando el velámen y disparando los cañones. En cuanto a la cuestión de oficiales, había que tomarlos de cualquier parte. Quedaba aún otro asunto, el de los oficiales generales navales, que tampoco podían repentizarse; como singular providencia, Santa Cruz previo aconsejarse con Orbegoso, puso a la cabeza de la armada a generales de tierra, los cuales no sólo ignoraban la profesión de marino, sino que llevaron a bordo unas ideas contrarias al juego natural de los asuntos navales; con esto perdió la armada casi todas sus virtudes peculiares y sus características tan propias y si bien las naves fueron accionadas con mano fuerte, en cambio falló el cerebro que les correspondía. En fin, no creemos que se haga necesario prolongar las presentes líneas, salvo un último aspecto que exponemos a continuación.

Nos referimos al hecho de no haber desarrollado ni Vegas ni Melo, la historia naval de la Confederación Perú-Boliviana de modo ajustado a las fechas de los acaecimientos y de aquí la importancia de poner en seguida una breve cronología de esa época, para uso del lector y el arreglo de sus ideas.

**Breve Cronología respecto del Período de la Confederación Perú-Boliviana**
**Año 1835**

Febrero 22.—Sublevación del general Felipe Santiago Salaverry en los castillos del Callao a las doce de la noche, proclamándose jefe supremo de la república.

Febrero 28.—Quedan armadas dos lanchas cañoneras para defensa del puerto del Callao.

Marzo 1º.—La goleta nacional **1º de Febrero** queda incorporada a la marina de guerra y se despacha con tropas para Huacho, lo mismo que otras embarcaciones más que salen con diversas comisiones. En todo se aprecia la acción diligente del comandante general de marina capitán de navío Juan Iladoy.

Marzo 4.—Recibe en Arequipa el presidente Orbegoso la noticia de la revolución de Salaverry y adopta diversas medidas a fin de defender su gobierno.

Marzo 8.—Sale del Callao a cumplir una comisión la flamante escuadra salaverrina, formada por el bergantín **Huáscar** y la goleta **Limeña**; esto se considera como un verdadero triunfo y los dos barcos antes de dar la vela fueron inspeccionados por el propio Salaverry, cuya presencia despertó una gran animación entre las dotaciones de esas naves.

Marzo 14.—Sublevación en el Cuzco de las tropas contra Orbegoso, siendo apresado el mariscal Miller y sus oficiales.

Marzo 16.—La división de ejército del general Francisco María de Valle Riestra llega a Pisco, trasportada en los buques **Convención**, el mercante **Libertad** y tres más. Una vez en el citado puerto, las tropas se preparan a actuar contra Salaverry.

Marzo 17.—Sublevación en Lampa contra Orbegoso del Capitán Beltrán.

Marzo 19.—Sublevación en Ayacucho contra Orbegoso del coronel Zubiaga.

Marzo 23.—Renuncia el prefecto de Puno general Ramón Castilla y en el mismo dia proclamaron en dicha ciudad el llamado sistema liberal.

Marzo 24.—Habiendo regresado la goleta **Limeña**, después de hacerle algunas reparaciones, sale en convoy con la corbeta **Libertad**.

Marzo 26.—Salaverry que había avanzado hacia la sierra central con el objeto de combatir a los partidarios de Orbegoso fugados de Lima, al arribar el caudillo a Matucana, recibe aviso de la llegada a Pisco de la división Valle Riestra; entonces frente a un peligro realmente considerable, baja precipitadamente de la altura para situarse en Lurín y cerrar por el sur las puertas de Lima.

Marzo 27.—Se presenta en Arequipa al presidente Orbegoso el general Ramón Castilla y durante la conferencia le vitupera su conducta por demostrar Orbegoso en sus actos mucha debilidad de carácter.

Marzo 28.—Sublevación en Pisco de la división orbegosista por el general Juan José Salas y los comandantes Lanao y Coloma; fue apresado el general Francisco María de Valle Riestra y mandado al Callao; el coronel Trinidad Morán se salvó después de preso y fugó llevando la caballada hasta Arequipa.

Marzo 31.—El batallón Ayacucho se sublevó en Jauja, dispersando a balazos los escuadrones Húsares de Junín y el de policía, desapareciendo el gobierno de Salazar y Baquíjano.

Abril 1º.—Fusilamiento en el Callao por orden de Salaverry del general Francisco María de Valle Riestra, sin previo juicio, constituyendo ésto un crimen inútil y vil.

Abril 6.—Zarpa Salaverry del Callao hacia el norte con una división de 600 hombres, para batir en persona al general Nieto; lo hizo embarcado en el bergantín **Emi-**

lio, el bergantín **Congreso** y la goleta Limeña. El coronel Bujunda quedó en Lima haciéndose cargo de la dirección suprema del país.

Abril 7.—En Puno, en la casa del general Miguel San Román y bajo la presidencia de éste, una reunión de oficiales desconoce la autoridad de Orbegoso, se declara a favor de Gamarra y por la federación de los departamentos del Cuzco, Arequipa, Puno y Ayacucho.

Abril 9.—El bergantín **Huáscar**, que había llegado a la vista del puerto de Islay el día 7 de abril, mandado por el capitán de fragata Manuel Loro y el segundo capitán de corbeta Luis La Riva, pidió el día 8 la rendición de la plaza por medio de un bote y parlamentario que fuera rechazado; al día siguiente, entró el **Huáscar** en la bahía hasta el mismo fondeadero, batiéndose con la goleta **Convención** y las baterías de tierra, las cuales hacían fuego con dos cañones de a 18 y seis más volantes, de modo que impusieron su superioridad y el bergantín salaverryno tuvo que alejarse

Abril 11.—Vuelve el bergantín salaverrino **Huáscar** a entrar al puerto de Islay, luchando por dos horas en las mismas condiciones de inferioridad que ya se han anotado; por la noche pretendió sacar a la goleta **Convención** con los botes, pero falló el intento. Como resultado de los combates, la goleta orbegosista fue abandonada por sus oficiales y tripulantes.

Abril 11.—Orbegoso desde Arequipa, manda a José Luis Gómez Sánchez a Bolivia, con instrucciones firmadas también por Ramón Castilla, para pedirle a Santa Cruz un auxilio de 1,500 hasta 3,000 hombres que debían venir a órdenes de Orbegoso; el Perú salía responsable de los gastos y se prometía proponer la federación tan luego se pacificase el país. La misión Gómez Sánchez no tuvo efecto, porque el comisionado se enfermó a su paso por Oruro.

Abril 13.—Desembarca Salaverry con sus tropas en Malabrigo; ya en tierra, valiéndose de desplazamientos casi nunca vistos, con un magnífico despliegue de maniobra, Salaverry lleva sus tropas de un lado a otro, cortando constantemente el avance de Nieto.

Abril 21.—Regresa al Callao el bergantín **Huáscar**, mandado por el capitán de fragata Manuel Loro; por orden superior se desarma el barco regresándolo el día 25 del citado mes de abril a sus dueños Melchor Sevilla y Carlos Gustavo Anderson, este último que también había sido su capitán.

Abril 22.—El comandante general de marina pasa una comunicación al ministro del ramo, elogiando la actuación del capitán de corbeta graduado Luis La Riva como segundo comandante del bergantín **Huáscar** en la campaña que este buque acababa de efectuar a Islay y lo propone para su ascenso a capitán de corbeta efectivo.

Mayo 3.—Pacto entre Santa Cruz y Gamarra, después de su entrevista en Chuquisaca. Estaba Gamarra asilado en Bolivia desde el 28 de mayo de 1834. Por este acuerdo, se obligaba el mariscal Gamarra a derrocar el régimen de Salaverry y llevar a la práctica la unión entre el Perú y Bolivia en una república federal; por su parte, el mariscal Santa Cruz, se comprometía a auxiliar a Gamarra para que ingresara al Perú y procediera a cumplir lo pactado.

Mayo 4.—En Chuquisaca, el mariscal Gamarra, recibe un pasaporte del ministro de relaciones exteriores de Bolivia para pasar al Perú.



(CONTINUARA)

# REVISTA DE MARINA

Mayo y Junio
Año 50 - No. 3

## Contenido

1964
Vol. No. 289

Pág.

**Filosofía de los Reglamentos** . . . . . 229
Por el Capitán de Fragata A.P. Alberto Jiménez de Lucio

**Conozcamos al Adversario** . . . . . 233
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis F. Villena Gutiérrez

**Viaje de Instrucción 1964** . . . . . 253
Por el Capitán de Corbeta A.P. Jorge Portella Roca

**Los cañones aún no se han ido** . . . . . 264
Por el Capitán de Corbeta USN. (R) John O. Stull

**"Cuide su Gente"** . . . . . 274
Por el Capitán de Corbeta USN. S. A. Swarztrauber

**Las Operaciones de los Submarinos Británicos durante la Segunda Guerra Mundial** . . . . . 290
Por el Capitán de Corbeta R. N. Gilbert

**Crónicas de Ayer** . . . . . 304
El Combate del "Huáscar" con las naves británicas "Shah" y "Amethyst"
Por el Sr. Javier Buenaño Muro

TRADICIONES NAVALES PERUANAS
**Los Gálvez**
**Los Cárcamo**
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio

**Revisando Libros** . . . . . 330

**Notas Profesionales** . . . . . 332

**Informaciones Mundiales** . . . . . 338

**Crónica Nacional** . . . . . 349

**Historia de la Marina de Guerra del Perú.—**
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas

NOTAS AL CAPITULO V (Continuación)
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

# REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Julio Giannotti Landa
ADMINISTRADOR
Capitán de Fragata A.P. Juan Egúsquiza Babilonia
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de la Romaña
REDACTOR
Capitán de Corbeta A.P. Jorge Telaya Hidalgo

## DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez. Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure, Abril 1963 a Enero 1964.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

REVISTA DE MARINA

Mayo y Junio
Año 51 - No. 3

1964
Vol. No. 289

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

# Filosofía de los Reglamentos

Por el Capitán de Fragata A.P.
ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

El Oficial de Marina vive en un mundo de reglamentos. Un reglamento le indica sus obligaciones y sus derechos, otro las condiciones para el ascenso, otro los uniformes que debe usar, otro las inspecciones que debe efectuar al material a su cargo, y así sucesivamente. No es, pues, una exageración decir que los reglamentos son de la mayor importancia en la vida del Oficial.

Todo buen Oficial conoce sus reglamentos, así como todo buen ciudadano conoce las leyes. En realidad, los reglamentos son para la Institución lo que las leyes son para el país. Pero mientras que la función legislativa es delegada por el pueblo a sus representantes en el Congreso, la naturaleza netamente profesional de los reglamentos impide una similar delegación: los reglamentos tienen que ser escritos por nosotros mismos. Creo que el interés de la Oficialidad en esta parte activa de la reglamentación —la elaboración de reglamentos— no guarda proporción con la tremenda importancia que éstos tienen en su vida profesional, y la finalidad de estas líneas es despertar una inquietud a este respecto. Todo Oficial de Marina, creemos, debe ser un "reglamentador" en potencia.

Comencemos por aclarar lo que un reglamento puede hacer, y lo que no puede hacer. Hay quienes creen que todo lo que hay que hacer para "componer" el mundo es dar sabias leyes y exigir su fiel cumplimiento, mientras que otro grupo sostiene que sólo mejorando al individuo se logra verdadero progreso. Aunque es imposible trazar una línea divisoria absoluta, podríamos decir que en el primer grupo están los políticos y los legisladores, y en el segundo los educadores, filósofos y religiosos. La verdad —como casi siempre— es que ambos tienen razón. Es cierto que el mejor reglamento fracasará si tiene que ser interpretado y obedecido por personal sin suficiente educación o criterio; más también es cierto que un mal reglamento puede desorganizar una Institución o desmoralizar a sus mejores elementos por alto que

sea el nivel educacional de sus miembros. En pocas palabras, los buenos reglamentos no son sustituto, sino necesario complemento de una buena selección y educación del personal de la Institución.

Un buen reglamento debe reunir muchas condiciones. Trataré aquí de discutir las que me parecen más importantes. Un reglamento debe ser consistente, es decir, no debe tener contradicciones. Esta consistencia debe ser tanto externa como interna. Externa significa ubicar al reglamento dentro de la jerarquía de los reglamentos, jerarquía que es tan importante como la existente en la Oficialidad. La organización básica de la Marina es materia de una o varias leyes del Congreso, la máxima autoridad legislativa del país. Los reglamentos de mayor trascendencia son sancionados por Decreto Supremo, los que le siguen en importancia por Resolución Suprema o Resolución Ministerial. Un reglamento subordinado puede ampliar otro de mayor jerarquía, pero nunca modificarlo. Uno de los requisitos esenciales del futuro "reglamentador" debe ser, por lo tanto, un íntimo conocimiento de las leyes y reglamentos básicos que rigen la Institución. Consistencia interna quiere decir que ningún artículo de un reglamento contradice lo establecido en otro artículo del mismo reglamento, y aunque esto pueda parecer obvio, las inconsistencias internas son mucho más frecuentes de lo que podríamos imaginar. Para evitarlas se requiere: (a) ser conciso pero completo, eliminando cualquier ambigüedad, sin dejar nada "en el aire" o que se preste a interpretaciones contradictorias; (b) conocer los principios básicos de la lógica, ya sea estudiando la materia en sí o leyendo escritos de buenos autores; y (c) desarrollar una buena redacción, para poder convertir con fidelidad la idea en palabra escrita.

Otra condición esencial de un buen reglamento es el ser adecuado a las circunstancias y a la realidad de los que tendrán que obedecerlo. El peor daño que se le puede hacer a la Institución es dictar una reglamentación incumplible. A primera vista parece que el asunto no es de mayor trascendencia: como lo que se exige está fuera de la realidad, simplemente no se cumple y allí quedó la cosa. Desgraciadamente el problema no es tan sencillo. Si un reglamento no se cumple, ¿por qué cumplir el otro, que simplemente nos incomoda? —Todavía está fresca la memoria de la "Prohibición" norteamericana, desafortunada proscripción forzada de las bebidas alcohólicas en los Estados Unidos, que convirtió a la gran mayoría de norteamericanos en consuetudinarios infractores de la ley. La época de la "Prohibición" está tristemente asociada con el florecimiento de los "gangsters" y un decaimiento general de la moral pública en ese país. Esta condición también nos exige la mayor cautela en adoptar reglamentaciones de otros países, que probablemente han sido hechas para circunstancias y personal completamente diferentes. No debemos, indudablemente, desperdiciar la experien-

cia de países más avanzados; lo importante es recordar que nuestra misión no es ADOPTAR sino ADAPTAR, y esto último exige mucho estudio y cuidado.

Una tercera condición del buen reglamento es la impersonalidad. El gran avance que representó para la humanidad pasar de la voluntad caprichosa de un soberano al imperio de una ley justa e imparcial, se vé desvirtuado cuando se hace una ley obviamente discriminatoria, "dirigida" a favor o en contra de uno o varios individuos o entidades. El resultado es similar al del caso anterior: pérdida de respeto por la ley en general, con todas sus terribles consecuencias.

El buen reglamento debe establecer claramente las misiones, funciones y atribuciones. Esto no es nada sencillo. La misión es una expresión suscinta del fin que se persigue, y debe encerrar en pocas palabras toda una filosofía. La misión de la Escuela Naval, por ejemplo, debe ser un compendio de todo lo que esperamos de un Oficial, lo que a su vez depende de lo que esperamos de la Institución (es decir, la misión de la Institución, que debe estar expresada con igual claridad en la correspondiente reglamentación); y esto último no puede realmente desligarse de nuestros ideales nacionales, filosóficos y religiosos. No debe escatimarse tiempo ni esfuerzo alguno para establecer claramente la misión: si ello no se hace, todo el reglamento sufrirá. Los norteamericanos prestan a esto gran atención, y es interesante observar, por ejemplo, las variaciones en la misión asignada a su Academia Naval, en los últimos 25 años, motivadas por variaciones en la política y objetivos nacionales.

Las "funciones" son los deberes u obligaciones de las autoridades responsables del cumplimiento de la misión. **Estas casi siempre están claramente estipuladas en nuestros reglamentos. No sucede igual con las "atribuciones", es decir, con las prerrogativas o derechos que esas autoridades tienen para poder cumplir la misión. A veces se enumeran algunas atribuciones junto con las funciones, y otras veces simplemente no se mencionan. Esto desconoce el principio básico de que no puede haber responsabilidad donde no hay autoridad, y que a quien se asigna gran responsabilidad hay que darle gran autoridad.** De modo que éste es mi consejo a los futuros "reglamentadores": a continuación de la misión, dar las funciones, e inmediatamente después un artículo que comience "Para cumplir con las anteriores funciones, él... tendrá las siguientes atribuciones: ...". Ejemplos de atribuciones son el poder dirigirse directamente a ciertos funcionarios u organismos, autorizar ciertos gastos, efectuar destaques de personal, modificar ciertas órdenes de acuerdo a las circunstancias... etc. Cuanto más detalladas se den las funciones y atribuciones, tanto mejor. Poner simplemente que "se tendrán todas las atribuciones necesarias para poder cumplir las funciones asignadas" es mejor que emitir del todo las atribu-

ciones, pero no tan bueno (por su vaguedad) como una clara relación de estas últimas.

Otra condición del buen "reglamentador" es considerar su obra como un hijo, al que no basta dar a luz, sino que es preciso seguir educando y corrigiendo durante la vida. Las circunstancias cambian, y los reglamentos deben constantemente adaptarse a las nuevas circunstancias: muchos reglamentos perfectamente buenos cuando se aprobaron han pasado a la peligrosa condición de "incumplibles" por el transcurso del tiempo.

Para terminar, deseo invitar a los Oficiales jóvenes a escribir en la "Revista de Marina". Es ésta una excelente manera de ejercitarse y mejorar la redacción, tan necesaria para el futuro "reglamentador". Más cún, al mismo tiempo nos permite discutir temas que desarrollarán esa educación y criterio que, como vimos al comienzo del artículo, son esenciales para que los reglamentos sean fructíferos. La amplia discusión de nuevos puntos de vista generará el clima propicio para la adopción de nuevas ideas... y, parafraseando a Víctor Hugo, no hay fuerza tan arrolladora como la de una idea cuya hora ha llegado.



# Conozcamos al Adversario

Por el Capitán de Fragata A.P.
LUIS F. VILLENA GUTIERREZ

Es humano, pero no es muy inligente, combatir algo que por referencias se cree o se sabe que es perjudicial pero que, en realidad, no se conoce. En este aspecto hay que analizar un punto fundamental: si persistimos en una clase de lucha de ese tipo, sin sentido y sin convicción del por qué de nuestra oposición, muchas veces habremos de favorecer, sin saberlo, a quienes justamente estamos oponiéndonos. Y esto nos puede suceder con cualquier tipo de ideología materialista, totalitaria o atea, llámese como se llame, incluyendo a aquellas que se ocultan bajo disfraces de tipo espiritual y democrático. Es por esta razón que deseo presentar aquí una breve reseña de lo que significa Comunismo. No pretendo demostrar que domino el tema, ni mucho menos. Simplemente deseo hacer resaltar los aspectos más importantes de esa ideología, aspectos tomados de libros y publicaciones al respecto. Intento sí seguir un orden, una especie de pequeña historia, organizada, a través de la cual se pueda recordar y fijar una vez más una serie de facetas de la ideología marxista, facetas que casi todos nosotros conocemos pero que, me atrevo a suponerlo así, deben actualizarse ante el insistente empuje y eficacia de la subversión comunista fatalmente favorecida, por otro lado, por nuestros propios errores que, según parece, tardamos en corregir. Debo también expresar otro punto de vista también muy personal: aún cuando una ideología pudiese parecer nefasta y destructiva es condición indispensable mostrar buena disposición para estudiarla (no quiero decir aceptarla), con la esperanza de hallar quizás algo de verdad, en la misma forma en que en caso de necesidad, tuviésemos que hacer uso de una fruta descompuesta tomando aquellas partes que pudiesen conservarse sanas y arrojando el resto. Y ello creo que debe ser así por respeto a esa misma libertad que decimos defender. Basta el hecho de que una o varias personas lancen una nueva ideología para que el resto esté moralmente obligado a informarse de ella, al menos cuando esas ideas adquieren cierta madurez, importancia o influencia. Porque es el producto de cerebros pensantes como nosotros. Rechazar esas ideas sin conocerlas sería negar directa y peligrosamente la importancia y trascendencia de la persona humana, de hombres con carne y hueso como nosotros y nó necesariamente considerados como monstruos o seres de otro planeta. Si son seres

con cuerpo y alma, si poseen un intelecto y si tienen voluntad propia crean con sus opiniones, de hecho, una exigencia: una buena disposición para escuchar y, consecuentemente, rebatir esas ideas con fundamentos, de parte de aquellos que la combatan. Descuento aquí el hecho de que los planteamientos presentados por los ideólogos que conceptuamos erróneos, aparentan ser lógicos y sensatos. Y cuándo podríamos decir que lo son? Creo que una indicación de ello es que si la nueva ideología es capaz de promover la duda de nuestras convicciones y, consecuentemente, incentivarnos a razonarlas aún más, con mayor profundidad, con la intención de buscar puntos de reafirmación en ellas, esa nueva ideología, en verdad, tiene realmente valor y ha sido a la vez el motivo para descubrir nuestros puntos débiles y, en consecuencia, para capacitarnos mejor para presentar nuestra defensa. Antes de ingresar de lleno al tema deseo establecer, hasta aquí, la siguiente conclusión: combatir al comunismo sin estudiarlo no sólo demuestra una falta del sentido humano y sagrado de la vida, muy especialmente de parte de aquellos que creemos en Dios, sino además denota, en mi opinión, una especie de complejo de inferioridad ya que evitar la polémica puede significar, en la mayoría de los casos, el temor a perder un debate. Y lo grave de la época actual podría ser casualmente eso: el reto que ha lanzado el comunismo debe ser tomado por nosotros con la confianza de que nuestra ideología, basada en un cristianismo auténtico, nó de pantalla, posee todas las condiciones del triunfo. En la lucha, en el combate o en el esfuerzo con un sentido, con un objetivo, es condición básica que haya una convicción. De no haberla ello equivaldría a, por ejemplo, abrazar una profesión sin tener la debida vocación y ejercerla no por nuestro propio deseo sino por la del padre o de la madre. Meditemos aquí la grave responsabilidad que en este sentido atañe a las instituciones que, como la Fuerzas Armada, son entidades tutelares de la Patria. Somos de hecho uno de los elementos rectores en el aspecto técnico, moral y espiritual hacia los mejores destinos del Perú. Si algún tipo de entidad u organización se ocupa de "conocer al enemigo" esa es precisamente la Fuerza Armada. Y conocer el comunismo es, en mi opinión, la mayor exigencia que pesa sobre ella porque se trata de una ideología de dimensión mundial y no solamente nacional; enfrentamos una fuerza que intenta variar radicalmente no solamente nuestro sistema de vida sino también una revolución total de los principios y formas de guerra clásica. La captación de mentes a través de la acción sicológica intenta reemplazar o de hecho neutralizar a cualquiera de los tipos de armas hoy conocidas. El comunismo no basa fundamentalmente su estrategia en medios materiales, en armas, sino en la conquista de las voluntades. Y para ello se requiere una mística y un espíritu heroico que sólo pueda ser vencido por una verdad valientemente defendida a través de otra mística y otra heroicidad superior. Por eso es

que opino que el origen de la ideología comunista es de esencia fundamentalmente religiosa, una religiosidad sin Dios, pero religiosidad al fin a la cual solamente puede oponerse otra religiosidad con Dios. La economía, la política, los elementos bélicos, serán factores que jugará roles complementarios a través de este enfrentamiento en donde el objetivo fundamental del cristiano no ha de ser destruír físicamente al materialista sino el de ganarlo a nuestra causa destruyendo sí sus falsas concepciones, sus erradas premisas, sus profundos prejuicios. Es decir, destruir la idea errónea que el hombre tiene en su cerebro y nó destruirlo físicamente. Es, como puede apreciarse, justamente el juego opuesto al que hace el comunismo, ideología cuyo fin es destruir físicamente a sus opositores reemplazando con la fuerza la ausencia de la razón, de la verdad, del fundamento.

Creo, repito, que este debe ser el marco de nuestros estudios cuando estudiemos comunismo. Y ojalá que nadie de nosotros caiga en el grave error, ante este planteamiento o forma de lucha que aquí acabo de sugerir, de confundir lo que es "comprender" al adversario con "temerlo", lo que es "combatirlo adecuadamente", con actitudes "débiles o pusilánimes". Generosidad y heroicidad no son términos opuestos, sino complementarios. Nuestra figura máxima el Almirante Miguel Grau significa un maravilloso compendio de esas dos virtudes: hirió y destruyó al adversario exactamente, y no más en las circunstancias que el momento de la guerra le imponía hacerlo, pero superado el momento jamás vaciló en rescatar y proteger al oponente herido. Si los hombres llegan algún día a perder este sentido de equilibrio entre la ofensa y la tregua generosa, la humanidad, definitivamente, habrá degenerado y sobre sus destrozos no sería posible reconstruir ya prometedores futuros. Con ese mismo sentido, que de hecho involucra firmeza, valor y sacrificio sin medir consecuencias, es como creo que debe combatirse al comunismo.

La palabra comunismo hace oficialmente su ingreso al mundo en que vivimos adquiriendo mayoría de edad, el 17 de Noviembre de 1917, cuando los comunistas se apoderan de Petrogrado. Pero los cimientos de esa ideología se asentaron muchos años atrás. Karl Marx, nacido en Alemania en el año 1818, fue hijo de un conocido abogado y éste deseaba que su hijo siguiese la misma profesión. Karl Marx fue bautizado cristiano porque su padre, a fin de ver favorecidos sus negocios, cambió su religión. No había pues, ni en el padre ni en el hijo, una convicción religiosa. No debe extrañar entonces que Marx hiciese caso omiso de su religión. Tampoco quiso ser abogado. Ingresó a la Universidad de Bonn, de donde fue expulsado y luego fue a la de Berlín. Allí conoció al profesor Hegel a cuyas clases eran las únicas a las que asistía. Hegel negaba el libre albedrío. Decía que nuestras mentes no crean libremente nuevas ideas sino que éstas han sido forzadas en nuestra mente, a la vez, por otras ideas. Esto era indudablemente una negación de que Dios nos ha dado el po-

der de pensar libremente en la misma forma en que casualmente Hegel (que rehusaba ser sujeto a ninguna imposición de ideas) estaba ejerciendo ese derecho en el mismo momento en que lanzaba esa teoría. De hecho, la conclusión de Hegel tenía que ser negar a Dios. Marx llegó entonces a la conclusión de que, aplicando el método de Hegel, de la negación de Dios, creería solamente entonces en aquellas cosas que podría ver y tocar. Podía creer entonces en aquello que es susceptible de medirse o pesarse. En consecuencia habría de creer que el ser humano existe porque puede ser sometido a estos últimos procesos pero no creería en la existencia del alma puesto que el alma no es posible medirla ni pesarla. Por la misma razón no habría de creer en nada espiritual como el cielo, el infierno, el alma o la inmortalidad. No podía naturalmente explicar por qué existe la belleza, el coraje, o cualquier otra realidad espiritual, a pesar de que éstas tampoco pueden medirse o pesarse. Pero se declaró, de todos modos, un materialista, es decir, un hombre que no cree en ninguna realidad espiritual. Lanzó la teoría de que, al no existir Dios, la Tierra y todo lo que sobre ella existe, se crearon por generación espontánea. Dijo que las cosas en este mundo cambian constantemente, pero no cambian por causa de Dios sino porque se encuentran en pugna entre sí mismas. Y así ingresó, de lleno, al campo político-económico-social al anunciar que la forma o sistema de vida de su época (y aún de la nuestra de hoy) sería destruído por la lucha entre la riqueza y la pobreza. Este concepto establecía entonces, en forma absolutamente determinística, que la vida habría de reducirse a una lucha a muerte entre el pobre y el rico por las riquezas del mundo y que, en esta lucha, con el tiempo, el pobre conquistará al rico lográndose así la felicidad absoluta de la humanidad porque los bienes pertenecerán a todos en conjunto bajo la fiscalización del Estado, una especie de Dios Terrenal. Esto significaba pues la negación del derecho de la propiedad, uno de los fundamentos del marxismo. Hasta aquí la evolución de las ideas de Marx arribaron a las tres siguientes conclusiones:

1.—Solamente existen cosas materiales. Las espirituales nó.

2.—La historia del mundo es necesariamente una lucha entre el pobre y el rico.

3.—De esta lucha emergerá el poder del trabajador sobre las demás gentes. Y este poder será perfectamente bueno.

Se crearía entonces, por primera vez para los marxistas, el Paraíso Terrenal. Y dentro de ese Paraíso ni siquiera habría de necesitarse un gobierno ya que no habrían pobres ni ricos, la riqueza estaría igualmente distribuída. Sería entonces un verdadero comunismo. Cimentadas sus ideas entonces comenzó a escribirlas y pronosticó que algún día el comunismo se extendería por el mundo acelerado ese movimiento por los libros que iría produciendo. Un amigo, Federico Engels, ayudó a mantenerlo

mientras que él escribía. Y así fue que lanzó el manifiesto Comunista precedido por su famosa sentencia revolucionaria ¡trabajadores del mundo, uníos! Así fue también como Marx presentaba este aspecto difícil de explicar: producidas las circunstancias adecuadas para vivir en ese Paraíso Terrenal, como por encanto, desaparecería el concepto del principio de la autoridad. Nadie gobernaría a esa pléyade de seres igualmente satisfechos ya que al haberse establecido definitivamente la justicia no habría pues necesidad de organismos rectores o vigiladores de ese nuevo orden. ¿Cómo habría entonces de explicar Marx la muerte también de esa natural inclinación, y aún deber, del ser humano de hacer producir con su esfuerzo los bienes de la tierra si ya no tendría objeto restablecer este sistema competitivo de producir más y mejor que el prójimo, puesto que no existía ya la propiedad ni tampoco tendría objeto ese esfuerzo ya que, de todos modos, a la postre, esa mayor producción habría que ser distribuída entre toda la comunidad?

Los comunistas jamás han explicado esto así como tampoco otros conceptos que han anunciado, ni creo que podrán explicarlas nunca.

Hegel, hasta aquí, fue el ideólogo puro. Marx creyó haber perfeccionado sus teorías e inició la etapa de ejecución expandiendo sus ideas. Pasó su vida como individuo sin patria y en dificultades con el Gobierno Alemán; se trasladó a Francia con su familia, país del cual fue expulsado por su insistencia en predicar la sublevación del proletariado. En Bélgica también recibió orden de salir del país trasladándose por fin, a Inglaterra en donde escribió su famosa obra "El Capital". Marx fue el creador de la guerra revolucionaria: situación de guerra que contra el Estado democrático mantienen fuerzas internas, regulares o no, que dominan parte sustancial del territorio nacional y actúan sometidas al control o influencia de una nación extranjera, en nuestro caso Rusia, China Comunista, etc., atentando contra los postulados de nuestra Constitución Nacional. Marx cambiaba así la concepción de la guerra convencional (capturar primero el terreno y luego caerá la población) dándole un sentido inverso: capturar primero la mente y la voluntad del opositor, mediante la campaña sicológica, y luego, por la subversión de la población habría de caer al terreno sin necesidad de haber combatido a base de las armas convencionales de la guerra clásica y que, en este caso, es de suponer que ni siquiera hubieran llegado a actuar. Es decir: la conquista de la victoria sin haber disparado, quizás, un sólo tiro.

Nuevamente apreciamos, aquí el rol fundamental que juega la disposición del hombre a defender un sistema de vida, disposición estructurada a base de principios y convicciones que van formando esa voluntad para la lucha en defensa de los ideales de la doctrina que se dice defender. Allí, en Londres, Marx murió en el año 1883. Trece años antes había nacido Vladimir Ilyich Lenín, en Rusia, justamente el país en donde Marx

había pensado poner en práctica su nueva doctrina. Lenín universitario a los 17 años, inicia sus campañas de subversión contra el gobierno y lo expulsan de la Universidad. Continúa sus campañas embebido con las teorías de Marx y es deportado a Siberia para ser desterrado después. En Suiza edita un periódico revolucionario. Allí elaboró, concretamente, los planes de acción que hasta hoy sufre actualmente el mundo occidental. Enunció que, desde esos momentos, el comunismo se constituía más como una forma de acción que como una ideología pura y estableció entonces su Ley Moral que es casualmente la negación de la moral: todo lo que sirva para adelantar el progreso de la revolución es bueno; no importan los medios, lo importante es el fin. Profunda diferencia con el cristianismo y nuevas contradicciones estableció así Lenín. El cristianismo trata de lograr un fin bueno por medios igualmente buenos; no se debe matar para lograr después el respeto a la vida, no se debe robar para ejercer después la caridad.

Lenín pensó en que la única forma de poner en práctica las ideas de Marx sería reuniendo un grupo pequeño y entrenarlo bien y, por medio de éste, ir progresivamente aglutinando a otros sectores del proletariado mundial, pero poco a poco, con gran cautela, pues si el grupo se hace rápidamente muy grande se debilita y comienza la confusión. Lenín deseaba en realidad un grupo pequeño pero decidido a todo, sorprendentemente agresivo, en donde cada miembro trabajaría sin pausa pero sin prisa, con cautela, para destruir la sociedad de su época. Su primer objetivo era Rusia en donde un grupo de marxistas bien entrenados, utilizando todos los medios posibles, incitarían al pueblo a derribar al Gobierno a fin de, logrado esto, instalar comunistas en el poder. Sus secuaces recibieron el nombre de bolcheviques y que más tarde transformó ese nombre en lo que hoy conocemos como Partido Comunista. Lenín se constituyó entonces en el Jefe Supremo de los bolcheviques y estableció la estructura, la jerarquía de valores, la organización de ese sistema político para llevarlo al triunfo. La autoridad máxima estaba, como está hoy, encarnada en el Dictador, llámese Lenín, Stalin o Krushchev; bajo él el Partido Comunista, después el Gobierno y, por fin, el pueblo.

En el año 1905, en Finlandia, Lenín toma contacto con Stalin, de quien tenía referencias como un individuo que se trazaba una meta y arremetía contra cualquier obstáculo que se le presentase hasta obtener su objetivo. En 1917, con una Rusia sumamente debilitada por la I Guerra Mundial, se presentaba un campo fértil y una gran oportunidad para la irrupción del comunismo en el escenario político mundial. Lenín con esa notable sicología que ha caracterizado a los dirigentes comunistas de ayer y hoy, mueve los hilos de sus grupos bolcheviques y comienza a minar la moral del Ejército Ruso bajo la propaganda de que Rusia ha combatido en la Primera Guerra Mundial

durante un largo tiempo no habiendo conseguido en esta lucha contra Alemania sino pérdida de territorio y muchas vidas y que, esa contienda aún no finalizada, era una guerra sin esperanza y que la lucha debía cesar sublevándose el Ejército y los trabajadores en las ciudades contra el Gobierno.

La maquinaria comunista estaba lista a funcionar; faltaba sólo el combustible, ese combustible que ha movido y mueve todavía a ese sistema político: el odio, otro concepto totalmente opuesto al amor, base de la filosofía cristiana. Distribuyó armas a los campesinos a la vez que les prometía la entrega de tierras que, según decía, les pertenecían pero sin decirles también que, triunfante la revolución, habría de quitársela después.

Quizás el más adecuado para proveer ese combustible fuese un hombre que tuviese una formidable capacidad de odio. Ese fue León Trotsky a quien Lenín encargó organizar la revolución. Trotsky viajó a Petrogrado en donde tendría lugar una especie de conspiración de altos oficiales del ejército ruso. Audazmente, se introdujo en ese conciliábulo y los convenció de que el Gobierno debería ser derribado, no defendido y la guerra finalizada, no continuada. Así, con la confabulación del ejército el 6 de Noviembre de 1917 fueron ocupados todos los lugares importantes de Petrogrado y derribaron al Gobierno. Pero éste era un movimiento sincronizado con el de otros grupos bolcheviques en Moscú. Triunfante la revolución Lenín reaparece en la escena. Había utilizado a Trotsky no sólo por su capacidad de odio y de organizador sino también porque antes del triunfo ya había llegado a ser él, Lenín, una figura conocida, impedida además, de ingresar a Rusia. Trotsky, en consecuencia, fue su instrumento. Lenín organizó entonces un nuevo gobierno con Stalin y Trotsky como sus dos principales ayudantes y sus esfuerzos se encaminaron entonces a celebrar la paz con Alemania puesto que necesitaba utilizar al Ejército Ruso como otro instrumento en apoyo de su nueva política. Así fue como si bien en la Segunda Guerra Mundial Rusia apoyó a los aliados hasta su finalización por intereses puramente políticos en esa Primera Guerra abandonó el esfuerzo de guerra de los Aliados en el momento en que, también por razones políticas, no le convenía seguir haciéndolo a Vladimir Ilyich Lenín. Pero el odio no había terminado de desbordarse. Los prejuicios, la premeditación, clamaban por culminar en más hechos. Con la designación deTrotsky como Jefe Supremo del Ejército Ruso se creaban las circunstancias favorables para ese fin. Y así comenzó el sistema de intrigas y de traiciones que han hecho posible hasta hoy la mantención de un régimen marxista en Rusia. Se creó la Policía Secreta, llamada la Cheka, cuyo fin sería localizar a aquellas personas que no estuviesen de acuerdo con el nuevo régimen y liquidarlas de inmediato, sin más trámites. Se suprimió la propiedad privada aduciéndose que la tierra pertenece al

Estado. Esta es otra de las fundamentales diferencias con la ideología cristiana; el concepto de propiedad es condición básica para el ejercicio de nuestra filosofía, siempre y cuando ésta se ejecute en función social y nó en función de poder, de política de grupo o de lucro. Se hicieron falsas promesas en el sentido de otorgar la independencia de cualquier estado que quisiera separarse de Rusia y fue así como Lenín, hábil y arteramente, se enteraba de que, por ejemplo Ucrania, tenía intención de hacerlo. La orden inmediata fue entonces; arrasar Ucrania con el Ejército Rojo inficionado ya, casi totalmente, por bolcheviques. La enseñanza religiosa, desde que para los bolcheviques Dios no existía, fue abolida y las iglesias profanadas y clausuradas. Y comenzó a extenderse el movimiento comunista en dimensión mundial bajo la égida de un nuevo grupo rojo llamado Comintern cuyo propósito era el de difundir el comunismo en el extranjero, de cualquier manera posible, dirigidos por Zinoviev. Canadá, Francia, EE.UU. de N.A., fueron sus primeros objetivos. Mientras tanto, en Rusia, se desarrollaba otra guerra de dos años contra grupos de rusos anticomunistas que con el nombre de Ejército Blanco se oponían al Ejército Rojo. El Ejército Blanco fue liquidado en esos dos años y Rusia conmenzó una terrible época de hambruna soportada, en parte, gracias a la ayuda norteamericana en 1922. La fiscalización de la tierra totalmente en manos del Estado no funcionaba y es aquí en donde Lenín admite su primer fracaso al tener que devolver al campesino las tierras que les había despojado. El 21 de Enero de 1924 muere Lenin cuyo mausoleo se puede ver hoy en Moscú.

Se presentaba ahora uno de los gravísimos problemas, esa terrible encrucijada que significa el asunto de la sucesión en un régimen dictatorial. Los lobos se comenzaban a movilizar en pos de posiciones estratégicas para cazar a la presa. Stalin? Trotsky? Zinoviev? Kamanev? Cuál de los cuatro habría de suceder a Lenín?

El astuto Stalin preparó cautelosamente y hábilmente la trampa. Este hombre que había iniciado su carrera política desde los 16 años y que había ingresado al seminario para ser sacerdote ortodoxo fue expulsado de ese centro de estudios por estar de acuerdo con la ideología de Marx. Desde 1902 a 1913 había sido hecho prisionero y seis veces por haber planeado robos a diversos bancos para beneficio de los bolcheviques. Este hombre había tenido limitada participación en la revolución del año 1917 pero al finalizar ésta había sido nombrado coeditor del órgano oficial del Gobierno Comunista, el Pravda, y, a la vez, Secretario del Partido Comunista. El otro editor de Pravda era Leo Kamanev, quien también soñaba con reemplazar a Lenín. Pero mientras que Kamanev, Zinoviev y Trotsky estaban de "ida" ya Stalin había "ido" y "regresado" muchas veces. Sabía que al morir Lenín, Trotsky sería su principal adversario y planeó entonces ganarse la amistad estrecha de Kamanev y Zinoviev

a la vez que lograba que los amigos de Trotsky perdieran sus puestos principales. Trotsky no fue tan ingenuo de no caer en la cuenta de la jugada pero no tuvo la rapidez ni la previsión de Stalin. Inclusive Kamanev y Zinoviev, al apreciar que estaban siendo utilizados como instrumentos de la sed de poder de Stalin voltearon sus fuerzas hacia Trotsky para detener los intentos de Stalin. Pero muy tarde. Ya Stalin había adquirido el poder necesario y había barrido los obstáculos más importantes para su ascensional y vertiginosa subida. De inmediato desterró a Trostky y no descansó de pensar en la sombra que podría hacerle hasta que un agente stalinista lo asesinó en Méjico en el año 1940. Luego hizo fusilar a Kamanev y a Zinoviev. A esta altura de esta narración viene a nuestra mente toda clase de imaginaciones sobre la forma de cómo se habrá realmente producido el "cambio de postas" entre Stalin y Kruschev. Quizás algún día lo sabremos. El artífice de la propaganda, de la acción sicológica, de la intriga y del desarrollo industrial comunista, José Stalin, se convirtió rápidamente en el ídolo nacional. Fomentó el crecimiento de la Liga Juvenil Comunista, una especie de Escuela de aspirantes para el ingreso al Partido Comunista para lo cual debían aprender primero a reconocer que Stalin y el Partido son dioses. Kruschev fue uno de los principales idólatras, a esta altura de los acontecimientos, del admirado Stalin. Stalin continuó la misma política de crueldad, de arrestos y de asesinatos, con aquellos que se atreviesen a discrepar o diferir con el régimen. No sólo actuaba ya la Policía Secreta irrumpiendo en los hogares y llevándose intempestivamente a un hijo o al mismo padre de familia en un viaje sin regreso sino que además se alentó la delación de los padres por parte de los hijos, o entre hermanos. Es así que hoy se exhibe "orgullosamente" en un parque de Moscú la estatua de Pavlik Morozov "heroico" muchacho que delató a sus padres como anticomunistas. Se intentaba así, como se intenta hoy, fiscalizar el hogar mediante el terror impidiendo que se desarrollen así esa escuela o centro de opinión, de personalidad y de convicciones que es el seno familiar y cuyo ejercicio constituye un serio obstáculo para imponer la autoridad de un régimen dictatorial. Ello, sumado a la desconfianza del esposo hacia la esposa o de éstos a los hijos y viceversa al tenerse ya conciencia de que dentro de la propia casa se había organizado quizás un mecanismo policial de delación, atentaba finalmente a la estabilidad del hogar, el nexo conyugal se rompía porque la desconfianza había hecho crisis justamente en el ambiente en donde la confianza, la lealtad y la gratitud es más necesaria. Stalin aplicó nuevamente, con toda su fuerza, otra vez sin ninguna limitación, el principio marxista de que las tierras, y todos los bienes de producción y consumo, pertenecen definitivamente al Estado y a la cual Lenín le había dado cierta flexibilidad obligado, desde luego, por la crisis alrededor del año 1922. Se crearon las llamadas "granjas colectivas". Ante este nuevo sis-

ma reaccionó el campesinado y, como expresión de rechazo, destruyó gran parte de las cosechas y aún de la ganadería, con la esperanza de hacer retroceder al Gobierno. El resultado fue: nuevos períodos de hambruna y deportaciones en masa a las inhóspitas y frías tierras de Siberia. Y, por fin, para satisfacción del sistema político-económico y social marxista-leninista-stalinista el sistema comenzó a producir sus frutos. ¿A qué precio? Al precio de la libertad, al precio de la propiedad privada, al precio de la dignidad y de la conculcación de los valores espirituales del individuo. El pueblo tendría que optar por someterse al tipo de trabajo en las granjas colectivas o ser desterrado, muchas veces exterminado después. Aquí, en esta época, puede decirse que se inicia ese impresionante desarrollo agrícola, industrial y científico del pueblo ruso, obtenido a un precio terrible de sangre, sufrimientos e injusticias. Decididamente el comunismo se abocaba a la tarea de destruir totalmente el edificio político-económico y social del mundo occidental hasta reducirlo a escombros. Su objetivo no era, por cierto efectuar en él las modificaciones que fuesen necesarias para hacerlo más funcional y eficiente. No, todo lo edificado anteriormente adolecía de errores, por lo tanto, habría que construir otra estructura totalmente nueva, concebida bajo el nuevo orden. Es decir, los comunistas partieron así de una serie de graves prejuicios que podrían ser hoy fatalmente los mismos que muchos de los occidentales están observando con respecto al sistema que estamos combatiendo. No se trata, de rechazar totalmente de plano una nueva concepción, por mala que ésta parezca, sino que, debe analizarse detenidamente todo el sistema, parcial e íntegramente, aceptar con honradez lo que haya de verdad y, desde luego, rechazar totalmente lo que haya de falso.

Stalin inició así la "era industrial soviética". Creó los planes quinquenales que habrían de llevar a Rusia a un nivel de gran desarrollo en lo referente a la industria pesada. ¿En cinco años levantar violentamente a Rusia desde un bajo nivel industrial hasta lograr convertirla en una potencia mundial de primer orden? ¿En cinco años, podría ser esto posible? Sí, sí es posible. Todo depende del sentido con el que se piense ejecutar y cómo, con qué reparos morales se intenta hacerlo. ¿Acaso no sería posible obtener una conquista similar si un dirigente de una empresa comercial, en nuestro país o en cualquier otro, si pudiese o quisiese constituirse en un tirano haciendo trabajar a su personal 14 ó 16 horas diarias so pena de ser liquidado o, por lo menos despedido, no respetando las legislaciones laborales ni disposiciones constitucionales (siempre y cuando desde luego que hubiese un Gobierno que se lo permitiese)? No necesita ser un individuo extraordinariamente dotado para imaginarse el éxito que tendría el sistema, éxito material desde luego, aunque un desastre moral. Así fue Hitler y también Mussolini.

La intención del comunismo al levantar industrialmente a ese país no fue otra que desarrollar un pode-

roso ejército que apoyara su política de dominación mundial. Y la industria pesada es la base de la preparación de la guerra. Un proceso de industrialización en un plazo tan corto hizo necesario extremar la jornada de trabajo, hacer más penoso el trabajo forzado, hacer más expeditivos y sumarios los juicios contra aquellos que discrepaban o se resistían a las nuevas cuotas de sacrificio. No se podía, pues, desde luego, ampliar rápidamente el número de miembros del Partido Comunista ante esta situación; sólo podría hacerse cuando fuesen vencidos definitivamente los focos de resistencia. La memoria de Lenín adquiría nuavemente actualidad. Lenín enunció claramente que el Partido no debía crecer sino en proporción a las conquistas que se fuesen obteniendo; Stalin continuaba con esa práctica y así labraba el éxito.

A esta altura de los acontecimientos desearía el autor de este artículo formular la siguiente pregunta: ¿Hemos pensado alguna vez en todas esas legiones de mártires que dieron su vida antes que vivirla sin dignidad y libertad, aunque fuese con pan? El orden que impera hoy en Rusia y en sus satélites se ha construído a pesar de ellos. Probablemente también entre ellos hubieron ingenuos que, al principio, aceptaron el nuevo régimen pensando en su justicia y en su bonanza. Digo "también" porque esa clase de ingenuos hasta hoy existen en esta mitad del mundo, en la del mundo occidental. Pero cuando éstos sufran en carne propia la farsa del sistema y sean después las nuevas víctimas de sus propios desengaños y vayan a engrosar las filas de los que murieron sin dudar jamás de su falacia entonces los espíritus de los héroes siberianos y de tanta gente buena del pueblo ruso acudirá a nuestra memoria y se constituirá en el símbolo, en la bandera, en la fuerza que moverá a los espíritus para corregir ese sistema de vida vergonzante. Pero, a diferencia de lo que ha hecho el comunismo, esa transformación deberá hacerse fundamentalmente sin odio pero con amor, sin sangre pero con justicia. Habremos de pensar también que hoy, en la misma Rusia, pueden existir muchos ciudadanos que se hallan inhibidos de corregir los errores de su sistema y que ni tienen la fuerza ni las posibilidades visibles de lograrlo, como lo fue gran parte del pueblo Alemán bajo la dictadura nazista. Ellos también son héroes. Y, por último, analizar a los mismos dictadores soviéticos nos conduce, creo yo, de ningún modo a justificar sus actitudes pero sí a explicar que quizás éstas han sido favorecidas en parte por situaciones realmente de injusticia, explotación y dictadura también de otro tipo del hombre occidental. Quiero decir que así como en Alemania o Rusia han nacido terribles dictaduras podrán suceder igualmente hoy en cualquier punto de la tierra, no interesa su ubicación geográfica, no importa si es Oriente o si es Occidente, podrían suceder, digo, nacimientos de otros tipos de dictadura allí donde haya un tipo equís de materialismo, allí donde falte el amor, allí donde falte la moral, la caridad y la justicia.

El plan quinquenal de Stalin no alcanzó, de todos modos, el éxito esperado. Pero se obtuvo un notable desarrollo. Y así llegó el año 1939. Nuevamente el mundo en guerra. Stalin acuerda no pelear contra Alemania y firma con Hitler un Pacto de No-agresión. Pero ese pacto no impide a Stalin, desde luego, en la misma forma traicionera que Hitler ataca a Polonia por el lado Oeste, atacarla por el lado Este. Y luego, el mismo zorro soviético, invade después Finlandia, Latvia, Estonia y Lituania, a pesar de los pactos de no agresión que también tenía con estos cuatro últimos países. Rusia y Alemania se repartían así la presa y ganaban, el primero, 77,000 millas cuadradas y Alemania 73,000.

Comenzaba así la labor de la sanguijuela. Masivas deportaciones de esos países hasta la Rusia Soviética. Familias polacas y de los países bálticos fueron transportados, de la noche a la mañana, a un extraño país. Y muchas de ellas totalmente desmembradas. Cuesta realmente trabajo imaginarse tanto dolor, pero una vez logrado ese proceso de imaginación, se reafirma la admiración y el sentimiento de solidaridad hacia esas víctimas propiciatorias. La destrucción del ejército polaco a raíz de una maniobra ruin del Ejército Rojo significa un monumento a la bestialidad humana que sólo podría olvidarse cuando voluntariamente se desee no producir más rencor en este revuelto mundo.

Mientras tanto el pequeño y adiestrado ejército finlandés estaba presentando una eficaz resistencia a los rojos. Pero finalmente Finlandia cayó vencida. El precio de la derrota: la décima parte del territorio finlandés pasaba a formar parte de Rusia. Por otro lado, Francia y Gran Bretaña declaraban la guerra a Alemania por la invasión de Polonia. Stalin adquiría así, de relancina una gran facilidad de maniobra. Las posibilidades de ataque de Alemania a Rusia eran más remotas pues Hitler, según Stalin, tendría que volcar su peso bélico hacia el oeste. De modo que por esa razón Rusia no tendría que preocuparse mucho de la guerra teniendo, por el contrario, bien guardado ese lado (¡ironías del destino!) por el mismo Ejército Nazi, su enemigo potencial. Stalin podía entonces seguir tranquilamente construyendo su gran maquinaria que más tarde debería dominar el mundo después, por supuesto, de producidos los destrozos resultantes de la contienda de los pueblos oponentes al resurgimiento del comunismo. Pero esa agradable sensación le duró realmente muy poco. Veintiún meses después de iniciada la II Guerra Mundial, Alemania ataca a Rusia. ¡Terrible situación para Stalin si no pedía ayuda a los Aliados! ¿Acaso el pueblo ruso no había apreciado con desconcierto y desengaño que la enorme potencialidad comunista a duras penas había logrado abatir al ejército finlandés? y ahora, frente a Alemania, el fracaso total del sistema comunista podría producirse. La gran estructura comunista estaba en inminente peligro de desmoronarse. Además, y esto ya era lo peor, el Ejérci-

to Nazi estaba siendo recibido a su paso de invasión arrollador con grandes muestras por parte del campesinado y del ciudadano ruso en general cual si fuesen próceres de una nueva emancipación, los libertadores que habrían de devolverles sus tierras, sus propiedades, que abrirían nuevamente las puertas de sus templos. Pero es que otra ideología materialista como la nazista no estaba, no podía estar, capacitada para captar ese sentimiento. ¿Acaso ellos habían venido en misión de paz; acaso ellos estaban luchando por el bienestar material de otros pueblos que no fuese el suyo propio; acaso ellos no estaban dedicados real y únicamente a disputarse con Rusia, Japón e Italia el posterior dominio del mundo? No, ellos no serían ningunos perdonavidas y, en consecuencia, estos rusos sufrieron un nuevo desengaño; fueron barridos con la metralla y destruídos como destruídas fueron sus cosechas, sus propiedades, sus hogares y sus familias. La única forma en que el Ejército Alemán debía avanzar era sobre escombros, sangre y fuego. No se trataba de construir nada pero sí de destruirlo todo. No eran hombres, humanos ya. Habían sido bestializados por Hitler en la misma forma en que el Ejército Rojo había y seguía siendo bestializado por Lenín y Stalin. Ante esta situacin Stalin decidió dos cosas: levantar velozmente el espíritu patriótico del pueblo ruso, el nacionalismo soviético, no, por supuesto, como una forma de exaltar este valor espiritual de un pueblo sino simplemente para lograr el rechazo y la derrota de los invasores y, a la vez, decidió también plegarse al esfuerzo de guerra Aliado, no por defender una causa justa, sino con la intención de obtener ayuda ahora . . . y más dividendos después. La Iglesia no fue puesta de lado en esta campaña de incitación al amor patrio. Stalín se acordó entonces que la Iglesia exalta el amor patrio y la conciencia cívica, por consiguiente, era cuestión de jugar con el momento, nuevamente por pura conveniencia política, y entonces para congraciarse con el pueblo y lograr sus objetivos Stalin levantó un poco las restricciones que había impuesto a la religión. Estableció ciertas libertades para la Iglesia Ortodoxa pero bajo la condición de cooperar con el partido Comunista. La constante propaganda trajo buenos resultados. Se anunciaba que la movilización industrial y del elemento humano no obedecía principalmente a defender al comunismo sino a la patria; un llamado al cual ningún ciudadano ruso podía sustraerse (sin necesidad de que lo obligaran) aunque muchos advirtiesen que su esfuerzo no iba, precisamente, a ser empleado con el fin tan sublime que se exponía. ¿Hubiera sido posible hacerlo en otra forma? Positivamente nó, porque los EE. UU. de N.A. y la Gran Bretaña, los aliados de entonces, sabían muy bien que Rusia trataría por todos los medios y en toda clase de circunstancias de lograr "puntos a favor" del comunismo a expensas de la causa Aliada, a expensas del esfuerzo aliado, a expensas de cualquier cosa, inclusive de los ideales que la guerra que, con-

ducida contra otro tipo de totalitarismo, trataba de alcanzar. Había entonces que obrar, con mucha cautela.

El efecto de la invasión alemana era bastante perjudicial. Los implementos de guerra soviéticos, muchas fábricas y también gente había sido destruída y aniquilada. Era urgente una ayuda, especialmente norteamericana, para continuar el esfuerzo de guerra. Era indispensable reponer el material perdido pues los comunistas por sí solos no podían hacerlo con la celeridad que el caso requería. De todos modos, para dar la sensación de que Rusia no intentaba difundir su política en dimensión mundial aparentó haber dispersado el Comintern. Pero la realidad era que el Comintern, por lo bajo, trabajaba con la misma eficacia. Los Alemanes, desde Polonia habían dirigido fuertes ataques, contra Leningrado, Moscú y Stalingrado. Luego vino el crudo invierno, gran aliado natural de Rusia, los Alemanes estancaron su progresión de tierra arrasada y después se produjo la esperada reacción rusa.

En otros teatros de guerra los EE. UU. de N.A. y Gran Bretaña derrotaban al ejército Alemán en Africa, invadían Italia y hacían retroceder definitivamente al Japón. Era entonces el momento de invadir Francia de modo de presionar al bamboleante imperio nazi entre dos frentes, el ruso y el anglo-norteamericano. Luego llegó el memorable 6 de Junio de 1944; el desembarco en Francia de las fuerzas aliadas occidentales al mando del General Dwigth Eisenhower. Estas fuerzas ingresaron a Alemania por el Oeste, los rusos lo hicieron por el Este y, en el año 1945, Alemania se rindió. Las aspiraciones comunistas habían sido satisfechas, en consecuencia, no interesaba ya al marxismo, como moralmente debió ser, continuar el esfuerzo de guerra apoyando a los EE. UU. de N. A. y a Inglaterra en su lucha contra el Japón, en la misma forma que éstos habían ayudado a los rusos cuando se encontraban en crítica situación. Por el contrario, iniciaron una gran campaña sicológica mediante la cual trataron de convencer, o convencieron, al pueblo ruso de que Alemania había sido vencida con casi el exclusivo esfuezo soviético. Pero Stalin no dejó pasar la última oportunidad de negociar con la guerra para seguir obteniendo egoístamente sus beneficios. Una semana antes de la rendición del Japón anuncia que Rusia le ha declarado la guerra ¡Gran negocio! En esa forma esperaba reclamar ciertos derechos sobre tierras japonesas cuando el Imperio del Sol Naciente fuese definitivamente sometido. Por fin, el 2 de Setiembre de 1945 los japoneses se rindieron al General Douglas Mac Arthur a bordo del U. S. "MISSOURI". La guerra más grande de la historia, la más funesta, había terminado. El mundo esperaba, otra vez, una época de paz y prosperidad. Yalta, Postdam, Casablanca, fueron conferencias tripartitas norteamericana, inglesa y soviética en las cuales se acordaron solemnemente organizar gobiernos democráticos en los países que habían de ser liberados. Stalin aceptaba es-

te temperamento siempre y cuando se le concediese a Rusia el poder de veto en la nueva Organización de las Naciones Unidas. Ello fue aceptado por los otros dos aliados. Magnífica trampa del zorro Stalin cuyas consecuencias las podemos ver todavía hoy cada vez que abrimos los periódicos de cada mañana. Rusia no desmovilizó a sus ejércitos de ocupación de los países vencidos. Hacia fines del año 1947 Alemania Oriental (incluyendo parte de la ciudad de Berlín), Yugoeslavia, Bulgaria, Rumanía, Hungría, y las Islas Kuriles, Polonia, Corea del Norte, Checoeslovaquia y Albania estaban bajo el completo control comunista. Nuevamente se cernía con mayor fuerza aún el látigo físico y moral del gobierno comunista sobre el pueblo ruso a base de una fiscalización más acentuada de la libertad de palabra y de cualquier otro tipo de libertad que fuese un obstáculo para el avance arrollador de la maquinaria para una campaña sicológica de alcance mundial en provecho del Partido Comunista Soviético. Stalin necesitaba imprimir una nueva y mayor velocidad a la máquina marxista cuando... "repentinamente" se anunció el 5 de Marzo de 1953 que éste había muerto. Nunca nadie ha explicado cómo y de qué murió; si de muerte natural o asesinado. Y nuevamente comenzaban los chacales a rodear la presa. Postulantes al poder (no oficializados por supuesto) Lavrenti Beria Jefe de la Policía Secreta; Georgi Malenkov, especialista en relaciones exteriores; Vycheslav Molotov, un viejo poseedor de puestos claves bajo los regímenes de Lenín y Stalin; Mariscal Georg Zhukov, héroe de la II Guerra Mundial, y con gran respaldo del Ejército Rojo; Nikolai Bulganin, Ministro de Defensa de Stalin; Lazar Kaganovich, el de más avanzada edad y, por fin, un dirigente, hijo de labrador, que había ascendido rápidamente gracias a su habilidad, a su ferocidad y a la ayuda de Kaganovich; su nombre: Nikita Sergeyevich Krushchev. Krushchev se había "distinguido" por las grandes matanzas de los opositores al régimen durante el gobierno de Stalin. Fue un idólatra de Stalin aunque hoy lo difame. "El verdugo de Ucrania" fue requerido por Stalin en vista de su magnífica labor en pro del Partido y llegó a ser uno de sus oficiales de confianza. Muerto Stalin se formó un Grupo Gobernante conformado por Malenkov, Beria, Molotov, Kaganovich, Bulganin y Krushchev.

Así como Stalin previó que Trotsky sería su principal oponente para la toma de poder en la misma forma Krushchev pensó de Beria. Y lo eliminó igual. Luego hizo otro tanto con Malenkov, Zhukov y con su protector Kaganovich. Y así conquistó el poder. Pero tendría que afianzarse, eliminar todo peligro de una nueva crisis política. ¿Cuál podría ser la forma? Le pareció lo más adecuada difamar a Stalin por su brutalidad, por su intolerancia y por su abuso del poder. Borrada así la memoria de ese hombre tristemente célebre y, consecuentemente, destruídos los políticos stalinistas de alto vuelo, nadie podría hacer bambolear su corona. A la vez, se presentaría

como un apóstol de la paz; podría hablar de la coexistencia pacífica, podría promover Conferencias en la Cumbre adonde iría, aparentemente, a afianzar la paz del mundo y, efectivamente, a conseguir ventajas políticas a costa de la buena fe de los asistentes a la mesa de las negociaciones. Es decir, se iniciaba una era de adormecimiento al mundo occidental mientras que el comunismo trabajaba su destrucción a la vez que le vigilaba el sueño. Pero llegó la crisis de Hungría y el mundo occidental tuvo un amargo despertar. La falsedad de la prédica quedó al descubierto cuando Krushchev "concedió" a Hungría su "libertad comunista" y su "paz comunista" por medio de tanques y metralla soviética contra un pueblo que "cometía el sacrilegio" de pedir su libertad. Polonia y Alemania Oriental trataron de sublevarse también, pero también sin éxito. Ya en 1957 las ideas de Marx y Lenín, aceptadas voluntariamente o por la fuerza, dominaban a una tercera parte de la humanidad. China era un baluarte muy importante que había de aprovecharse; sería el socio que guardaría las espaldas del imperio soviética cuando ésta se abalanzara sobre Europa; después se vería qué tratamiento podría dársele. Es entonces cuando comienza a desarrollarse la más hábil, fina y bien organizada acción sicológica marxista con el objeto de subvertir al mundo occidental, cristiano y democrático. Aparejado con ésta se aceptaría guerras limitadas, en el tiempo y en el espacio, como Corea por ejemplo. No podrían ser de mayor envergadura porque la disuación atómica de los EE. UU. de N.A. no podía ser todavía neutralizada por Rusia; su técnica no había llegado a tanto aún. Además, sería preferible una guerra de captación de mentes, sin disparar un sólo tiro, que una guerra caliente en donde algo tendrían que perder los comunistas aún cuando resultasen vencedores. La frase "guerra fría" comienza a mencionarse a diario en todos los países del mundo occidental. Grecia, Corea, Tibet fueron campos de acción de guerras limitadas fomentadas e incentivas por el comunismo. Simultáneamente Krushchev acelera el desarrollo tecnológico como otra valiosísima forma de acción sicológica a favor del comunismo y en perjuicio del prestigio especialmente de los EE. UU. de N.A. Con la paloma de la paz en una mano y el garrote oculto en la otra llega, en el año 1960, la caída de Cuba, luego el Muro de Berlín, las graves señales de fallas en el aparato comunista ante el fracaso de las campañas agrícolas y la carrera en la tecnología del espacio. Extrañará que en este estudio se haya pasado por alto la ingerencia y el rol jugado por el comunismo en la Guerra Civil Española, a pesar de que este evento histórico tiene una importancia de excepcional trascendencia. Fue la oportunidad del gran salto desde Moscú a Madrid para transplantar, de golpe, el virus marxista a un país católico, con todas sus virtudes y defectos humanos. Triste encrucijada la de ese heroico país: exponer su suelo como laboratorio experimental del armamento nazi-fascista por un lado y del comunis-

mo por el otro. Dos monstruos, con intenciones de dominar posteriormente al mundo, lucharon en España, explotaron al máximo el terreno, destruyeron y dividieron un pueblo y se retiraron, luego de terminadas las hostilidades, a sus respectivos países a fin de elucubrar las concepciones estratégicas de tipo bélico, económico o político para dominar posteriormente al mundo. La Guerra Civil Española es, en mi opinión, la clave, el punto de partida de muchas penurias que el mundo viene sufriendo desde que ésta se inició el año 1936 y también de algunas otras que quizás nos falta todavía por soportar.

Lo que sucede hoy en Rusia es, en mi opinión, lo que sucedió en la Alemania nazista: un pequeño núcleo dirigente que domina a todo un pueblo. Indudablemente que el caso ruso es más sútil quizás por la misma experiencia obtenida a través del fracaso del nazismo. Si a ello se añade su aislamiento no nos puede extrañar que hayan muchos soviéticos que piensen que su sistema es bueno, porque no disponen de términos de comparación ya que ese aislamiento no les permite conocer al mundo occidental... también con sus defectos y sus virtudes. Esta es otra razón por la cual la tónica de nuestra estrategia para vencer al comunismo debe estar fundamentalmente basada en el amor. Hay mucha gente detrás de la Cortina de Hierro o de Bambú que ignora otros regímenes de gobierno. Muchos de ellos, gente joven, ha nacido bajo el comunismo y jamás ha visto, ni siquiera oído o leído, de otros sistemas políticos.

En consecuencia, nuestro esfuerzo debe estar fundamentalmente dirigido a "destruír" no físicamente al marxista sino al error de su concepción de las ideas que mantiene en su cerebro. Allí reside la verdadera fuerza que habrá de cambiar la faz del mundo de hoy. No serán, fundamentalmente, las armas, el dinero o la política. Las armas deben actuar en la exacta medida en que fuese necesario, y no más, para el caso de que ellas tuvieran lamentablemente que utilizarse; el dinero y la política deben actuar en el sentido de relajar tensiones sin incentivar odios y propendiendo siempre a lograr decisiones firmes y razonadas, sí, pero justas también. No es fácil esquematizar un cuadro donde juegan las cuatro fuerzas estratégicas de una nación: armas, economía, cultura, política, todas ellas dentro del marco de una auténtica filosofía cristiana basada en el amor. Porque será entonces fácil confundir el temor con el valor, la verdad con la indigna transacción a costa de ella, la tolerancia con la indecisión, la fe en Dios con la pasividad. Si se capta una voluntad se ha captado a un hombre: Si ello se obvia y se intenta de frente el empleo de la fuerza, del dinero o de la política ese hombre puede temporalmente acogerse a nuestros deseos pero ese hombre, en cualquier momento y bajo una circunstancia previsible o nó, se someterá después a cualquier otra voluntad. Ese remedio de ser humano habrá de convertirse en títere. Y las

ideologías materialistas, totalitarias y ateas necesitan, para surgir, muchos títeres. Cuántos más, mejor.

Mucho se ha dicutido, se discute y creo que se discutirá mientras que el comunismo mantenga su virulencia, sobre cuáles son nuestras fuerzas mejor dotadas para enfrentar al comunismo. Se dice unas veces que la Fuerza Armada es el primer baluarte, otras veces se manifiesta que cuando los países occidentales, especialmente los subdesarrollados asiáticos, africanos y latinoamericanos, hayan solucionado sus graves problemas de desocupación, miseria, analfabetización, evolución de sus estructuras agrarias, de empresas, etc. el comunismo desaparecerá de inmediato.

Deseo señalar la posibilidad de que ese concepto puede ser exagerado. Sabemos, esto es un hecho y no una teoría, que los dirigentes comunistas y también muchos de sus prosélitos proceden de altos centros de instrucción, como la Universidad por ejemplo, y nó precisamente de las barriadas y de otros centros poblados de niveles de vida infrahumanas. El nivel social de esos seguidores del marxismo tampoco es, muchas veces, el correspondiente a las clases populares. Qué quiere, en mi opinión, significar esto? La respuesta es, para mí, el punto neurálgico de este artículo. Es la clave y el punto de partida, a la vez que el análisis que debemos hacer para iniciar nuestros estudios sobre comunismo. El error, grave y fundamental del comunismo, al igual que la de cualquier otra ideología materialista, está en su rechazo del concepto de Dios. Negar a Dios ha de significar, de hecho, negar el carácter sagrado de la persona humana, significa aceptar que el hombre es producto de un proceso de reacciones químicas y mecánicas de la materia de cuya evolución ha resultado esta cosa que se llama individuo con dos piernas, dos brazos y un cerebro como podría haberse producido otro ser totalmente distinto sin ninguna participación de un Ente Superior, un Ser Supremo. Si el marxismo basa su filosofía en esta premisa no debe pues extrañarnos que el concepto de libertad de pensamiento y palabra y una serie de otros derechos de la persona humana queden conculcados bajo ese régimen ya que para ellos la misión que el hombre pudiera tener en la vida no es trascendente a la vida eterna. Para el hombre de base religiosa el individuo es lo más importante y lo más respetable de la vida, como unidad social, y busca lograr con éste el cumplimiento de una elevada misión organizadora en sociedades de modo que, la unión de las personas humanas cumplan, fundamentalmente una función social y no necesariamente sólo una función política o económica con fines personalistas. Para el materialista el hombre, como unidad, no cuenta, solamente vale **masificado**, como conjunto, como fuerza bruta, en donde su opinión personal ni pesa ni interesa porque son otros "seres superiores", que se han constituído en un organismo calificado como Estado Dios, los que han de pensar por él, **satisfaciendo** en todas sus necesidades, dirigiéndolo con criterio solamente poli-

tico (la política que interesa en este caso, al Partido Comunista) tanto en sus actividades económicas, sociales, científicas, artísticas. Aquí es donde aparece, siempre con la claridad de la luz, el planteamiento de la filosofía cristiana. La persona humana no puede ser, de ningún modo, reducida a una especie de máquina y explica que si bien el hombre es libre es esencial que una autoridad le fije límites a esa libertad para que no degenere en libertinaje pero no en la forma en que pretende hacerlo el comunismo. Hay pues, un flagrante error de planteamiento filosófico religioso en esta teoría materialista de la cual se deriva toda la falsedad de la doctrina comunista. El comunista expresa que él no puede creer en lo que no vé, como Dios por ejemplo que no pudo ser localizado visiblemente en el espacio por un astronauta soviético; que eso de la fé son pamplinas y embustes de la Iglesia para ganarse a los incautos. Nosotros decimos que más increíble ha de ser considerar y tratar a la persona humana en la forma cómo ellos lo hacen ya que tratándose de algo que existe, que ellos pueden "medir" y "pesar" y apreciar sus capacidades, es sometido a una fiscalización tan brutal.

Creo que sería injusto negar que el comunismo no persigue, al final de cuentas, la felicidad del individuo. Pero bajo un sistema vertical en donde cualquier medio es bueno con tal que propenda al logro de ese objetivo es decir, negando totalmente la moral, esto no puede ser aceptable para la filosofía de los que creemos en Dios. He allí la clave definitivamente de índole religiosos que ubica diferentemente a los dos sistemas materialista uno y espiritual el otro: ¿alcanzar la felicidad del hombre por cualquier medio, en el caso del comunismo, o lograrlo mediante formas que no estén reñidas con la moral, en nuestro caso? Combatamos al comunismo mostrando la positividad de nuestra ideología y nó limitándonos a rechazarlo en forma negativa, que en esa forma lo único que haremos es "trabajar para ellos". Seamos, de ese modo, parte de la solución. No seamos parte del problema mismo.

Tal como lo expresé al iniciar este trabajo no pretendo haber presentado aquí nuevos conceptos sobre este tema del comunismo ni tampoco haber mencionado muchas cosas que no eran conocidas por los miembros de la Fuerza Armada. Mi intención sólo se ha limitado a presentar una historia condensada de esta nefasta doctrina en forma amplia y ordenada a la vez que he intentado presentar algunos análisis de carácter personal que ayuden (si es que realmente tienen valor) a formarse un criterio más exacto sobre el marxismo. Espero haber alcanzado ese objetivo. Pero, antes de finalizar, desearía decir algo más que considero fundamental. Nos encontramos hoy ante una ideología que ha llegado ya a su mayoría de edad y está pesando e influenciando día a día, momento a momento, en este cambiante mundo. Pero pienso que no debemos creer que éste es el único tipo de materialismo que existe en el mundo. Nó, el comunismo, el marxis-

mo, es una de ellas indudablemente la hija mayor de toda esa familia. Pero hay otras que, con el tiempo habrán de adquirir la misma fuerza si, por desgracia, la humanidad por falta de claras y profundas convicciones no está, como parece que no lo está hoy en capacidad de presentir y detectar los peligros morales y sociales que amenazan a la humanidad. La segregación racial, la tiranía del poder económico, político o militar son también otras clases de materialismos.

No se excluyen tampoco como tipo de materialismo aquellos nacionalismos extremos que no buscan la grandeza del país como medio de hacer también grandes y progresistas a todos los pueblos de la humanidad sino como un fin de poder, de supremacía sobre los demás aunque se presenten estos deseos bajo la apariencia de la necesidad de mantener la "seguridad nacional", como una forma de necesidad de conquistar "espacios vitales" en un mundo que, gracias a Dios, está ampliamente demostrado que hay posibilidades naturales en cada país más que suficientes para las poblaciones que en él habitan. Y, en general, en cualquier análisis que hagamos de este tipo habremos de regresar siempre a ese principio cristiano, tan simple y tan cierto, que ha señalado, señala y señalará el norte moral de la humanidad: la buena voluntad, la sana intención de las actitudes y de las actividades del hombre.

La Fuerza Armada servirá, en mi opinión, como un eficaz organismo de defensa contra estas corrientes materialistas acelerando su ritmo de exaltación de los valores espirituales, propendiendo a mayores niveles de capacitación técnica pensando en que estos niveles concurran no exclusivamente en beneficio de la tarea de carácter bélico que le corresponden sino también para aquellas otras tareas que corresponden a otros organismos del Estado empeñados en labores de tipo cívico, social, cultural y económico. Y dentro de esta misma idea, opino que la Fuerza Armada, que se sabe poseedora por formación y por destino, de una mística del sacrificio a base del trabajo con responsabilidad, eficiencia y constancia, luche por, no sólo mantener, sino acrecentar el concepto de lo que significa el "trabajo" dentro del medio viciado en el que viven algunos pueblos, y, en terrible contradicción, muchos subdesarrollados, **que intentan implantar períodos de labor cada vez más reducidos con mayores pretensiones de retribución económica cooperando así o minar día a día los cimientos de un sistema de vida** que habrá de derrumbarse, no para lograr uno superior, sino otro peor, contra natura, amoral, sin Dios, cogidos en la trampa de una posible degeneración por aquellos pueblos que siguen filosofías materialistas que conllevan una profunda mística por el trabajo, dósis que si bien no debemos adoptar exactamente tampoco debemos aproximarnos a los límites de esa degeneración.

———::o0o::———

# Viaje de Instrucción 1964

Por el Capitán de Corbeta A.P.
JORGE PORTELLA ROCA

El 5 de Enero de 1964, a 1000 horas, zarpó el B.A.P. "Independencia" del Puerto del Callao conduciendo a los Cadetes de la Escuela Naval, en viaje alrededor de Sud-América, bajo el recuerdo del viaje de Circunvalación que efectuara en 1856, la Fragata "Amazonas". Viaje aquel que aunque sumamente accidentado y lleno de duras incidencias, sirvió de magnífico entrenamiento al personal de la Marina embarcado. Por otro lado, llevó nuestro Pabellón por países remotos, con lo que hizo conocer el Perú, lográndose un objetivo beneficioso para nuestra Patria.

Es así como el señor Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., expresó al respecto de este, Primer Viaje de Instrucción:..... "Estoy seguro —y así lo deseo— que este viaje servirá también para que nuestros futuros oficiales adquieran gran experiencia marinera, incrementen sus conocimientos sobre las modernas técnicas náuticas y, con su máximo aporte, contribuyan a aumentar el prestigio de dos nombres sagrados y gloriosos que jamás debemos olvidar un solo instante: el de nuestra patria y el de nuestra Marina".

Asimismo, el entonces Director de la Escuela Naval, Vice-Almirante Alejandro Martínez C., dijo entre otras palabras:

..."Los futuros oficiales de la Marina de Guerra del Perú, puedan hacer llegar a sus hermanos de la América del Sur, en especial a los de las Escuelas Navales y de la Fuerza Armada en General, el mensaje de respeto y sincera amistad que nos anima".

Bajo estos auspicios, el B.A.P. "Independencia" al mando del Capitán de Navío Dn. Carlos Salmón Cavero, y con los siguientes Oficiales pertenecientes a la dotación del buque: C. de F. Jorge Villavicencio S., C. de C. Gerónimo Cafferata M., Tte. 1. Oleg Kriljenko V., Tte. 1. Augusto Parodi R., Tte 1. Emilio Barrón D., Tte. 1. Luis Elejalde E., Tte. 1. SN. (MC) Víctor Reátegui A., Tte. 1. SN. (O) Carlos Montes de Oca, Tte. 1. Salvador Mariátegui V., Tte. 2. Jorge Hesse R., A. Fgt. José Zorrilla R., A. Fgt. José Teixeira R., A. Fgt. Eduardo Travaglini Q., A. Fgt. Ernesto Figari E. y complementada con la dotación de Oficiales de la Escuela Naval: C. de F. Ismael Otárola S., Jefe de Cadetes Embarcados, C. de C. Jorge Portella R., C. de C. Alberto Santillana G., C. de C. Fernando Torres T., Tte. 1. Jorge del Aguila S., Tte. 1. Carlos Reyna A. y Tte. 1.




Embarcándose a bordo para adquirir mayor experiencia marinera.



Los cañones nunca desaparecerán, seguirán siendo la razón de toda Armada.

(Cap.) César Perales M., como Instructores, inició el viaje de Instrucción alrededor de Sud América, para proporcionar a los 192 Cadetes embarcados las experiencias y valiosos conocimientos.

El Itinerario que se trazó, fue el siguiente:

| **Puertos en la Ruta:** | **Estadías en el Puerto:** |
|---|---|
| Callao | Inicial |
| Talara | 04 al 05 Enero |
| Balboa | 07 al 10 Enero |
| Colón | 10 al 11 Enero |
| Cartagena | 12 al 15 Enero |
| La Guaira | 17 al 20 Enero |
| Recife | 28 al 30 Enero |
| Río de Janeiro | 02 al 05 Febrero |
| Montevideo | 09 al 11 Febrero |
| Buenos Aires | 12 al 15 Febrero |
| Punta Arenas | 20 al 21 Febrero |
| Valparaíso | 26 al 1º Marzo |
| Callao | 05 Marzo |

De acuerdo a este itinerario, se arribó a Talara a fin de hacer faena de petróleo. Durante esta operación los Cadetes tuvieron la oportunidad de apreciar las maniobras de amarre del buque al Muelle de Petróleo.

Se zarpó de Talara procediendo hacia Panamá donde se atracó en la Base de Rodman. Tuvieron lugar las visitas a las Esclusas de Miraflores. Los Cadetes desfilaron por la Ciudad hacia la Plaza de la Independencia, donde se colocó una ofrenda floral ante el monumento del Dr. Manuel Amador, posteriormente desfilaron ante el Excmo. Señor Presidente de la República de Panamá. Asimismo, una reunión social en el Country Club de Golf ofrecida por el Encargado de Negocios de nuestro país Sr. Fernández de Paredes. Se recibió la importante visita del Presidente de la República de Panamá, Excmo. Dr. Roberto Chiari, quien fue agasajado con un almuerzo a bordo. Se brindó recíprocamente por la amistad peruano-panameña. Se prosiguió el viaje de travesía de las 50 millas a través del Canal sin mayores contratiempos. Los Cadetes pudieron así observar el control de las esclusas de este "estrecho" abierto por la mano del hombre y que une los Océanos Pacífico y Atlántico. En Colón se inició la navegación en el Océano Atlántico y se prosiguió hacia Cartagena, puerto al que se arribó el 13 de Enero, siendo recibidos por el Embajador del Perú Sr. Dr. Víctor Proaño y una delegación de la Marina de Colombia.

En Cartagena, la ciudad de las murallas coloniales importantes, que aún se conservan en buen estado, y que guarda relación con nuestra Marina por el hecho de que el progenitor de nuestro Almirante Grau nació en esta Ciudad, y aún existen algunos parientes del mismo, se permaneció por un lapso de tres días. Se rindió homenaje al Libertador Bolívar en la Plaza principal de la Ciudad. Posteriormente a este acto se realizó un desfile por las calles principales de la ciudad, acto en el que el pueblo Colombiano exteriorizó su cálido aplauso al paso de los Cadetes peruanos. Se recibió una serie de agasajos de parte de las autoridades civiles y navales a las que se retribuyó con una recepción a bordo.



Bajo los acordes del Himno panameño se recibe la visita del Excmo. Dr. Roberto Chiari, Presidente de la República de Panamá.



Además de ser buen profesional todo Oficial Naval, debe saber honrar a Dios.

El día 17 de Enero, se arribó al Puerto de La Guayra. En este puerto Venezolano se tuvo una intensa actividad en todos los aspectos, tales como: Almuerzo en Balneario Los Caracas. Un emotivo homenaje al Libertador Simón Bolívar, depositando una ofrenda floral ante el Sarcófago que guardan los restos. Recepción ofrecida a bordo. Viaje al campo de Carabobo escenario de la Batalla trascendental para la Independencia del país norteño, con colocación de una ofrenda floral. Visitas: al Centro de Adiestramiento Naval, a la nueva Escuela Naval de Mano, Club los Cortijos, el Teleférico Maripérez, Hipódromo la Rinconada y el Círculo de las Fuerzas Armadas de Maracay y Caracas. Cocktail ofrecido por la Embajada del Perú y por el Director de la Escuela Naval de Venezuela.

Después de tres días se continuó el viaje hacia Recife, Brasil.

En esta etapa, la más extensa del viaje, 2,500 millas, se aprovechó en su mayor parte para intensificar las prácticas de los Cadetes en navegación, armamento e ingeniería. Asimismo tuvo lugar la tradicional ceremonia del "Cruce de la Línea Ecuatorial" en la que muchos "moros" fueron objeto de variadas bromas. Fue un risueño intermedio en los ocho días de navegación contínua.

El 28 de Enero se amarró a Recife, puerto al que desde que hacía muchos años no había arribado un buque de guerra peruano. En este puerto, que es el centro de las actividades del noreste brasileño, se permaneció por un día y medio, lapso en el que tuvo ocasión de apreciar el gran movimiento azucarero del Brasil, el aspecto bello que ofrece la infinidad de puentes existentes, sus Museos del Estado y el Arte Popular. El Cónsul ad-honorem del Perú, ofreció en su residencia una agradable reunión.

Se prosiguió el viaje hacia Río de Janeiro, la antigua Capital del Brasil, que se levanta en la Bahía de Guanabara. Con suma ansiedad muchos aguardaban este hermano puerto por sus cálidos y exóticos encantos naturales al que en pocas ocasiones ha sido visitado por los buques de guerra peruanos, pero cuya descripción era bastante conocida y se anhelaba visitarlo por las diversas atracciones turísticas que ofrece bajo la mirada del "Pan de Azúcar" y del "Cristo de Corcovado". El día 2 de Febrero se arribó efectuándose los saludos de ordenanza. En el lugar del atraque, el Muelle de la Plaza Mauá, la Embajada del Perú en pleno, presidida por el Embajador Sr. Dr. César Elejalde Chopitea y su distinguida esposa, se encontraba en la recepción de llegada. Paseos turísticos para los Cadetes había organizado la Marina Brasilera al Cerro Corcovado, Pan de Azúcar, playas y otros puntos de interés. Una recepción ofrecida por el Embajador del Perú. Homenaje al Almirante Tamandaré con colocación de ofrenda floral ante el monumento que perenniza su memoria y Recepción ofrecida por el Comandante del Primer Distrito Naval en el Club Naval situado en el bello lugar de la Isla Piraqué de la laguna Rodrigo Freitas,



Arribando a la hermosa Bahía de Guanabara, Río de Janeiro.

Visita a las instalaciones de la Escuela Naval del Brasil, causándoles una grata impresión la eficiencia de ese Centro de Estudios Navales del Brasil. Estos fueron las principales actividades que culminaron con una grata recepción ofrecida a bordo que estuvo rodeada de grandes relieves. Reunión que fue un prólogo a la iniciación de las fiestas carnavalescas en la que se encontraba abocada toda la Ciudad que ya presentaba los visos iniciales propios de estas festividades. Con una estela de "saudades", motivadas por las numerosas muestras de amistad iniciadas y reanudadas, ya que en diversas oportunidades el pueblo brasilero brindó cálidas improvisaciones de simpatía a los marinos peruanos, se emprendió la partida de este simpático puerto, con rumbo hacia Montevideo.

El 9 de Febrero se tocó en Montevideo, donde se estaban celebrando las fiestas de carnaval, aunque con menor intensidad que años anteriores. Se pudo apreciar uno de los principales atractivos más grandes como son sus playas de Pocitos, Carrasco y de Punta del Este, donde había gran movimiento turístico. Luego de dos días de permanencia en los que se rindió homenaje al Prócer Artigas y se ofreció un Cocktail de despedida a bordo, se puso la proa hacia el Puerto de Buenos Aires.

En la Capital de Argentina, Buenos Aires, en la mañana del día 12 de Febrero, el buque después de efectuar los saludos de cañón amarró en el muelle del Dársena "A", donde una Banda de Músicos de la Marina recepcionó con sus notas marciales la llegada. En este puerto también se tuvo una intensa actividad en diversos aspectos. Visita a la Embajada del Perú previa a la recepción ofrecida por el Comando de Operaciones Navales en el Centro Naval. Ofrenda floral con los colores acrisolados de las banderas del Perú y Argentina al Monumento del Almirante Brown y al Libertador Generalísimo José de San Martín. Almuerzo ofrecido por nuestro Embajador Dr. Pedro Ugarteche Tizón. Comida criolla en el Círculo de Sub-Oficiales de la Marina para los OM. del Buque. Visita y almuerzo en la Escuela Naval Militar y Astillero de Río Santiago. Un Cocktail ofrecido por nuestro Agregado Naval, C. de N. Pedro Vargas Prada en su domicilio. Finalmente una recepción de despedida a bordo. Cabe señalar que durante esta permanencia, el Comandante del Buque, fue objeto de una condecoración por el Gobierno Argentino.

La Prensa bonarense reflejó el sentir del pueblo Argentino por medio de un editorial del diario "La Nación" que expresó: "El arribo de una nave de Guerra de Bandera Latinoamericana no es muy común. De ahí que la llegada de uno de ellos siempre resulta bienvenido, y cuando —como acaba de ocurrir— es un Buque-Escuela, con un mensaje de juventud promisoria y entusiasta, la satisfacción se ahonda hasta lo íntimo. Además, trátase en este caso, de un buque del Perú y con señalarlo se sugiere la magnitud del alabo. No en vano se trata



El Comandante del buque, recibe en el portalón la visita del Excmo. Señor Jorge Alessandri R., Presidente de la República de Chile.



El batallón de Cadetes, desfila en el puerto chileno de Valparaíso.

de una Embajada Naval de un país unido al nuestro por la más ínclita trascendencia histórica y en cuyo común derrotero jamás surgió una nube que empañara el destino de estos dos pueblos".

El día 16 se zarpó hacia Punta Arenas. En la primera etapa del viaje el mar y el viento arreciaron con fuerza durante dos días, debido a anticiclón, común en esta región austral, arribándose a este Puerto al atardecer del día 20.

Esta Ciudad mostraba su incesante progreso. Dada su localización a través del Estrecho de Magallanes la hace cobrar importancia. Una gran actividad en la explotación de petróleo existente y del ganado lanar hace mayor su desarrollo.

El Jefe de la 3ra. Zona Naval, Contralmirante Raúl del Solar G., ex-Agregado Naval de Chile en el Perú, recordó las amistades que había tratado durante su permanencia en Lima, a través de una comida ofrecida en su residencia. Al día siguiente se desarrollaron las siguientes actividades: Almuerzo campestre ofrecido por el Señor Francisco Campos M., Cónsul ad-honorem del Perú, personalidad de gran estima y que se prodigó durante la breve permanencia. Visita a la Exposición Ganadera. Partido amistoso de fútbol. Cocktail danzant en el Casino Naval de Oficiales. Cocktail ofrecido por el Cónsul del Perú en su residencia. A 2300 horas del día 31 se partió de la ciudad más austral del continente.

Desde este puerto se inició el ingreso a las aguas del Pacífico y el regreso hacia el Callao. Fue la etapa segunda en extensión, 1,450 millas, que hizo experimentar los rigores de los fríos australes, después de haber tenido las temperaturas agobiantes del tórrido.

Durante este tránsito, se gozó de las extraordinarias bellezas que la naturaleza ha prodigado en el extremo sur de Chile, en la salvaje majestad de los montes, glaciares, nevados, lagos, fiordos, canales y en el misterioso canto de las selvas, no dejando de atraer a los numerosos amantes de lo bello, que se solazaron contemplando visiones encantadoras e inolvidables. Se efectuó una recalada en Puerto Edén por breves horas en espera de la marea parada para poder pasar la Angostura Inglesa y se prosiguió el viaje a lo largo de las 400 millas que tiene el estrecho de Magallanes. Al cabo de cinco días se llegó a las aguas de Valparaíso. Este fue el último puerto extranjero que se visitó, con su bahía que ofrece inquietud y ambiente marino y marinero. El día 26 de Febrero a las 1400 horas se amarró al muelle asignado. Igualmente un nutrido programa de actividades hubo que llevar a cabo. Cocktail ofrecido por la Escuela Naval "Arturo Prat" a los Cadetes en el Club Naval de Campo "Las Salinas", como también por la Armada a los Jefes y Oficiales del Buque. Comida ofrecida por el Sr. Embajador del Perú Dr. Armando Revoredo I., en el Hotel "O'Higgins". Ofrenda floral ante el Monumento "Arturo Prat" a los Héroes de Iqui-

que, donde las secciones de Cadetes Peruanos que desfilaron fueron objeto de calurosos y nutridos aplausos. Al muerzo campestre para la Tripulación. Comida ofrecida por el Comandante en Jefe de la 1ra. Zona Naval en su residencia. Paseos para Cadetes y Tripulantes por Valparaíso y Viña del Mar. Agasajo campestre para tripulación. Cocktail ofrecido por la Municipalidad de Viña del Mar en Quinta Rioja. Visita y almuerzo en la Escuela Naval "Arturo Prat". Competencias Deportivas. Ofrenda floral al prócer O'Higgins en Santiago. Agasajo por el Cónsul General del Perú. Como una nota saltante, se recibió la visita ilustre del Presidente de Chile Excmo. Sr. Jorge Alsessandri R., en retribución a la visita que hizo el Señor Presidente del Perú, Arquitecto Fernando Belaúnde a la Fragata "Esmeralda" cuando estuvo surta en el Callao. Se señala también que el Comandante del buque fue condecorado por el Gobierno de Chile. Como corolario a la visita se ofreció a bordo una brillante recepción, dando término a los cuatro días de visita oficial que dejó en Oficiales, Cadetes y tripulantes gratísimos recuerdos de la hospitalidad chilena.

El importante diario "El Mercurio" destacó el significado que tuvo la visita para "una mayor hermandad y amistad entre los dos pueblos vecinos, que juntos han marchado en memorables jornadas. Chile y Perú tienen comunes intereses por análogas aspiraciones de progreso económico y social y por la afirmación de la libertad y la dignidad del hombre con el respeto por la Leyes", agregó el diario Santiaguino.



Se ha dado término al viaje de circunvalación, y se recibe la bienvenida en el Callao.

"Los Cadetes del "Independencia" verán más allá de los discursos y las palabras, en las caras de nuestras gentes qué es lo que los Chilenos sienten hacia el Perú y sus marinos y cómo pueden esperar de nosotros una permanente y sincera amistad", con estas palabras finalizó su editorial, el aludido diario capitalino.

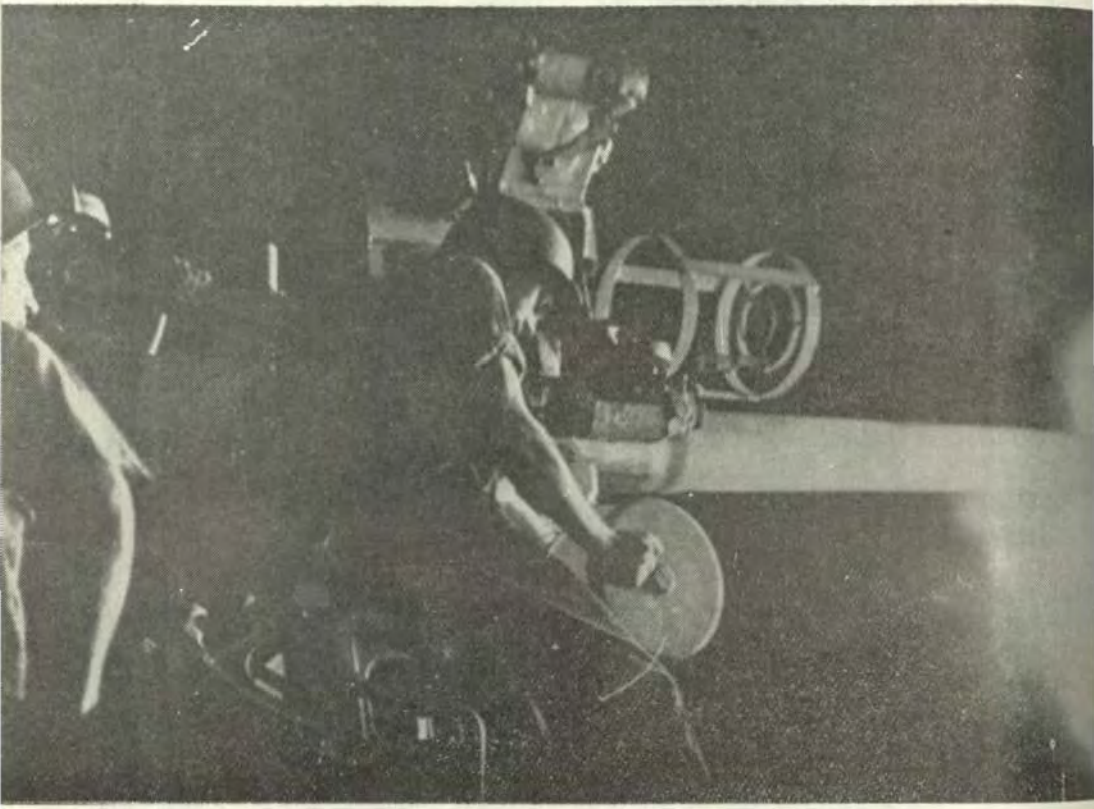
El día 1º de Marzo se inició propiamente el regreso hacia el Callao. Se cumplió con la última fase en cuatro días, pues el día 5 de Marzo a 1000 horas, se atracó al Muelle de Reparaciones de la Base Naval del Callao, donde se encontraban esperando la llegada millares de personas. El buque fue honrado con la visita del Sr. Ministro de Marina Vice-Almirante Florencio Teixeira y las altas autoridades navales.

En resumen, se habia navegado un total de 11,300 millas con treintiseis días en la mar y veintisiete días de permanencia en puertos.

Se había cumplido con la Nación que confió a la pericia y la dignidad de los participantes una etapa formativa de los Cadetes Navales.

El B.A.P. "Independencia" cumplió una misión por muchos conceptos trascendentales. Los marinos peruanos dieron un simbólico y fraterno abrazo a sus hermanos de Sud-América en este viaje de circunvalación y el rojo y blanco de nuestra bandera flameó grácil y en armonioso conjunto con las enseñas de las patrias hermanas de estas tierras de promisión Sud-Americanas.





# ¡Los Cañones Aún No Se Han Ido!

John O. Stull, Commander, U.S. Navy (Retired)

Por mucho tiempo la Marina ha estado sufriendo de horror hacia las granadas como un resultado de la explosión tecnológica de las recientes décadas pasadas. El sistema más obvio de esta condición psicosomática es nuestra casi frenética confianza en los nuevos dispositivos y procedimientos, la gran mayoría de los cuales se encuentran aún en los tableros de dibujo, o que aún no han sido probados —no se diga demostrados— excepto en muy limitadas condiciones controladas. Desde que la confianza actual en algo que todavía no existe, es irreal al punto de la insanidad, debemos considerar este problema en términos de peligro real y presente, tal como se trata a una aberración mental. Como es una aberración, lo que ha causado el problema, es lo que primero discutiremos.

Cuando la nube en forma de hongo, se dispersó sobre Hiroshima, fue obvio que la primera bomba atómica había dejado no solamente la destrucción inmediata sino también de que era, posiblemente, el presagio de la aniquilación de la raza humana y su literal pulverización de la faz de la tierra. Ninguna persona sensible, podía permanecer impávida ni completamente sin temor en la cara ante un futuro en el cual "el fin del mundo" cesaba de ser una figura retórica.

Un necesario ajuste ante tan monstruoso suceso tuvo lugar en muchos y variados niveles. El grado y calidad de las manifestaciones de los ajustes de las bases de lo personal, nacional y mundial todavía pueden encontrarse en casi todas las publicaciones 19 años después de Hiroshima. Esta es la manera que vivimos.

Hay demostraciones histéricas por la orla lunática y tumultos por los que efectúan la Marcha de la Paz. Algún clérigo predica la segunda venida de Cristo y algún productor altruísta de películas intenta beneficiarse del medio. Se hacen discursos en las Naciones Unidas, lo cual nos representa a las grandes naciones, trémulas de aprehensión, debido a la amenaza omnipresente de la aniquilación nuclear. Otras naciones baten ruidosamente sus reactores. Hay individuos aún eminentes filósofos que dicen que cualquier tipo de vida es preferible a la muerte nuclear. Hay planes y conferencias de desarme. Aparentemente la Espada de Damocles ha sido reemplazada por el disipado cañón.

El humo aún no se había disipado tras el lanzamiento de la primera bomba atómica cuando ya se levantaba el grito de que la guerra por sí misma debería de considerarse obsoleta; se había convertido en demasiado peligrosa, debido que ahora incluía a todos. Hubo un grito adicional de que los ejércitos y las armadas, tal como estaban concebidas y constituídas, estaban similarmente fuera de época, debido a que la energía nuclear había revolucionado todo el panorama.

El tiempo ha probado que ambas tesis están parcialmente correctas y

parcialmente erradas. Se admite, la Guerra es demasiado peligrosa para la Humanidad, pero, infortunadamente, este hecho no ha venido a ser una cosa del pasado. Y, aunque la energía nuclear ha revolucionado todo el panorama, los ejércitos y la Marina, en su sentido tradicional, de ninguna manera están jubilados. Desde Hiroshima al presente el Mundo ha continuado comprometido en el viejo jardín variado de guerras en pequeña escala. Teniendo cercano al botón de contacto de la Guerra Nuclear, su empleo a la fecha sólo ha servido para impresionar con la Guerra Fría Mundial.

De esta manera, 19 años después la Guerra en sí misma y nuestra Marina de la Segunda Guerra Mundial se han convertido en la opinión de algunos en "anticuadas", ya que ambas la Guerra y la Marina de los Estados Unidos parecen sustancialmente lo que ellas fueron en ese entonces. En verdad, en el tapete, todo el panorama ha cambiado; sin embargo en la práctica esto no ha cambiado tan vastamente. Los buques nucleares y lanzadores de proyectiles dirigidos, están todavía en tal minoría que se les considera meras curiosidades. Aunque tenemos sistemas computadores que causan vahidos a la imaginación y aunque entrenamos hombres para hacer uso de ellos todavía no están instalados en un grado significativo.

Un ejemplo gráfico de la disparidad de la situación se tuvo en la catástrofe del "Thresher". El USS "Thresher" (SSN-593), salió de la mesa de dibujo, fue a gradas y entró en acción deslizándose a través de las profundidades del océano. Debajo de la superficie, representaba lo último que el hombre había llegado alcanzar en submarinos de propulsión nuclear. Mientras arriba el USS. "Skylark" (ASR-20), un buque de salvataje, no podía efectuar el rescate ni el salvataje. Estaba actuando como enlace en las comunicciones y, a pesar de que el equipo de comunicaciones que hubiera servido para el caso ya existía, justamente sucedió que no lo había en el Skylark. Se comunicó con el Thresher por intermedio del sonar de voz modulada a través de los hidrófonos hechos firmes en su casco. El Skylark no tenía grabadora de cinta para conservar los mensajes. El mensaje que finalmente envió corcerniente a la desaparición del Thresher, no difería mayormente en el procedimiento de puntos y rayas que 52 años antes hiciera uso el radio operador del Titanic. Aunque el Thresher, no podía haber sido ayudado a tiempo por un buque de rescate y salvataje de diseño comparablemente remoto, éste y la Marina ciertamente podrían haberse beneficiado de las técnicas de comunicaciones mucho más avanzadas. Esto no es una segunda suposición. Esto es meramente un ejemplo de cómo el equipo existente no es utilizado en forma apropiada.

Un perfecto ejemplo de esta falta de utilización de lo que tenemos, es el plano inferior en el cual se encuentra actualmente la artillería convencional. Cuando el Presidente John F. Kennedy, tomó la decisión de interdecir todo el tráfico marítimo des-

tinado a Cuba, que llevase cargamento de armas ofensivas, este país fue testigo del anacronismo de cómo sencillos y viejos destroyers disparaban sencillos y viejos proyectiles de 5"/38 para hacer cumplir la orden del Presidente. En esta era espacial-nuclear-reacción, si hubiera sido necesario efectuar desembarcos de infantería de Marina, el tiro de apoyo habría sido igualmente prosaico y fuera de época. Aunque era obvio que aquella artillería todavía constituía en el más tradicional sentido todo lo que teníamos para hacer frente a determinadas exigencias, la artillería convencional continuaba disminuyendo en importancia a toda prisa. No obstante que nuestros buques convencionales con cañones convencionales efectuaban un bloqueo convencional, se aceleraban planes para consolidar la Escuela de Artillería de la Flota Americana en San Diego, con el Centro de Entrenamiento de la Flota Americana de dicho lugar. En la carta proponiendo este cambio al Jefe de Operaciones Navales, se establecía que la "decisión para consolidar... ha sido tomada en vista del conocimiento de que la eliminación del FLEGUNSCOL SDIEGO... podía tener el efecto de minorar el énfasis de la artillería de la Flota".



En la Escuela de Artillería en el Centro de Entrenamiento de la Flota en San Diego, los estudiantes manipulan un cañón de 3"/50 cm. En la Costa Oeste no hay cañón de 5"/54 cm., de tiro rápido para entrenamiento en tierra, el que cada vez lo hay en mayor número en los buques de la Flota.

El riesgo de "minorar" la artillería de la Flota no podía ser más atrevido y catastrófico en cualquier época, y más aún especialmente el hacerlo frente al bloqueo de Cuba, cuando nadie sabía lo que de un momento a otro se podía derivar como consecuencia de la acción llevada a cabo por los Estados Unidos. En la edición del Army-Navy-Air Force Journal and Register del 3 de Agosto de 1963, se informó que en un "...retornando a lo anterior, los cañones habían reemplazado a algunos de los proyectiles dirigidos a bordo de la nueva fragata lanzadora de proyectiles dirigidos Belknap". El artículo continuaba: "las modificaciones de proyectiles dirigidos a cañones era el resultado en

gran parte de las lecciones aprendidas durante la crisis cubana, la Marina descubrió que habían misiones para las cuales se necesitaban de los cañones hechos a la antigua más que de los proyectiles dirigidos". La singular expresión "la Marina descubrió" es más que aterrador, cuando uno recuerda la vasta experimentación que el mismo cañón obtuvo en la Segunda Guerra Mundial y en la Guerra de Corea y particularmente aquel cañón "hecho a la antigua" es, aún hoy en día, el arma más común de la Marina.

Otra peculiaridad de la consolidación de la Escuela de Artillería de la Flota es que anterior a Corea había ya sido parte del gran Centro de Entrenamiento de la Flota. Y la decisión en ese entonces de establecer la Escuela de Artillería, como un Comando separado estuvo basado en la necesidad del tiempo de guerra de darle más énfasis. Así, la experiencia cede paso a la aptitud.

La mayoría de buques en la Armada de los Estados Unidos tienen cañones y nada más por ahora. Sin embargo estos cañones son generalmente tratados como objetos de curiosidad más apropiados de las salas de los museos marítimos que de las cubiertas de los buques. Aunque, en los más de los casos ellos constituyen la única arma disponible, se ha asumido en ciertos lugares que ellos no son de primera importancia y que el entrenamiento para usarlos puede ser lo que eufimísticamente se llama "disminuído".

Cualquiera podría hacer la pregunta si la artillería convencional ha perdido importancia durante los últimos años, o desde que la Marina se empeñó en los nuevos complejos desarrollados; esto se podrá notar en los siguientes ejemplos. Los que no son enumerados en ningún orden de prioridad o importancia, ni en ninguna forma especial.

(1) Los Informes de Revistas de Alistamiento de determinados Comandos Tipo, muestran claramente que el desempeño de la artillería tanto de superficie como anti-aérea continúa siendo de su interés. Sin embargo, son pocos los pasos positivos que han sido dados por estos mismos Comandos Tipo o Comandos de mayor antigüedad a quienes los informes son sometidos para corregir la situación. Esta indiferencia —palabra desagradable, pero de qué otra manera puede llamársele— continúa en la presencia del hecho ahora probado (Líbano, Suez, Cuba, etc.) de que en una conflagración mundial es de absoluta necesidad el tener permanentemente lista la artillería convencional.

(2) Debido a las circunstancias, la Dirección del Personal, no siempre provee relevos de oficiales calificados en artillería, y los Comandos se ven en la necesidad de asignar a oficiales inexperimentados a deberes de artillería. La pregunta hipotética "¿Por qué el Comandante no tiene un oficial preparado, listo para ser asignado al cargo?", podrá de la misma manera ser respondida, diciendo que el oficial que se escogió y entrenó para

el cargo fue mandado la semana anterior a la Escuela de Post-graduados, ya sea de submarinos o de electrónica. Podría interrogarse desde luego no en forma oficial a la Dirección del Personal, acerca de esta situación y la respuesta sería la ya común y conocida: "no había oficiales calificados disponibles. Es una situación lamentable, pero el buque ha debido enviar al oficial inexperimentado para recibir el entrenamiento adecuado". Con las operaciones de la Escuadra, tal como son, más el requerimiento de tener que duplicar responsabilidades y deberes entre los otros oficiales, mientras se lleva a cabo el entrenamiento del oficial inexperimentado, esta situación del personal hace que a menudo el oficial sin entrenamiento permanezca a bordo y "haga lo mejor que pueda". Hay también la excusa de "nadie nos está disparando en este momento".

(3) La situación con respecto a el personal alistado, tampoco es tranquilizante. Algunos destroyeres tienen solamente a un Oficial de Mar de Segunda, como técnico más antiguo en Control de Tiro. No debe pues sorprender de que el equipo quede inoperativo, si se considera la magnitud de la responsabilidad del oficial de mar, el número de los sistemas de control de tiro a bordo, y la multitud de pruebas requeridas diaria, semanal y mensualmente. Igualmente tanto el personal de Control de Tiro entrenado para sistemas convencionales así como los Condestables están siendo trasladados (reclutados) en las nuevas clases establecidas de proyectiles dirigidos y sistemas de proyectiles dirigidos, esto en número alarmante. Combinado con el hecho de que el ingreso presente a las clases convencionales de Condestables y técnicos en Control de Tiro ha menguado, existe ahora una situación en donde no solamente hay pocos hombres, como para mantener a los cañones y a los sistemas de control de tiro sino que el "fondo" de experiencia tan vital para satisfacer las demandas de emergencia, se está tornando peligrosamente somero.

(4) Hay una reducción al presente en los ejercicios de tiro de la Flota, lo cual está ejemplizado de que las cantidades permitidas de munición para entrenamiento anual no están siendo consumidas íntegramente. Solamente hace unos pocos años, los oficiales de artillería y los Comandos estaban comprometidos en forma constante a extender sus asignaciones de municiones. También está muy difundida ahora, la tendencia de olvidar de que los cañones se encuentran a bordo, excepto en esos pocos días del ciclo de entrenamiento, cuando es obligatoriamente completar lastimosamente unos pocos ejercicios de artillería. No es una rareza que un buque esté durante seis meses enteros sin disparar un solo tiro. Se han dado muchas razones para esto, y la falta de servicios ha sido la principal entre ellas, ya que esto no es en muchos casos dificultad valedera —los servicios para la artillería son cada vez más difíciles de obtener que es otro factor relacionado con la falta de énfasis— muchas preguntas vienen a la mente. ¿Qué ha sucedido al Ingenio-

so y hábil personal de artillería de hace unos cuantos años, cuando los OCT establecían en forma regular la competencia entre buques a fin de determinar cuál de ellos era, "el más rápido en tirar contra una no anunciada aparición aérea?. ¿Dónde están los Comandantes de acción que solicitaban al Departamento de Armamento incluir en los informes de Alistamiento para hacerse a la mar el hecho de que el buque tenía un blanco de superficie que se había construído a bordo y estaba en él? Aunque este blanco era muchas veces feo y tosco para manipularlo, se le llevaba para usársele en toda oportunidad, en las prácticas de tiro de superficie. Hoy en día la construcción de blancos a bordo no es necesaria ya que se han desarrollado muchos blancos de mucho éxito que pueden ser llevados a bordo. Sin embargo, las veces que se les usa en comparación con los viejos blancos de construcción casera, son mínimas.

(5) La incorporación de diversos proyectiles dirigidos y sistemas de proyectiles dentro de ciertas unidades de la Flota, son desarrollos revolucionarios en la Guerra Naval y deben de ser bienvenidos dentro del grado apropiado. Sin embargo, cuando la discusión de ellos excluye cualquier confianza que haya en el armamento convencional ya instalado en la mayoría de nuestros ya sobrecargados buques, la discusión se torna peligrosa. Dentro de los últimos años todos han sido inundados por informes de fantásticas nuevas armas con capacidades cada vez más grandes. Estos informes han emanado del Departamento de Marina, de los hombres de publicidad de Madison Avenue, de los comentaristas de radio y televisión y de los columnistas de diarios y revistas a través de todo el país. Esto ha tenido un efecto adverso, porque ha llevado al personal a una situación peligrosa de complacencia de dejar que Jorge el robot lo haga. La artillería convencional, tiene ahora un significado tan arcaico como la vela la tiene en la actualidad en el combate de los buques. Los proyectiles dirigidos muchos de los cuales están todavía en etapa de planeamiento, y otros que aún no se han probado, se aboga por ellos como si fueran la panacea de la guerra naval.

(6) Un último ejemplo (aunque la lista es virtualmente ilimitada), la falta de énfasis que hay de la artillería es que, increíble, no hay entrenamiento en tierra en la Costa Oeste y por ende en toda la área de la Flota del Pacífico, en el cañón de 5"/54 cal., de fuego rápido. Este cañón es relativamente nuevo, ya que ha sido desarrollado después de la Segunda Guerra Mundial. No se le vio en acción en la Guerra de Corea, pero ha sido introducido en la Flota en número creciente, especialmente en los últimos años; los métodos avanzados en la carga y disparo han dado como resultado un cañón de altísimo régimen de fuego. Aunque el cañón es eficaz y ha sido autorizado por el Jefe de Operaciones Navales para propósitos de entrenamiento en la Costa Oeste en 1956, la falta de fondos apropiados han sido demorados año tras año.

Aunque la cantidad requerida es minúscula comparada a la cantidad de millones, y aún billones de dólares que son dilapidados en estos días, el resultado neto es que el gran número de oficiales y hombres nombrados a buques con instalaciones de este tipo de cañones y aquellos que sean trasladados a estos buques en fechas posteriores, carecen de facilidades en entrenamiento en tierra.

La artillería convencional ha sido y continúa siendo restada en importancia a pesar de la evidencia contundente, de que el cañón naval todavía tiene superioridad en áreas vitales, tal como el tiro de apoyo, contra aviones a baja altura y alta velocidad y contra blancos de superficie.

En la edición del PROCEEDINGS de Enero de 1963 dedicado únicamente a pronosticar la Marina de 1970, se estableció en efecto que la Infantería de Marina todavía efectuará desembarcos en las playas y,

> "La Infantería de Marina obtendrá el tiro de apoyo desde los cañones de los buques, cohetes, proyectiles dirigidos, aviones de ataque y artillería. Tierra adentro la Marina proveerá de tiros de neutralización y destrucción, en las playas de desembarco y áreas adyacentes —para aclarar las rutas de aproximación de los helicópteros y zonas interiores de desembarco— y fuegos de apoyo general, a los máximos alcances a los cuales tendrán que operar nuestras fuerzas de combate (1).

Exceptuando la inclusión de los "proyectiles dirigidos", los que al momento de escribirse dicho artículo, están definitivamente en el tablero de diseños, los autores pueden muy bien estar escribiendo operaciones de Guadalcanal, Tarawa y Okinawa en 1940. Esto no es detractar su informe, tan interesante, pero antes bien para señalar, que debemos continuar dando fuerza al valor del cañón naval y a mantener nuestra preponderancia en él, el Vice Almirante John S. McCain Jr. de la Marina de los Estados Unidos ha dicho:

> "La disminución de la capacidad de fuego de apoyo naval con cañones de nuestros nuevos buques, plantea el problema, segundo en importancia, (el primero fue el de mantener comandos adecuados en los buques). Como los proyectiles dirigidos han reemplazado a los cañones en la mayoría de nuestros cruceros y destroyeres, hemos hallado que la capacidad de fuego de apoyo, está declinando. Los cañones tienen capacidad, exactitud, confiabilidad, y poder de penetración en cualquier clase de tiempo, que no se encuentra en los Proyectiles dirigidos o en el apoyo aéreo táctico cercano. Como se está haciendo cada vez más énfasis en las operaciones anfibias, el problema

(1) Ver U.S. Institute Naval Proceedings Enero 1963, pág. 113 "El Cuerpo de Infantería de Marina de 1973" por John H. Saxten y Louis Ditta.

del tiro de apoyo se hace más agudo (2).

Hoy en día, el cañón naval recibe los ataques más fuertes de las críticas referentes a la defensa aérea, o a la guerra anti-aérea. Los atacantes van, desde los planificadores operacionales, los que casi ignoran completamente la existencia del cañón, hasta los más altos escalones de la Marina, quienes destinan todo el dinero disponible y la investigación únicamente al desarrollo de los proyectiles dirigidos, al decir "en el problema aéreo de hoy en día, el cañón naval ha perdido su utilidad".

Aquí no se intenta asignar falsos valores o sobrevalorar al cañón naval. Tampoco se insta a que se utilice el cañón en lugar de todos los proyectiles dirigidos superficie-aire. Más bien, la intención es, que desde que los cañones son nuestra más numerosa y mejor probada arma, deben de ser vistos desde una perspectiva apropiada. Como dijera recientemente el Almirante Claude Ricketts en un discurso en San Diego, sería:

> ...ingenuo enfrentar al enemigo con sólo un tipo de arma — debemos de presentarles tantos problemas a los cuales deba de hacer frente que lo obliguen a hallar una solución a todos ellos (3).

Los nuevos desarrollos pueden dar como resultado la desaparición de escena del cañón naval, así lo han insinuado algunos planeamientos de alto nivel, y de gran alcance; pero el cañón aún no se ha ido. No es una sobrestimación el decir, que la artillería convencional debe una vez más tornarse en una parte vital e integral del planeamiento de la guerra anti-aérea y anti-superficie. El alistamiento artillero no viene a pocos y por partes, ni sólo en determinadas temporadas. El alistamiento, es una condición total, mantenida concienzudamente en todos los tiempos.

La habilidad y voluntad para pelear una guerra, es un estado de ánimo antes de que se convierta en una realidad, y por lo tanto es un elemento singularmente corrosivo al espíritu, la reiteración de la idea de que la gran mayoría de nuestros buques y armamentos están fuera de época. No puede haber nada más tan sustancialmente poco tranquilizador ni inspirador para un hombre que piensa consciente o subconscientemente, el saber de que está perdiendo su tiempo en efectuar juegos de guerra ya pasados de moda. De esta manera la peor conclusión, como es la de restar importancia a lo que ahora tenemos y exaltar lo que algún día tendremos, es el estado psicológico obtenido.

---

(2) Ver "La Guerra Anfibia durante la próxima década" por John S. McCain Jr. U.S., Naval Institute Proceedings, Enero 1963 pág. 103.

(3) Ver "Unión" de San Diego, 18 Agosto 1963.

En efecto, la motivación no puede dejar de disminuir y finalmente morir. Algunos de los problemas de conducción de hombres y de Moral de que sufre la Marina deben inevitablemente ir en contra de este sentimiento de futilidad; a menos que sea un hombre que está en uno de los nuevos programas, o en los nuevos buques, debe de sentir que está pisando sobre agua.

El que estos sentimientos de futilidad, no sean el resultado de una exacta evaluación de las condiciones, ello no tiene relación con su existencia. Si un hombre está convencido de que lo que hace no tiene aplicación, es lógico que no podrá utilizarlo en ninguna forma positiva. No puede negarse que el cañón naval convencional, sería totalmente inefectivo bajo ciertas concebibles circunstancias. Luego pues, también es cierto que, con toda probabilidad, el destroyer de la Segunda Guerra Mundial que porte estos cañones, no sería militarmente mejor que el Arca de Noé. Tenemos entonces que, si el cañón ha perdido su utilidad, igualmente la habrá perdido el destroyer que los lleva.

Sin embargo, otro grupo de condiciones están más dentro del campo de las probabilidades que las anotadas más arriba. Lo que tenemos puede servir y sirve muy bien en el mundo de hoy. Pero nuestra Marina del Futuro, no tiene para nosotros más utilidad por ahora que uno de los trirremes del tiempo del César; es tan irreal vivir en el futuro, como lo sería el vivir en el pasado. Más bien, lo que necesitamos es utilizar, con las máximas ventajas, de lo que disponemos aquí y ahora. No debe de haber disminución alguna en el esfuerzo, ni comparaciones envidiosas, porque no habrá Marina del Futuro si no seguimos la línea de lo que ahora tenemos. No existe seguridad hoy en día de lo que tendremos mañana.

NOTA DEL TRADUCTOR.—

Es particularmente relievante el hecho de que un país como lo son los Estados Unidos de América, que se encuentra a la cabeza de la investigación y desarrollo de nuevas armas, haya volteado los ojos (por supuesto muy acertadamente) al arma aún por ahora la mejor, ¡el cañón naval! Es por esto, que nosotros que aún no nos toca vivir la era del espacio y nuclear, debemos de hacer nuestra reafirmación de fe en esta arma y encumbrar aún más, su importancia.





# "Cuide de Su Gente"

S. A. Swarztrauber,
Lieutenant Commander, U.S. Navy

*Un aliento incorrecto en una hoja de servicios, una falla en deducir el tiempo transcurrido cuando se computa el permiso anual, el traspapelar una solicitud de asignación. Estos no son sino unos de los pocos de los desatinos que pueden ocasionar contingencias "no fatales" en la guerra de papel. Sus hombres mostrarán tolerancia con el oficial de división bisoño, que no conoce cómo "preparar" un magnetrón nuevo; pero su tolerancia se torna en hostilidad y luego a menosprecio cuando el mismo oficial no puede decirles, por ejemplo, qué curso por correspondencia es el que ellos necesitan, para ser calificados aptos para ascenso.*

Es halagüeño ver al fogoso y agresivo Alférez presentarse a su primer destroyer. El aspira a calificarse como oficial de cubierta, ocupar un cargo, y ser asignado como oficial de división. También pronto desarrolla un interés pujante: desea ser reconocido como "el hombre destroyer". Para llevar a cabo estas cosas, necesita adquirir con el tiempo la fama de tener las cualidades de "rapidez, prontitud y exactitud".

La agudeza en el procedimiento radio-telefónico, la velocidad y exactitud en las soluciones de rosa de maniobra, la prontitud en el desenclavado en las señales tácticas, la confianza en sí mismo en la maniobra y control del buque, el buen juicio en emergencias —éstas son las cosas que en primer término tienen en mente nuestro nuevo alférez. El practica y estudia con empeño hasta el esperado día en que el Comandante escribe "completamente calificado en todos los aspectos, como oficial de cubierta para una fuerza de tarea navegando, y para operaciones independiente". En verdad ningún comandante de destroyer desearía menos para sus jóvenes oficiales.

Mientras tanto, nuestro ambicioso alférez se ha hecho acreedor a que se le asigne uno de los cargos del buque además de los que se le asignan colateralmente como oficial de división de la división correspondiente. Desgraciadamente la mayor parte de los alfereces, no responden tan entusiastamente a sus deberes de oficial de división, tal como responden cuando se trata de las demandas de operación del buque. Lo que inicialmente pudo haber parecido ser una posición eminente, en donde el alférez necesitaba ocasionalmente sólo el reconocimiento de un "comprendido", o replicar sagazmente "permiso concedido", más tarde sucede que se encuentra en un papel desairado, con docenas de problemas del personal, para los cuales en su aturdimiento, las respuestas son difíciles de encontrar. Esto, se le dice, es administración del personal.

No es pues sorprendente que este Alférez de 22 años de edad hace poco graduado y recientemente comisionado, después de 16 años de "tra-

bajo en el papel", se muestre más interesado en Operaciones, Navegación, Artillería e Ingeniería. Si se le deja sólo, concederá el menor tiempo posible a lo referente a la administración y estará más contento investigando cada pulgada del buque, su armamento, equipos y capacidades, de manera de llegar a ser versado en ciencias navales y de guerra y a desarrollar un vocabulario "marinero" en el menor tiempo posible.

Por lo demás, su entrenamiento para ser comisionado en servicio, no lo prepara para las funciones de administración del personal. Por muchos años, los programas de entrenamiento para oficiales listos para ascenso, se han concentrado en: Operaciones, navegación, ingeniería y artillería y tocando muy ligeramente la administración. La explicación, se le dijo a nuestro alférez candidato al ascenso, que la siempre cambiante y compleja administración del personal la hacía inconveniente como para dedicarle a un tratado muy prolongado en horas de clase, en vista de que podría con toda probabilidad ser cambiada durante el tiempo que él esté en la Escuadra. También "aprendió" que debido a que había suficiente personal de administración, así como personal subalterno, los que estaban siempre disponibles en la Escuadra, la administración del personal era algo, que podía irse aprendiendo mientras continuara en el servicio.

Es entonces, entendible, que el promedio de los alfereces haga énfasis en su función primaria y descuide las funciones administrativas que van aparejadas con los deberes de la División. El a menudo se ve envuelto en forma profunda en alguna faceta operacional, relativamente sin importancia, correspondiente a su cargo principal —una operación que podría y debería ser llevada a cabo por un competente oficial de mar técnico— mientras que los asuntos administrativas de la división siguen en el canastillo de "pendientes". Sin embargo, gradualmente, si él es hombre de conciencia, esta situación lo comienza a incomodar.

El siente por su parte, una falta de cumplimiento del deber, en el trato con sus subordinados. Durante el entrenamiento previo al comisionamiento, y aún ahora, él oye mucho acerca de la Conducción de Hombres. Mucho se ha dicho de lo tocante a los ideales, moral, disciplina y a su propio comportamiento, es lo que servirá de ejemplo para sus hombres. Ahora, como oficial de división, más que nunca, desea ser un conductor de éxito. Es para él muy incómodo el sentir que no lo es.

Su condición es de inseguridad, como consecuencia de su falta de conocimiento de la administración del personal. Tal conocimiento es básico para una efectiva conducción de hombres. Tal como un hombre, no puede ser un buen mecánico sin el conocimiento del diseño y mantenimiento de las máquinas, un oficial no puede ser un buen conductor de hombres si no está familiarizado con los hombres a su cargo. La conducción de hombres

requiere que el conductor sea una respuesta a las necesidades de sus hombres, estar familiarizado con el marco de referencia en los cuales ellos encaran sus problemas, y estar alerta a las responsabilidades, derechos y beneficios que resulten para ellos. Para el oficial de división de un destroyer significa tener conocimientos sobre ascensos, pagos y bonificaciones, rotación de puestos embarcado y en tierra, permisos, contratos de servicios y programas especiales y calificaciones.

El oficial de mar técnico, no espera que su nuevo oficial de división sea capaz de taponar un tubo roto de caldera o de que sea capaz de "preparar" un nuevo magnetrón. Pero él sí tendrá una gran satisfacción, derivada de saber que su oficial de división puede encontrar un error en su registro de permisos y de ver que ello sea corregido. A fin de poder proceder de esta manera, el oficial de división requiere tener conocimiento de los procedimientos administrativos. Por lo tanto, el oficial de división que ha fallado en seguir los pasos administrativos necesarios para calificar a un hombre apto para el ascenso, o que ha fallado en asentar en la tarjeta de datos de rotación, de un tripulante que esté apto para prestar servicios en tierra, perderá el respeto de ese hombre y nunca más será efectivo el consejo que le pueda proporcionar ya sea en el terreno moral o disciplinario. De otro lado, el oficial de división que está atento a las necesidades administrativas de sus hombres, encontrará que sus palabras son bien recibidas por ellos.

Es fundamental que los oficiales reciban un formal entrenamiento adicional en lo referente a administración del personal. Los programas de entrenamiento del oficial necesitan de revisión para que estos programas tengan los requerimientos básicos administrativos que debe de conocer el oficial de división. La administración del personal es ahora, una materia cuya área es demasiado extensa para que pueda ser "pescada" conforme el oficial progresa en la carrera. La celeridad del fenómeno con el cual el armamento y los sistemas de armas evolucionan tan rápidamente y se convierten en anticuadas es una indicación de que la administración del personal es más estable que la guerra naval. La exclusión que se hace de la administración del personal de los curriculum de entrenamiento por razones de su naturaleza fluctuante, ya no es válido por más tiempo. Ha llegado el momento de entrenar al oficial naval apto para el ascenso, en lo básico de administración del personal así como también en las artes y ciencias y entonces dejarlo que "pesque" y se mantenga al frente de las tácticas y modalidades de guerra conforme ellas cambien. De esta manera estará mucho mejor dotado desde un comienzo para desempeñarse bien como conductor de su gente, así conforme se esfuerza en el perfeccionamiento de su buque en el combate. Tal como se ha establecido, un alférez debe de combinar el aprendizaje de ambos.

Mientras, que se presenten a la Escuadra los oficiales que han seguido escuela sobre administración del personal, debemos continuar produciendo nuestros propios administradores. El personal experto en administración que los alfereces esperan encontrar generosamente distribuídos en toda la flota, infortunadamente no se les encuentra. Con excepción de los buques grandes, no se asigna personal de oficiales, excepto como un deber en adición a sus funciones y frecuentemente los destroyers deben de hacerlo con sólo un Oficial de mar de tercera, de la especialidad de administración de personal. Si debemos descansar exclusivamente en este personal y en un sobre cargado Segundo Comandante para mantener los registros exactos y una efectiva administración del personal, nos iremos a pique.

En algunos destroyeres han designado a un oficial subalterno a órdenes del Segundo Comandante, como Oficial del Personal. Esta solución, generalmente sólo produce resultados mediocres. Normalmente el oficial es, ya sea demasiado inexperimentado como para ser confiable, o está demasiado ocupado con su cargo para ser competente. Por lo tanto, el oficial de división es la elección lógica para aumentar "el Estado Mayor Personal" del Segundo Comandante. Cuando se le provee de las herramientas administrativas necesarias, puede ayudar a cerrar los claros administrativos existentes. Por lo demás, los sub-productos tales como: alta moral, buena disciplina y lealtad aparecerán probablemente como por arte de magia. Con una conducción de hombres mejorada, su división sobresaldrá militarmente y su rendimiento profesional mejorará. ¿Cuáles son las herramientas que requiere el Oficial de División?. Primero, debemos de averiguar la naturaleza del trabajo que se va a efectuar. El término "administración del personal" en el sentido de a bordo, y tal como se utiliza en este ensayo, comprende, generalmente, a las siguientes materias:

(a) Ascenso en la Clase.

(b) Evaluación del cumplimiento.

(c) Solicitudes del personal (Escuelas, traslados, permisos, etc.).

(d) Educación e Información (USAFI).

(e) Cursos por correspondencia.

(f) Programas especiales de la Marina.

(g) Obtención de programas oficiales.

(h) Voto electoral, libretas de ahorro, caridad, atención médica, seguros, etc.

(i) Cuestiones financieras, asignaciones, pagos y bonificaciones.

(j) Mantenimiento de los Registros del Personal.

El lector estará absolutamente en lo cierto si hace la observación de que es la lista "tradicional" de

materias que caen dentro del campo de administración del personal, y que éstas son generalmente delegados a los diversos oficiales de la cámara, en forma de deberes colaterales. Pero el autor, aboga por un sistema diferente por medio del cual el Oficial de División realice la mayor parte de las funciones por sí mismo; el delegar estas materias a oficiales de mar, o evadirlas "colgándolas" como deberes colaterales de los oficiales o mandándolas a la canastilla del Jefe del Departamento o del Segundo Comandante, no cumplen ningún propósito y es por lo contrario completamente erróneo. El oficial de mar tiene que desempeñar su especialidad correspondiente a su clase, los Jefes de Departamento y Segundo Comandante están ocupados efectuando sus recorridos por el buque, y el Oficial de División nunca tendrá una gran oportunidad de familiarizarse con el sistema de directivas de la Marina, como son el archivado, la preparación de la correspondencia, los Registros del Personal y la administración del personal en general. El tendrá que dominar estas materias tarde o temprano, si es que en verdad lo que desea es llegar al Comando.

La motivación para adquirir destreza en la administración del personal requiere de una provisión de fuertes incentivos. Se le debe de recordar firmemente al oficial de división que su graduación como oficial de Marina, no se ha debido a su posible maestría en la reparación de máquinas, en la velocidad para enviar un código, o en operar los equipos de contramedidas, sino principalmente debido a su posibilidad de desarrollar un criterio justo y habilidad supervisora y administrativa. El debe darse cuenta que para llegar a ser el hombre destroyer requiere de que sea tanto un hombre de mar "operativo", como un conductor de la administración. Solamente entonces prorrateará su tiempo con gusto entre la operación de su destroyer y la administración de su tripulación.

El alférez tendrá poca dificultad en su preparación y perfeccionamiento en los aspectos técnico y profesional para un cargo departamental en particular. Encontrará libros magníficamente escritos de manera de ser un oficial muy bien enterado en comunicaciones o como navegante. Asimilando un buen manual técnico podrá aprender todo lo que necesite saber acerca de un batitermógrafo o de una bomba principal de alimentación. Las instrucciones de todos los aspectos técnicos de cómo llevar a cabo los cargos principales están listos y disponibles. No sucede lo mismo con la administración del personal. Aquí no hay fórmulas empíricas.

Un oficial no puede prestar ayuda menos aprender, mucho que se diga, en lo concerniente a maniobra, operación y a la forma de combatir de su destroyer, meramente en virtud de servir a bordo de él y calificarse como oficial de cubierta. Por otra parte puede servir en su buque en cadena ascendente a través del Jefe del Departamento y no estar bien "enterado" de artículos tales como

descuento de tiempo, NESEP, TEMADDHOSP, etc. Esto deberá ser deliberadamente indagado por él mismo y encontrará una creciente necesidad de hacerlo en esta forma en cada cargo posterior que él desempeñe. Una vez que al oficial de división pueda ser convencido de la necesidad de tener habilidad en la administración del personal, la magia de transformarlo en un administrador se reduce a proveerlo de las herramientas necesarias y de cómo usarlas.

El resto de este ensayo, estará dirigido a sugerir procedimientos por medio de los cuales los oficiales de división de los destroyeres puedan asumir un papel activo y digno de ser mencionado en la administración del personal. Al establecer tal sistema en un destroyer, hay que dar pasos predeterminados. Son tres los pasos requeridos, el primero de los cuales es definir los procedimientos.

Se requiere una clara delineación de las materias en las cuales se espera que el oficial de división se desempeñe en el ejercicio de la administración. En segundo lugar, deberá de proveerse de medios rápidos de localizar la información de que puedan requerir los oficiales en cada área responsable de la administración. En tercer lugar, asignarles ciertas funciones específicas en el mantenimiento de los registros del personal del buque.

Al definir los procedimientos, el Segundo Comandante debe dar a conocer su política en lo referente a beneficios, tales como evaluación del cumplimiento, adelantos de sueldo y ascensos. Deberá de deshechar al momento cualesquiera opiniones preponderantes tales como: de que el oficial de Información y Educación es el único calificado para conseguir los cursos por correspondencia; de que el oficial de alojamientos es para asegurar de que todos tengan el adecuado alojamiento; de que el oficial de elecciones vea de que todos voten; de que el oficial de informaciones públicas ponga en circulación todas las noticias; de que el oficial de cuestiones legales es la única fuente del buque para consejo legal, y así sucesivamente. A los oficiales que tienen deberes colaterales, se constreñirán sus deberes a proveer a los oficiales de división de las formas necesarias, al mantenimiento de los archivos principales que son de su incumbencia a sus funciones colaterales, al mantenimiento de sus programas en permanente actualidad en el buque, por intermedio de una apropiada y sistemática publicidad y a dar consejo y servicios de enlace a los oficiales de división. A su vez éstos podrán personalmente aconsejar a sus hombres. Hasta donde concierne, el recluta deberá ver en su oficial de división, como su oficial encargado del alojamiento, su oficial de elecciones y su oficial de informaciones públicas. No hay lugar para un tratamiento de "pilar a poste" en las relaciones del oficial de división con sus hombres. En el caso de que ciertos motivos de carácter legal o financiero estén involucrados en forma intensa, entonces lo prudente puede que

sea el arreglar una entrevista entre el hombre, el oficial de división y el oficial con el deber colateral correspondiente.

Considérese el caso de que un tripulante solicite información para estudiar por su cuenta. Una respuesta impertinente, tal como: "vaya a ver al Oficial de Información y Educación", es deprimente para una buena conducción de hombres y no debe de figurar en el vocabulario de un oficial de división. Nadie sabe, o debería, mejor que su oficial de división cuál es el curso por correspondencia que necesita el hombre. Con certeza que el oficial de Información y Educación, no sabe y no está especialmente motivado para aprender. El tripulante, posiblemente nuevo a bordo, puede que ni siquiera sepa quién es el Oficial de I. y E. Si lo localiza, lo encontrará ocupado con las obligaciones propias de su división. Puede que se le diga que regrese luego, para presentarse al furriel de Instrucción y Educación (que puede que esté de guardia), o para que se presente a la Secretaría del Buque. Frustrado, el hombre puede rendirse, si es que realmente no ha estado imbuído de idea de un curso por correspondencia, como algo esencial. Si él eventualmente se las ingenia para encontrar disponible al Oficial de I. y E. y éste está de humor, puede suceder que este oficial, solicite el envío del curso incorrecto, o tal vez el correcto, pero ya será demasiado tarde para los propósitos de ascenso que se perseguía. Por otro lado el oficial de división está en la posición de capitalizar a base del muy ligero interés exhibido por uno de los hombres asignados a su cargo el que se encienda en él la chispa, al sentarse, llenar el formato correspondiente y asegurándose personalmente de que sea firmada y enviada la solicitud.

Este tema de administración de cursos por correspondencia, ofrece un buen ejemplo de las diversas áreas, donde el Segundo Comandante encontrará que es necesario definir los procedimientos. Probablemente el método más directo y satisfactorio de promulgar y estandarizar las "reglas fundamentales" sería a través de directivas concisas de a bordo, en las cuales las responsabilidades de los oficiales de división, del oficial de I. y E. y del Segundo Comandante queden establecidas. La directiva deberá ser meticulosa al reservar para el oficial de división la responsabilidad primaria para llevar a cabo el progama —desde el sometimiento inicial de la forma del curso de aplicación hasta la preparación del certificado de finalización—. El rol del Oficial de I. y E. deberá ser restringido al mantenimiento de registro de cursos, tanto los solicitados como los que se han recibido, pertenecientes al buque; a proveer formatos y publicaciones a los oficiales de división y otros servicios impersonales comunes a las necesidades de todos los oficiales de división.

Tales "reglas fundamentales", cuando son establecidas por el Segundo Comandante, para ésta y otras fases de la administración, lograrán in-

traducir al oficial de división en los asuntos de administración del personal de la división. Por lo tanto se puede generar una atmósfera donde el oficial de deberes colaterales venga a ser el experto de enlace del buque de una condición particular y no un ayudante o sustituto del oficial de división.

Además la regla fundamental deberá incluir como un mínimo las siguientes directivas:

(a) Los oficiales de División prepararán las respuestas a todas las cartas referentes a deudas, a los pedidos por escuelas, cambios de guardia y otros pedidos personales dentro de un número especificado de días, subsecuente a la acción o al pedido del Segundo Comandante.

(b) Los oficiales de división prepararán el NAVPERS 624W (formato para el ascenso en la clase), semestralmente el 1º de Diciembre y el 1º de Junio.

(c) Los oficiales de división prepararán las Tarjetas de Datos para la Rotación (SEAVEY) de sus hombres, cuando estén cercanas a la fecha de expiración.

(d) Los oficiales de división prepararán y someterán en forma general, las observaciones administrativas diversas, tales como las pruebas de audimetría, el completamiento con éxito de pruebas y las recomendaciones para los hombres de sus divisiones.

(e) Los oficiales de división efectúan los pedidos en los formatos apropiados.

(f) Los oficiales de división entrevistan a cada hombre para determinar si reune las cualidades necesarias para conducir un automóvil en un estado en particular; verificando visualmente la validez de los brevetes y aconsejándoles sobre las necesidades del seguro.

(g) Los oficiales de división muestran y explican individualmente, a cada hombre, las notas a las que se han hecho acreedores, después de que éstas han sido aprobadas por el Comandante y dentro de un número prescrito de días.

El propósito principal de los puntos anotados más arriba es para proveer y preservar celosamente, el sólo derecho del oficial de división a fin de que la administración de sus hombres esté libre de interferencias. Es de primordial importancia, el imprimir en cada oficial de división el gran valor que tiene de ser el único que dé las respuestas a las preguntas propuestas por sus hombres. El enviar a algunos de sus hombres a donde otro oficial o a donde un oficial de mar, debe de ser asiduamente evitado. Aún la realización de servicios aparentemente insignificantes, tales como ser la autoridad exclusiva que apruebe los pases de propiedad o de ser la fuente para obtener permisos de posesión de cámaras fotográficas, son cosas que no se deben que el personal de la división las pase por alto, ya que son buenas técnicas para la

conducción de hombres. Tales medidas dan al oficial de división, más horas de contacto con sus hombres; el tipo de contacto necesario para desarrollar una alta moral, armonía, confianza mutua y una buena disciplina.

Además el oficial de división pronto se familiarizará, entre otras cosas, con los procedimientos de bonificaciones de la Marina. Obtendrá experiencia en el cumplimiento de deberes tales como el dar la despedida a un tripulante que se va así como felicitar a los reenganchados. Habrá eliminado el "misterio" de preparar una carta solicitando una Escuela de la Clase "C" o de obtener una licencia de la Marina para la conducción de automóviles. De esta manera aprenderá de forma indeleble la administración del personal y practicará la Conducción Naval de los Hombres por excelencia.

Sin embargo, previamente se ha sugerido, de que la escasez de entrenamiento en administración del personal del nuevo oficial de división lo convierte en poco idóneo para estas funciones. Tiene poco conocimiento, de cómo localizar las respuestas a las preguntas que se le han formulado. Si esperamos que funcione como un administrador y que actúe como consejero y consultor de sus hombres, debemos de asegurarnos de que tiene todos los medios para obtener los datos necesarios sin demoras indebidas y descorazonantes. Cuando se le formule una pregunta, tal como "¿puedo calificarme para el programa NAVCAD?", el oficial de división no debe de necesitar el perder 30 minutos en localizar las directivas reguladoras. Como un primer paso esencial, él deberá de mantener el cuaderno de notas del oficial de división, el cual incluye los datos del personal, y que él ha acumulado y extractado en el caso de cada hombre asignado y una breve información de cada uno de los programas más comunes y beneficos ofrecidos por la Marina.

Pero aún así equipado, el aprendiz de administrador, no está preparado para hacer frente sino a los más básicos problemas del personal. Lo cierto es que, cuando se presenta una pregunta, puede estar razonablemente seguro de una cosa —de que la respuesta está disponible en algún lugar a bordo entre los miles de directivas, manuales y panfletos. Una familiarización con el sistema de Directivas de la Marina es una buena y necesaria forma de empezar, pero aún si cada oficial pudiera ser provisto con una copia de el Indice Consolidado, esto le proporcionaría solamente las Directivas del Departamento de Marina. Estarían excluídos los datos de fuentes tales como el Manual del BUPERS, reglamentaciones de la Marina, Flota y Tipo así como las Directivas de la Flota, Tipo y Escuadrón. Posteriormente si él tiene oportunidad de ayudarse con la Directiva de la apropiada Dirección, cómo podría estar seguro de que ésta no ha sido ampliada en forma notable por una Directiva Tipo o por un PAMI?.

Por muchos el autor ha anotado, las preguntas que más frecuentemente se le formularon, como oficial de división de destroyeres, como Jefe de Departamento y como Segundo Comandante. Como quiera que las respuestas fueron localizadas, algunas veces con demoras angustiosas, el tema con su referencia, fueron apuntadas en orden alfabético en un cuaderno de notas de bolsillo. Este cuaderno de notas vino a ser invalorable, como un eliminador de movimientos perdidos; teniendo que recurrir con menor frecuencia a las fuentes de información. Conforme este cuaderno de notas iba sirviendo progresivamente a las necesidades de: oficial de división, jefe de departamento y Segundo Comandante, iba creciendo.

Sin duda alguna, que hay miles de libretas verdes, o negras conteniendo listas de referencias valiosas creadas para solucionar las necesidades personales de muchos Segundos Comandantes de Destroyer. Pero cuando el arduo peregrinaje toca a su fin y el Segundo Comandante entrega la secretaría del buque y la administración de la tripulación a su relevo, coloca su pequeña libreta en su maleta de viaje y luego se aleja. Y allí se detiene el proceso; el nuevo Segundo Comandante debe de comenzar desde el principio; los oficiales de división están todavía a oscuras, y nadie salvo tal vez el anterior Segundo Comandante, ha obtenido realmente beneficios de las largas horas de "ensayos y errores" y "de estar en atolladeros" para encontrar las respuestas.

Es el oficial de división a quien se ha debido permitir aprovechar del contenido de esa libreta. Si él es capaz de encontrar las respuestas en cinco minutos, que de otra manera le hubiera tomado horas, entonces estará más inclinado a dar a sus hombres el consejo que puedan estar necesitando. Además no es necesariamente el tiempo gastado en localizar la fuente material, lo que da valor al entrenamiento, tanto como el tiempo que se ha gastado en asimilar el material y en aplicar su contenido.

Cuando se le examine, se notará que las designaciones de letras han sido omitidas a fin de dar mayor tiempo de vida al Indice. Así la Instrucción COMCRUDESPAC - 3500.7A ó 3500.7B, está enumerada simplemente como 3500.7. Pero aún así, para mantener al día tal Indice requiere que el administrador esté al corriente de las Directivas que lleguen, así como de los manuales. Es bien sabido que ocasionalmente una Directiva tal como una Instrucción BUPERS puede estar incorporada dentro del Manual BUPERS el Manual de Cambios y estar cancelada.

Es mucho más simple y beneficioso mantener tal Indice al día, mientras se le utiliza para aumentar la ventaja como oficial de división, que súbitamente ser forzado mediante tentativas y errores a aprender administración del personal como un recien nombrado Segundo Comandante. En tal empeño el Segundo se encontrará demasiado ocupado tratando de aprender el procedimiento para em-

plear la cantidad apropiada de tiempo entrenando a sus subordinados en los procedimientos administrativos. Sin embargo, al dar al oficial de división tal herramienta, como lo es el Indice de Referencia, es un paso más para detener el círculo vicioso.

Así equipado el oficial de división está preparado para asumir una tarea excepcionalmente útil en la administración de a bordo. Pocas tareas asignadas al Segundo Comandante de Destroyer, puedeh consumir tanto tiempo como las verificaciones de los Registros de Servicios del personal enrolado. Sin embargo, pocas tareas administrativas son tan satisfactorias como aquella de demostrar a un tripulante un serio error u omisión descubierto en su Registro y entonces preparar junto con él la correspondencia necesaria para corregir dicho error. una exhaustiva revisión de un Registro de Servicios revela información y hechos no siempre aparentes desde otras fuentes, lo cual puede contribuir grandemente al mejor entendimiento de un determinado individuo y para mejorar las relaciones del personal, su orientación y disciplina. Estas responsabilidades y beneficios del subalterno deberán ser inalienablemente reservado para el oficial de división.

Sin embargo, es difícil imaginar a un oficial de división inexperimentado, llevando a cabo una verificación fructífera de los Registros de servicios meramente hojeando sus páginas de vez en cuando. Aquí él necesita de su herramienta. El Segundo, seguramente deseará preparar una "lista de chequeo y verificación de los Registros de Servicios ya revisadas del personal enrolado", ampliándola de acuerdo a los requerimientos básicos contenidos en el Manual del BUPERS. El uso de una lista de chequeo cuidadosamente preparada, hace que la revisión del oficial de división, sea sistemática, completa y productiva, no solamente para el tripulante, sino para el mismo oficial revisador y para el Comando. Encontrará que los primeros diez o veinte registros que verifique, son un proceso tedioso. Puede requerir hacer frecuentes consultas a la fuente material, particularmente aquella sección del Manual de la Dirección del Personal de Marina, que trata del mantenimiento de los registros de servicios del personal enrolado. Sin embargo, pronto será capaz de realizar una verificación completa en un promedio de 20 minutos y producir una lista de discrepancias y omisiones a base de las cuales iniciar la acción apropiada. Sobre tales bases el oficial de división, verificará los registros de los hombres que se presenten a bordo y de aquellos que sean trasladados. De esta manera, la verificación de los Registros, pueden ser programados para todo el año, culminando en Setiembre para satisfacer los requerimientos anuales.

Confome el Oficial de División gana habilidad en la verificación, se asombrará de los errores que descubre, tanto en naturaleza como en cantidad. La necesidad de este tipo de verificación cuidadosa pronto se le hace aparente. El autor personal-

mente verificó 350 Registros del personal alistado, anotando sus impresiones y tabulando la frecuencia de las discrepancias. Ningún Registro de Servicios de este grupo, se encontró libre de error. Algunos registros, tenían solamente uno o dos errores u omisiones de menor cuantía; pero los registros de varios hombres, que se habían presentado a bordo, se encontraron en estado caótico. Uno de tales registros no tenía página que estuviera libre de discrepancias. Se anotaron unos cuantos errores, porque eran de gran magnitud. Si no eran corregidos inmediatamente, habrían ciertamente disuadido cualquier inclinación que el hombre hubiera podido tener hacia la carrera naval, aparte del absoluto disgusto o indignación por la injusticia recibida. Se encontraron otro tipo de errores que hubieran afectado adversamente al individuo en cada uno de los días restantes de su vida.

Aunque no se intenta enumerar todos los errores, aquí se hará una lista de unos cuantos de los más serios y más comunes, con el objeto de ilustrar la necesidad de una verificación más cuidadosa.

(a) Evaluación del desempeño.— En 24 de los Registros examinados, habían notas del desempeño del personal enlistado, por debajo de lo standard, sin la sustentación requerida. Un registro contenía una nota de 1.0 en Comportamiento Militar, con un Memorándum de una Corte Marcial, para justificar la nota. La verificación reveló que el hombre, nunca había tenido una Corte Marcial y esta nota había bajado su promedio a 2.93 lo cual inequívocamente lo descalificaba para una exoneración honorable (en un caso concurrente, el Jefe del Personal Naval denegó un pedido de renuncia voluntaria, en el caso de un hombre que necesitaba solamente 3 centésimos de punto para ser considerado a una exoneración honorable).

(b) Enrolamiento.— Un hombre fue recibido a bordo, pidiendo su reenganche. El había sido aconsejado, inexpertamente, que esperase hasta ser trasladado para recién hacerlo. En el momento en que él se presentó a su nuevo destino, su consentimiento para ampliar su enlistamiento había ya pasado, quedando de esta manera invalidada su eligibilidad para reengancharse.

(c) Ascensos.— En el caso de 10 tripulantes, que se presentaron a bordo, sus anotaciones indicaban, el haber completado cursos de entrenamiento Naval, los que se habían perdido; todos eran cursos necesarios para el ascenso al grado siguiente. Similarmente, ocurrieron 13 casos, en donde los hombres reclamaban se les completara los Factores de Práctica, los que son necesarios para el ascenso a la clase inmediata superior; para corroborar su reclamo, no existían las páginas Nº 4 ni 13, ni la página de los Factores de Práctica. En 31 casos, los hombres recibidos a bordo, con recomendación para el ascenso, no poseían la orden de examen. En 5 casos, los hombres que se presen-

taban a bordo y de quienes se habían recibido sus exámenes, no tenían las anotaciones en sus Registros de Servicios que indicasen su recomendación o eligibilidad para el ascenso. De los 131 hombres que se presentaron a bordo, durante el período de este reconocimiento, solamente 45 registros, contenían la Hoja de Factores Prácticos, tal como se requiere.

(d) Permisos y Licencias.— Las frases iniciales de este ensayo relataron los errores más severos que se notaron. Se encontraron otros errores en los balances de permisos y licencias en otros 160 registros adicionales.

(e) Reconocimiento de tiempo de Embarque.— La fecha de iniciación del embarque, es la clave para rotar a un hombre a servicios de tierra. Un hombre perdió su rotación en tierra y ésta fue demorada durante todo un año debido a un inexcusable error tipográfico de un año en la fecha de iniciación del embarque y asentado en esta forma en la página respectiva. Treinta y cuatro registros no tenían la anotación correspondiente a la fecha de iniciación del embarque.

(f) Número Código del Personal Enlistado en la Marina.— Un oficial de Mar, Instructor Naval calificado, fue trasladado a tierra de acuerdo con el Reconocimiento de Tiempo de Embarque un año antes de lo que le correspondía de acuerdo con el Número Código que habían anotado en su registro. Los números código de cierto personal de entrenamiento, estaban todavía nominados tal como si fueran Números Código de personal recientemente enlistado, tal es el caso de 21 hombres que hacía tiempo habían sido ascendidos a oficiales de mar.

(g) Medallas.— En el caso de 16 hombres, había transcurrido un tiempo considerable, más allá de las fechas para la primera o subsecuentes Medallas de Buena Conducta, y las recomendaciones no habían sido sometidas a la Superioridad.

(h) Pagos extras.— Un Maestro se presentó a bordo, teniendo el pago extra P-1. Sin embargo, aunque estaba asentado en la Planilla de Pagos, no existía en el Registro de servicios o en otro documento, anotación alguna que confirmara el derecho o fecha que diera efectividad a esto.

(i) Tiempo Perdido.— Esta parece ser la menos entendida de las funciones administrativas. De treintisiete Registros inspeccionados, todos de alguna manera estaban relacionados con el Tiempo Perdido. Solamente uno de estos 37 Registros estaba completo con todas sus anotaciones correctas. El fallar en el ajuste apropiado de la Fecha de Asiento del Pago Base, de la Fecha Base del Servicio Activo y del Término del Servicio Activo Obligatorio, parece ser casi Universal. La segunda falla más común era la deducción del tiempo perdido al computar el abono de licencias al 30 de Junio y al computar la antigüedad para propósitos de ascensos. En el caso de tres tripulantes que es-

taban listos para ser dados de baja, recibieron la inesperada e ingrata orden de que tenían que continuar en actividad en cantidades variables de tiempo para completar su servicio. No se había hecho el asiento del ajuste en el término de Servicio Activo Obligatorio en varios años. Uno de los hombres inclusive, había efectuado los arreglos necesarios para regresar a su hogar.

(j) Documentos y Páginas del Registro de Servicios.— Siete Registros habían pedido páginas que se numeran en secuencia; nueve de ellos estaban inapropiadamente numerados. Las violaciones más comunes a las disposiciones del Manual del BUPERS y otras directivas, incluían el uso de tinta azul, el uso de Páginas para Registro de servicios, producidas a bordo en "producción masiva" para fines administrativos, y la falla de sujetar con tiempo a las páginas duplicadas. Se encontró que los documentos que más frecuentemente se perdían de la contratapa izquierda eran Solicitudes de Bonificación, el Cuestionario de Seguridad y el Registro de Descargos de Alistamientos anteriores. En cerca de las tres cuartas partes de los Registros cuyo contenido fue verificado, daban la impresión que dichos documentos fueran innecesarios.

(k) Dependientes.— La discrepancia más común (notada en 75% de todos los casos) fue la presencia de una anticuada página Nº 2 (Registro de Datos de Emergencia). En doce casos, la información contenida en el NAVPERS 668 (solicitud de Bonificaciones), contenía información inconsistente con la anotada en la página Nº 2.

Los errores, discrepancias u omisiones en un Registro de Servicios del Personal enrolado, con cualquiera de las diferentes variedades que se han anotado más arriba, pueden resultar en molestias, ansiedades o inconveniencias del más diverso grado, todas ellas perniciosas a la moral. La concienzuda atención personal aplicada a través de la cuidadosa revisión y verificación por el oficial de división ha probado ser una contramedida efectiva.

En la administración de la hoy en día compleja Marina, la oportunidad para cometer errores, es grande; para prevenirlos lo único de que se requiere es de un meticuloso esfuerzo. En un destroyer, donde el trabajo administrativo es considerable, y poco el personal disponible, el oficial de división debe duplicarse como administrador del personal para impartir el factor de estabilización. Al hacerlo así, estará mejor equipado para su futuro rol como Segundo Comandante y concurrentemente desarrollará en sí mismo fuertes rasgos de conductor de hombres.

El buen desempeño en estas funciones colaterales y administrativas requieren de iniciativa y de una gran cantidad de recursos en grado mayor que en el desempeño de sus cargos en donde los procedimientos están bien definidos. El nivel en el desempeño como Oficial de División es el heral-

do más confiable de las futuras capacidades de un Oficial de Marina. Aquí se encuentra el verdadero "camino del ascenso" al comando. El sendero es en gran parte administrativo —desde Oficial de División a Jefe de Departamento, desde allí a Segundo Comandante y luego a Comandante— no importando en los departamentos en que sirva. Consecuentemente, el cargo en el cual se esforzará en perfeccionarse es aquel cargo que es común a los antecedentes de todos los Comandantes de destroyeres, esto es el de Oficial de División.



# Las Operaciones de los Submarinos Británicos Durante la Segunda Guerra Mundial

Por el Lieut. Com. GILBERT R. N.
(De la "Revue Maritime".-Nº 208).

Cuando principió la Segunda Guerra Mundial la Royal Navy disponía de 57 submarinos repartidos entre las bases de la China, de Malta y de la Metrópoli. Estos buques estaban tripulados en total por 350 Oficiales y 2,800 hombres, lo cual, teniendo en cuenta el personal destinado a los buques-bases, hacía ascender el efectivo de esta arma a 5.150 hombres, o sea menos del 4% del personal de la Marina.

Los resultados obtenidos por esta pequeña fuerza serán probablemente mejor apreciados si se estudia las operaciones submarinas en los diversos teatros.

En Setiembre de 1939, antes de la ruptura de las hostilidades, se había mandado algunos submarinos a la bahía de Heligoland y para completar la línea de patrullaje que unía Escocia con Noruega, se les había colocado fuera del alcance de los aviones del "Coastal Command". Aunque este movimiento fue inmediato, fue sin embargo tardío para interceptar la salida hacia alta mar de los acorazados de bolsillo "Deutschland" y "Graf Spee" con sus petroleros de aprovisionamiento.

A mediados de Setiembre de 1939 las patrullas fueron desplazadas de la línea Escocia - Noruega hacia el Skagerrak. El "Sturgeon" efectuó el primer ataque coronado por el éxito, echando a pique a un patrullero antisubmarino ante las costas de Heligoland; y el 4 de Diciembre el "Salmon" hundió al "U-36" en el primer encuentro de la guerra de un submarino contra otro.

El efecto de las Convenciones Internacionales pesó sobre todas estas operaciones en aguas nórdicas. Los Comandantes de los submarinos había recibido orden de efectuar "la visita" a los mercantes sospechosos y de respetar la neutralidad de todas las naciones escandinavas. A causa de esta política, el "Salmon" tuvo que dejar pasar a 2.000 yardas de él, al paquebote alemán "Bremen" aunque éste era empleado como transporte de tropas. En cambio, pudo atacar con éxito a los cruceros ligeros "Nürem-

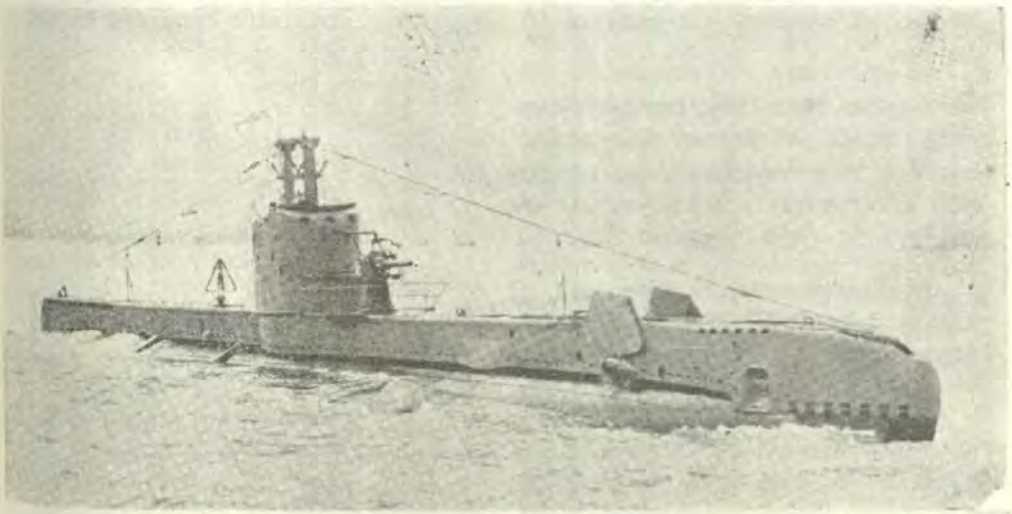
berg" y "Le'pzig", este último fue puesto fuera de combate por más de un año y después no pudo ser empleado sino como buque de adiestramiento; "Nüremberg" quedó fuera de servicio hasta el mes siguiente.

A fines de 1939, fueron organizadas las flotillas; se formó una nueva flotilla la 3ª con nueve submarinos de la clase "S" provenientes de las flotillas 1ª y 3ª; y cuatro submarinos de la clase "O" y de la clase "R" fueron sacados de la 4ª flotilla para formar la 8ª flotilla de las Indias.

Las flotillas metropolitanas estuvieron reforzadas con las unidades nuevamente constituídas y con buques de la clase "River", "Severn" y "Clyde" al regreso de Freetown. *Estos habían desempeñado el rol de cruceros en el Atlántico Sur Su infructuosa misión de buscar corsarios mercantes enemigos, (una aguja en un pajar), es un lastimoso ejemplo del mal empleo que se puede hacer de buques especializados.* Estorbaban desde luego a nuestros propias fuerzas en los casos en que se señalaba submarinos alemanes en sus proximidades.

De Enero a Marzo de 1940 continuaron los patrullajes de rutina en las aguas enemigas. La lucha antisubmarina se intensificaba y el enemigo mantenía una fuerza apreciable de patrulleros en esta zona.

Se continuaba observando las Convenciones Internacionales; los éxitos eran pocos y se perdieron los submarinos "Seahorse", "Starfish" y "Undine".



El submarino británico "Sea Dog".

Después la situación cambió completamente. El 4 de Abril los submarinos recibieron orden de atacar de preferencia a los transportes en lugar de los buques de guerra.

El 7 de Abril, convencido de que los alemanes estaban a punto de invadir Noruega, el Comandante en Jefe de los submarinos hizo zarpar seis de sus buques para ir a reforzar a los trece que ya estaban en patrulla. Al día siguiente, el submarino polaco "Orzel" hundió al transporte "Rio de Janeiro" que estaba repleto de tropas. La invasión había principiado.

El 9 de Abril, el Gabinete británico decidió por fin, que todos los buques mercantes alemanes que navegaran al Este del meridiano de 8º E. fuesen hundidos sin previo aviso. El "Sunfish", que en ese momento tenía un blanco a la vista, descifró a tiempo el mensaje y hundió al SS. "Amasis".

Algunas horas más tarde el "Truant" torpedeó al crucero "Karlsruhe" que fue abandonado por su tripulación y rematado por sus buques de escolta.

Al día siguiente, el "Sperfish", al salir a superficie, después de haber escapado de un bombardeo de seis horas, avistó a un buque grande que le ponía la proa. Lanzó de inmediato una andanada de torpedos que pulverizó las hélices de este buque, que resultó ser el acorazado de bolsillo "Lützow", le bloqueó su timón y lo dejó escorado y al garete. (Después este acorazado fue remolcado y estuvo doce meses en reparaciones). Mientras tanto el "Triton" había lanzado seis torpedos y había hundido a tres buques mercantes.

Los patrullajes continuaron al Este del Skagerrak hasta el 28 de Abril, fecha en que la táctica alemana de no desplazar fuerzas sino de noche y con una fuerte escolta, coincidiendo con las noches más cortas, nos obligó a retirar nuestras fuerzas de esta zona.

Durante los veinte días precedentes, 14 transportes con un desplazamiento total de 50.000 tons., un crucero y un submarino fueron hundidos; cuatro transportes habían volado por minas, y el "Lützow" fue seriamente averiado.

De los 17 submarinos británicos, 3 franceses y un polaco que tomaron parte en estas operaciones, se perdieron tres. Toda esta zona era insostenible para los buques de superficie y durante este tiempo fue intentado solamente un raid por un grupo de contratorpederos franceses a fin de inquietar a las fuerzas antisubmarinas del adversario.

La "repugnancia" natural del Gabinete británico de adoptar los métodos alemanes de guerra submarina había coaccionado las primeras operaciones; aturdido a los Camandantes y reducido el tributo que habría de haber pagado el tonelaje enemigo. A pesar de todo, nuestros submarinos produjeron una apreciable desorganización en el reabastecimiento enemigo durante la campaña de Noruega y, por añadidura, varios submarinos

alemanes tuvieron que ser llamados a sus puestos en Alemania para ir a prestar ayuda a las escoltas de los convoys alemanes.

El 20 de Junio, el "Gneisenau" en unión del "Hipper" y de algunos destroyers zarpó de Trondjheim para efectuar un raid contra nuestro tráfico marítimo. El "Clyde" sin ser descubierto, hizo un ataque con tiempo duro y obtuvo un impacto en el "Gneisenau", que dio por resultado el regreso de las fuerzas alemanas a Trondjheim. Este éxito nuestro indujo a los alemanes a posponer el envió de sus grandes buques que estaban en el Atlántico, para hacerlos entrar en las bases francesas a medida que éstas caían en sus manos.

Durante este período los submarinos fueron utilizados sobre todo, en su rol de reconocimiento, y cuando empezaron las patrullas en el Golfo de Vizcaya, ello fue inicialmente para señalar los movimientos de eventuales fuerzas de invasión, y fue solamente más tarde que fueron empleados para oponerse a la amenaza de los submarinos alemanes.

Se perdieron seis submarinos británicos, el submarino francés "Doris", el holandés "U-13" y el polaco "Orzel".

Durante el Otoño de 1940 disminuyó el peligro de una invasión, y el rol de los submarinos en las aguas metropolitanas pasó de las operaciones anti-invasión a las operaciones "anti-UBoots".

La escasez de escoltas pesados contra los corsarios se hizo evidente con la aparición del sistema de convoys, y fue puesta en evidencia en el encuentro del "Jarvis Bay" con el "Scheer". Los grandes submarinos de la 2ª flotilla fueron destinados durante algún tiempo para misiones de escolta a fin de amenazar a los corsarios de superficie.

El Comandante en Jefe de los submarinos no era partidario de este empleo de los submarinos, pero algunos fueron utilizados en dichas misiones hasta el fin de la guerra. Esta táctica resultó estéril, a veces peligrosa, completamente ineficaz y fue una sangría para nuestra arma submarina.

En la Primavera de 1941 los cruceros de combate "Scharnhorst" y "Gneisenau" y el crucero pesado "Hipper" estaban en la mar y merodeaban en el Atlántico. Cuando supimos por nuestro servicio de informaciones que estos buques se dirigían al Golfo de Vizcaya, lanzamos sobre su ruta todos los submarinos disponibles en las aguas inglesas. Veintiún submarinos acudieron a sus puestos: *sin embargo*, el grupo de *corsarios* llegó a Brest sin ser "inquietados". Habían atravesado por lo menos un sector de patrullaje antes de la llegada del submarino: la lentitud en superficie de nuestros viejos submarinos había sido superada.

A la entrada en guerra de Rusia en Junio de 1941, las flotillas de submarinos con base en la Gran Bretaña estuvieron oportunas, tanto porque se necesitó destacar unidades para operar a partir del Polyarno, como porque fue necesario reforzar las pa-

trullas del Mediterráneo. A causa de estos dos servicios, ya no quedaban más que ocho submarinos normalmente disponibles para efectuar operaciones en las aguas metropolitanas. Esta situación se prolongó hasta 1942.

La misión principal de nuestros submarinos con base en la Gran Bretaña en 1942 fue el bloqueo de los grandes navíos alemanes. La transferencia de nueve submarinos de la clase "R" y de la clase "S" de la Marina norteamericana remedió de cierto modo la escasez de barcos.

La falta de submarinos se agravó ulteriormente aún más por la necesidad de asegurar una escolta submarina cercana a los convoys. Se empleó principalmente los submarinos en las rutas de los convoys de Rusia y algunos de ellos tuvieron experiencias alarmantes.

Este fue un mal empleo de buques tan especializados, el de tratar de desanimar a los grandes buques alemanes encastillados en los fiords de Noruega. Pero a nuestros submarinos les era imposible permanecer en patrullaje delante de las costas enemigas durante los meses de Verano, a causa de la constante luminosidad.

Les quedaba sin embargo una posibilidad de atacar algún buque alemán grande, tratando de sorprender un convoy del Norte, objeto más verosímil para las fuerzas de superficie alemanas, que para las del Atlántico.

Los primeros submarinos que operaron desde Polyarno fueron en el mes de Agosto, el "Trident" y el "Tigris", relevados en Octubre por el "Sealion". Estos submarinos obtuvieron éxitos considerables e impidieron de una manera efectiva todo el tráfico alemán al Este del Cabo Norte.

En Febrero de 1942, el "Gneisenau" y el "Prinz Eugen" estaban en camino hacia Trondjheim cuando el "Trident" en superficie y con mal tiempo, logró colocar un torpedo en el blanco sobre el "Prinz Eugen", éste llegó "cojeando" penosamente a las aguas de Noruega.

Después de esto, los alemanes consideraron que Trondjheim era sumamente peligroso a causa de los submarinos y también por estar muy alejado de la ruta de los convoys, y apostaron sus grandes unidades en Narvik.

En ese momento los alemanes tenían la orden de "no atacar (y de señalar) sino a los buques de la clase de crucero para arriba".

El objeto de esta política era evitar de comprometer el secreto de los sectores de patrullaje a lo largo de la costa noruega, a fin de sorprender a algún buque grande de combate. Fue así como durante un patrullaje el submarino "Unbending" avistó, (estando impedido de atacar por las órdenes recibidas) a 51 buques de aprovisionamiento con un total de 86.000 toneladas aproximadamente.

Una política de atacar tan sólo a las grandes unidades es de un valor discutible; esto permitió a los alemanes formar, para sus fuerzas, existencias de carburante y de provisiones.

Las flotillas de submarinos con base en la Gran Bretaña, y numéricamente siempre tan pequeñas, continuaron en 1943 asumiendo las mismas tareas, pero este año empezó la utilización de los "submarinos enanos" (X-craft) y de los "torpedos humanos" (Chariots) (cochecitos).

La primera tentativa se efectuá en Octubre de 1942 contra el "Tirpitz" en el fondeadero de Trondjheim.

Dos chariots fueron amarrados bajo un pescador tripulado por una dotación noruega que, después de haber pasado un control de patrullaje encontró una mar corta y dura: los dos chariots se rompieron por completo y se hundieron; el ataque fracasó.



Un "X-Craft" británico.



Un "Chariot" en marcha.

En Setiembre de 1943 seis submarinos tipo "X" tomaron parte en el ataque épico contra el "Tirpitz" fondeado a la entrada del Fiord de Alta. Cinco de ellos resistieron un remolque de más de 1000 millas en inmersión; dos franquearon la red de protección del "Tirpitz", le colocaron sus cargas y le causaron serias averías.

En Abril de 1944 el "X-24" penetró en el puerto de Bergen y hundió a un buque de 8.000 toneladas, tomándolo por un dique flotante; cinco meses después regresó al mismo lugar y se dio cuenta de su error.

Todos estos ataques fueron excelentes ejemplos de un empleo correcto del submarino; en el primer caso un buque grande fue seriamente averiado al precio de 15 hombres y de seis "X-crafts" perdidos (cuatro de ellos barrenados). Sin aviso se había llevado la guerra al interior de los fondeaderos protegidos del enemigo.

En Setiembre de 1944 había 25 submarinos en operaciones en las aguas metropolitanas, aunque 14 de ellos ya estaban destinados para ir al Extremo Oriente. Las operaciones se limitaron a patrullajes anti-UBoots en el Atlántico Norte y a ataques al tráfico costanero de Noruega.

La destrucción del "U-486" por el HMS "Tapir" cerca de Bergen en Abril de 1945, fue nuestro último éxito en esas aguas.

Desde Junio de 1940 hasta fines de 1943, nuestro objetivo principal fue la destrucción de los buques de guerra enemigos, en particular las grandes unidades y no la interrupción del tráfico marítimo del adversario. La primera lección que debemos sacar es la de dispersar algunos submarinos en alta mar, con la poca probabilidad de encontrar un acorazado es mucho menos provechosa que la de atacar en su totalidad un tráfico cuya destrucción priva a la larga a esos mismos buques del reaprovisionamiento que les es necesario. Los largos y delusivos patrullajes dieron pocos resultados, porque las grandes unidades no hacían sino muy pocas salidas, mientras que el tráfico costanero pasaba sin ser molestado.

No hay duda de que en 1944 y en 1945, una vez apaciguada esta política, fue hundido un gran número de buques para que la falta de carbón restringiera considerablemente el tráfico por mar y por vía férrea en Noruega.

Al principio de la guerra, la 1ª flotilla tenía su base en Malta. Sin embargo, como el teatro de operaciones permanecía en calma, la mayor parte de los submarinos fue trasladada en Octubre de 1939 a las flotillas metropolitanas.

A principios de 1940 la 8ª flotilla y una fracción de la 1ª regresaron del Extremo Oriente para reemplazarlas. Cuando Italia entró en la guerra, el "Ronqual", el "Grampus", el "Odin" y el "Orpheus" estaban patrullando la costa italiana.

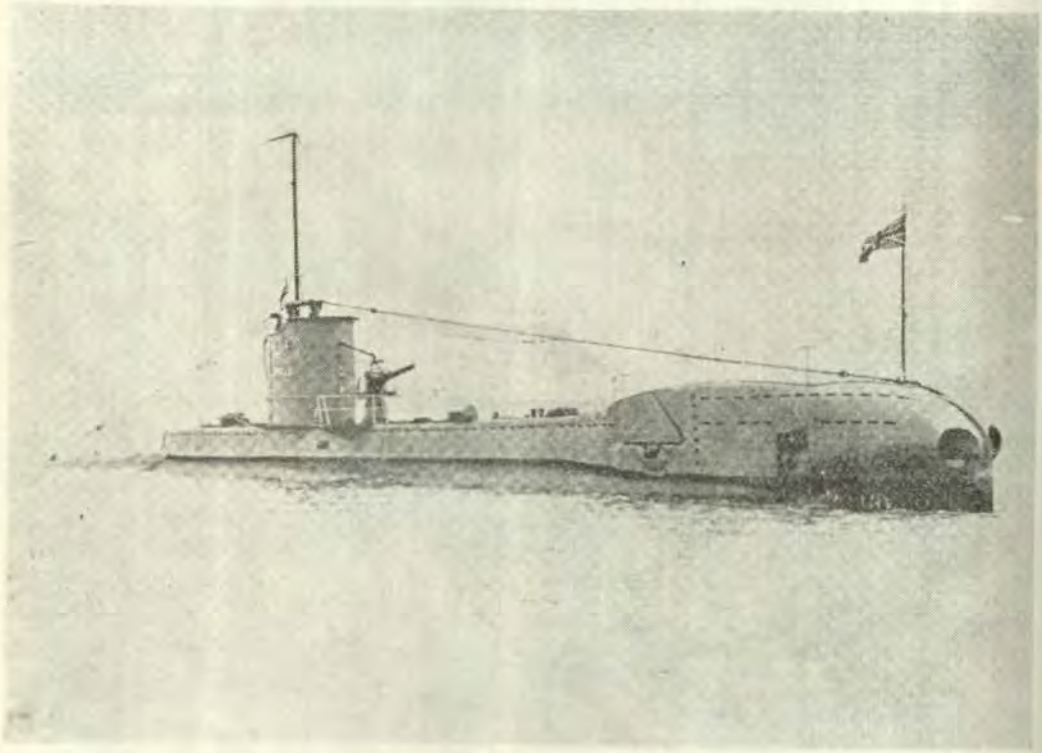


El submarino "Ronqual".

Tan sólo el "Ronqual" entró a puerto. Se supo después que los otros habían sido hundidos por fuerzas italianas durante el mes de Junio de 1940.

Aquí también, los Comandantes de los submarinos zarparon con las manos atadas, y hubo que esperar hasta el 15 de Julio para que el Gabinete decretara que los buques que navegasen a menos de 30 millas de las costas italianas lo harían por su propia cuenta y riesgo. Dos días después, fue extendida esta zona para incluir una banda de 30 millas a lo largo de las costas de Libia.

Después de la caída de Francia los submarinos fueron replegados en Alejandría, pero la distancia a Italia era una desventaja manifiesta: además, en Octubre de 1940 la famosa 10ª flotilla fue constituída por unidades de la clase "T" y de la clase "U" provenientes de Gran Bretaña y que operaban desde Malta, donde permanecieron desde entonces, excepto durante un corto período en 1942.



El submarino británico "Ursula", clase "U".

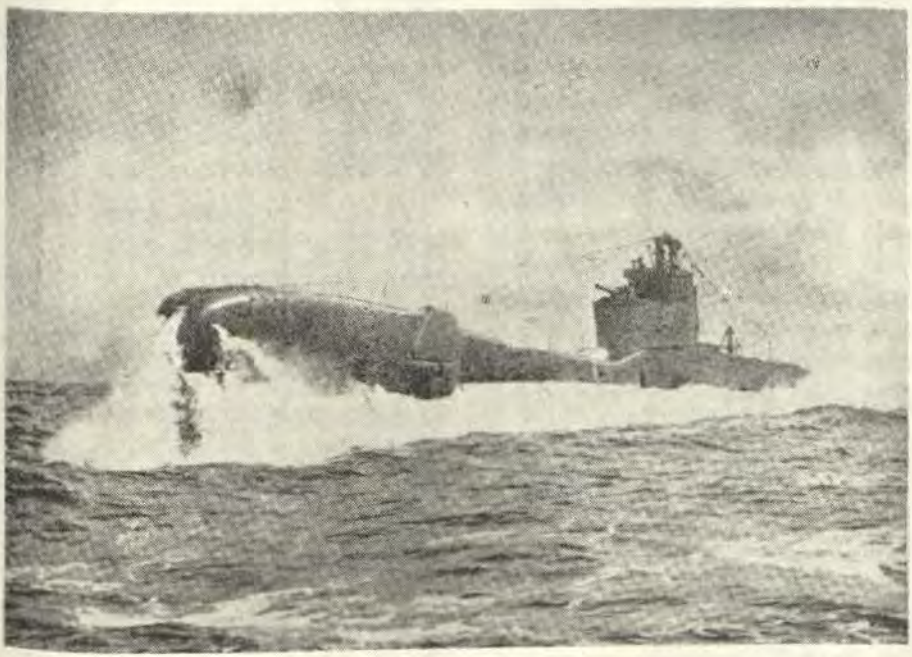
Normalmente, los pequeños submarinos de la clase "U" operaban en el Canal de Sicilia y a lo largo del Estrecho de Messina, mientras que los de la clase "T" patrullaban a lo largo de las costas Libia y de Grecia, así como en el Mar Egeo.

Debemos recordar que los objetivos ordinarios de estos submarinos fueron los grupos de tres o cuatro buques y de cinco o seis escoltas que cruzaban a gran velocidad a través del Canal de Sicilia bajo la protección de la aviación.

Para estas operaciones, los viejos submarinos clases "O" y "P" y los fondeadores de minas eran demasiado grandes y demasiado lentos, y pagaron un fuerte tributo en pérdidas.

Los nuevos submarinos de las clases "U" y "T" eran magníficos para este trabajo y tenían Comandantes más jóvenes con experiencia guerrera.

Entre las hazañas efectuadas por estos submarinos se encuentran las más famosas de la historia del arma submarina británica. El Lieut. Com. M. D. Wanklyn efectuó con el "Upholder" 23 ataques coronados por el éxito, el más notable de los cuales fue el torpedeamiento delante de Trípoli de dos transportes de tropas italianas, de 20.000 tons. "Neptunia"



El submarino británico "Taku" Clase "T".
**(Fotografía oficial del Almirantazgo británico".**

y "Oceanía". Fueron anotadas al haber del "Upholder" 97.000 tons. de buques hundidos, y el Comandante Wanklyn recibió la "Victoria Cross" antes de que este submarino efectuase su 25º patrullaje, del cual no regresó jamás.

El Comandante ACC. Miers en el "Torblay" avistó un convoy destinado manifiestamente a Corfú, pero que pasaba demasiado lejos para ser atacado. Salió a superficie en el crepúsculo y, evitando los patrulleros, penetró de todos modos en superficie, al interior del puerto fuertemente defendido, pero no encontró allí ni señales del convoy. Fueron hundidos dos barcos de provisiones, ligera compensación para esta decepción: el Comandante Miers recibió la "Victoria Cross".

El "Turbulent" al mando del Comandante J. W. Linton hundió todo un convoy de cuatro mercantes con sus buques de escolta; Linton era un virtuoso de la guerra submarina que abogaba tanto por el ataque con la artillería, como por el ataque con torpedos, pero al final el "Turbulent" tampoco regresó y Linton recibió la "Victoria Cross" a título póstumo.

El "Urge" comandado por el Lieut. Com. E. P. Tomkinson averió a un acorazado italiano; hizo dos blancos sobre un crucero y finalmente hundió al crucero "Bande Nere".

Los submarinos desembarcaron también agentes y pequeños comandos: el "Seraph" embarcó de esa manera al General Mark Clark para tomar contacto con los "partidarios franceses".

Durante la "Blitz" sobre Malta, los submarinos transportaron más de 3 mil quinientas toneladas de aprovisionamiento vitales, a su destino o provenientes de la Isla.

Cinco Chariots efectuaron también un brillante ataque sobre Palermo, partiendo los submarinos "Trooper" y "Thunderbolt" el 1º de Marzo de 1943. Dos de ellos alcanzaron su objetivo; el uno averió gravemente al paquebote "Viminale" de 8.500 tons., y el otro hundió a un crucero ligero nuevo, al "Ulpio Traiano".

La derrota final de Rommel en el Norte de Africa fue posible gracias al ataque combinado de submarinos y de aviación contra las rutas marítimas de abastecimientos. Este fue un ejemplo clásico de la utilización correcta de los submarinos y de la influencia del poder naval sobre las operaciones terrestres.

El Alto Comando alemán hizo con fecha 8 de Setiembre de 1941 el siguiente comentario: "El arma más peligrosa de los británicos es, más que nunca, el submarino, especialmente los que tienen su base en Malta. Una gran crisis de aprovisionamiento va a producirse dentro de un plazo relativamente corto. Esto sucede porque el transporte por avión no puede ser en ningún caso, un sustituto adecuado de los transportes marítimos".

Durante los cuatro primeros meses de 1942, el enemigo no perdió sino un 5% de sus buques de carga a causa de sus fuertes escoltas y de su "Blitz" sobre Malta. Luego las pér-

didas empezaron a volverse más importantes, tanto por el hecho de los ataques submarinos, como por los ataques aéreos.

Durante las tres semanas precedentes a la batalla de El Alamein, el tonelaje hundido por los submarinos se sumó al destruído por la aviación, y en total el 44% del tráfico con destino a Libia fue destruído.

El 29 de Octubre, durante la batalla de El Alamein, Rommel escribió: "Escasea el carburante y las municiones: decididamente yo soy pesimista". Una semana después, el Alto Comando alemán hacía la siguiente observación: "El enemigo se ha dado cuenta de que nuestras vías de comunicación marítima constituyen el punto débil de nuestras operaciones en el Africa del Norte. Nuestra protección es apenas suficiente contra los submarinos e inadecuada contra los ataques aéreos".

En el conjunto de las operaciones del Mediterráneo, los submarinos británicos y los aliados hundieron un total de 4 cruceros, 8 destroyers y 21 submarinos; otros 9 buques de guerra y 1'041.570 toneladas de buques mercantes; averiaron 2 buques de línea, 5 cruceros y 2 destroyers. (Se perdieron 50 submarinos).

Sobre 2'000.000 de toneladas del eje hundidas en el Mediterráneo, el 53% están en el activo de los submarinos; el 40% fue hundido por la aviación, y el 7% por otros medios.

---

Después de la transferencia de la 8ª y de la 4ª flotilla del Mediterráneo, la Royal Navy no tuvo prácticamente ningún submarino en operaciones al Este de Suez hasta la caída de Italia en Setiembre de 1943. El "Truant" y el "Trusty" efectuaron todavía ocasionalmente patrullajes con algún éxito: es así como hundieron durante un mismo ataque diez buques con un total de 12.000 tons.

Las flotillas empezaron a regresar a Trincomalía, desde fines de 1943. Más tarde llegó la 2ª flotilla, y la 8ª zarpó para Freemantle en Australia a principios de 1944 para operar allí bajo comando norteamericano.

En esa época, las operaciones estaban limitadas a la zona colocada bajo la responsabilidad británica, al Oeste de Singapur donde, a causa del movimiento de retirada del Japón en el Pacífico, no se encontraba blancos de cierta importancia, sino muy rara vez.

Los submarinos británicos y holandeses eran empleados principalmente para atacar al tráfico de cabotaje costanero alrededor de la peligrosa línea de fondos de 10 brazas, en donde no les convenía hacer patrullaje a los norteamericanos. Por esta razón, el balance del tonelaje hundido es engañador, puesto que no se menciona en él ningún buque de más de 500 toneladas, aunque una gran cantidad de barcos de cabotaje y de juncos de carga fueron hundidos por la artillería y por las cargas de demolición.

Sin embargo, se encontró también buques de guerra y el "Tally-Ho" hundió al crucero "Kuma" delante de Penang.

El "Taurus" hundió a un submarino japonés; y el "Templar" le puso dos torpedos en el blanco al crucero "Kitakami".

A fines de 1944 los patrullajes se extendieron hasta los estrechos de la Sonda y de Lombok, lo cual permitió una mayor contribución de nuestras fuerzas en la batalla del Pacífico. El Comandante A. R. Hezlet con el "Trenchant", operando dentro de un campo de minas defensivas, hundió al crucero pesado "Ashigara" de 10.000 tons. Este buque fue tocado por cinco torpedos desde gran distancia, y de ese modo el único crucero pesado japonés utilizable en los mares del Sur, se fue a pique antes de haber podido actuar contra el desembarco en Borneo. El Comandante del "Trenchant" recibió la "Legion of Merit" norteamericana por este magnífico ataque.

Otros dos ataques son dignos de mención: Los submarinos de bolsillo "XE-3" y "XE-1" hicieron en 11 horas la travesía de 40 millas del Estrecho de Johore, colocaron sus cargas bajo el crucero "Takao" y lograron retirarse. El "Takao" se fue a pique en un bajo fondo; y el Teniente I. E. Fraser del "XE-3" y su Quarter Maste Magennis recibieron ambos la "Victoria Cross".

Dos "chariots" del "Trenchant" atacaron con éxito el tráfico marítimo en Puket: las dos tripulaciones fueron recuperadas y los dos buques mercantes se hundieron.

En 1945, la rueda había dado una vuelta completa; en 1939 la mayor flotilla se encontraba en el Extremo Oriente, y ahora, en el último año de la guerra, los submarinos británicos contribuyeron al asalto naval combinado contra los barcos enemigos, asalto que aislando al Japón, aseguró la derrota final antes de que la bomba atómica cayese sobre Hiroshima.

En el activo de los submarinos británicos figuran 57 buques mercantes hundidos, con un total de 87.000 tons. (sin contar los barcos menores de 500 tons.), o sea aproximadamente el 2,5% del total de las pérdidas japonesas. (Los submarinos norteamericanos hundieron el 54,5%).

---

La Royal Navy empezó la guerra con 57 submarinos solamente. Al final de las hostilidades tenía 130, tripulados con cerca de 10.000 hombres, o sea aproximadamente el 2% del efectivo combatiente de la Marina Británica.

Las pérdidas por acciones de guerra se elevaron a 74 submarinos, 7 "X-crafts" y 3.160 hombres, sin contar 3 submarinos aliados bajo el comando británico en operaciones.

Durante 3.000 patrullajes de guerra, los submarinos británicos echaron a pique 158 buques de guerra enemigos; averiaron 54 y destruyeron un total de 1'670.122 toneladas de buques mercantes. Además, efectua-

ron 105 misiones de fondeo de minas y otras 250 operaciones especiales.

---

Una vez más, los submarinos habían demostrado su valor. Su empleo como arma táctica fue un fracaso, tal como había sucedido durante la Primera Guerra Mundial, pero como arma estratégica, su éxito fue enorme e incomparable a su precio. Con una notable economía en hombres y en material, los submarinos tuvieron una poderosa influencia en la guerra, especialmente en el Mediterráneo. Fueron las únicas fuerzas capaces de efectuar operaciones en aguas controladas por el enemigo; su resistencia material les permitió emprender largos patrullajes de más de 50 días. Hundiendo 14 submarinos enemigos, dieron una idea promisora de lo que podrá ser su rol antisubmarino en el futuro.

Finalmente han demostrado que el submarino no es un buque de escolta, no llega a hacer nada si se le emplea como crucero, y no puede observar los reglamentos internacionales cuando se trata de atacar a un enemigo que los desprecia.

(Los submarinos norteamericanos, sea dicho de paso, comenzaron la guerra sin restricciones en Diciembre de 1941).

Si la Gran Bretaña no hubiese sido una isla y por consiguiente tributaria de su tráfico marítimo para la prosecución de la guerra, una gran parte de su esfuerzo naval habría podido estar dirigido hacia la guerra submarina. Pero la defensa de su tráfico era la carga principal de la Marina, y esto explica el largo bloqueo de los grandes corsarios de superficie, la orden de "no atacar sino de indicar", y el empleo inadecuado de los submarinos como buques de escolta.

Los resultados obtenidos por los submarinos británicos estuvieron en condiciones tales, que durante mucho tiempo no pudieron emplear por completo todos sus medios. Estos resultados obtenidos son notables y representan una gran contribución de esta pequeña parte de la Real Marina Británica.

L. C. G. R. N.





# CRONICAS DE AYER

## El Combate del "Huáscar" con las Naves Británicas "Shah" y "Amethyst"

Por JAVIER BUENAÑO MURO

Un episodio de nuestra historia naval que por una parte bien nos honra y que tuvo resonancia en los círculos navales extranjeros, fue el combate entre nuestro monitor "Huáscar" y las naves de Su Majestad Británica "Shah" y "Amethyst". Este insólito encuentro tuvo lugar en las aguas entre Pacocha e Ilo el 29 de Mayo de 1877 y sólo pudo realizarse este singular e inconcebible combate entre naves de estos países tradicionalmente amigos debido a una insubordinación de orden político de algunos oficiales de nuestra marina y por un decreto de nuestro gobierno que dejaba al "Huáscar" huérfano de patria y en condición de nave pirata.

Estos hechos de orden político es la otra parte que poco nos puede honrar pero como el objeto de este relato no es juzgar ni analizar la política de aquellos días que con el tiempo ya poco significa sino de exponer los hechos tal como ocurrieron en el plan puramente naval, queda pues la narración de este episodio circunscrito a este aspecto. También debemos considerar que los oficiales que tripulaban al "Huáscar" en estas circunstancias y que tan valientemente se enfrentaron y combatieron a dos naves de la potencia marítima más poderosa del mundo, eran peruanos, producto de nuestra gloriosa Marina de Guerra, y no como hombres sin patria pues ningún decreto del gobierno podía borrar este hecho.

El día domingo 6 de Mayo de 1877 estaba el "Huáscar" al ancla en la rada del Callao junto con otros buques de la armada peruana entre los cuales también estaba la fragata-escuela "Apurímac". El comandan-

te del monitor, Capt. de Navío Federico Alzamora, había bajado a tierra dejando a bordo al segundo comandante Teniente Pedro Rodríguez Salazar, al oficial de guardia Teniente 2º Carlos de los Heros y al oficial de retén de la misma clase Bernabé Carrasco. Un grupo de oficiales y civiles reunidos en el "Apurímac" conspiraba contra el gobierno del presidente de la república don Mariano Ignacio Prado y a favor de don Nicolás de Piérola quien se hallaba en Chile. Estos oficiales, con la ayuda de la guarnición de la fragata y con la connivencia del citado Teniente Carrasco, esa tarde abordaron y tomaron posesión del "Huáscar". La toma del monitor fue repentina y tomó por sorpresa a la tripulación quien al darse cuenta de lo que sucedía intentó armarse y oponerse pero nada pudieron ante los revolucionarios que los encañonaban con sus armas. Sin embargo, algunos tripulantes y el Teniente de los Heros lograron abandonar el buques y dar parte de los sucesos.

Aunque la toma del "Huáscar" fue todo un éxito para los revolucionarios la situación en que encontraron al buque no les era favorable. Los ingenieros ingleses que estaban contratados para el manejo de las máquinas se negaron a servirles ya que su condición de extranjeros no les permitía tomar parte en este género de contiendas. Sólo había carbón para seis días de navegación y faltaban muchos artículos para la navegación del buque y otros menesteres de a bordo y además una tripulación incompleta tanto en su plana mayor como en la menor. Por estos motivos el "Huáscar" tuvo que dejar su fondeadero a vela ya que disponía de aparejo de velamen como todos los buques de esa época que, aunque tuvieran máquinas, siempre disponían de este primitivo medio de locomoción. Las medidas tomadas por las autoridades navales del Callao para detener al "Huáscar" fueron alto tardías y no dieron resultado pues ya era de noche cuando se ordenó encender las calderas de la "Independencia" y "Unión" para perseguirlo pero el monitor ya se había perdido de vista hacia el oeste en la oscuridad de la noche.

Como se indica más arriba el "Huáscar" estaba falto de carbón y como era imprescindible aprovisionarse de este combustible para lograr cualquier éxito en su aventura revolucionaria, lo primero a que se dedicó el mando rebelde fue buscarlo. Primero recalaron en las islas Chincha obteniendo algo de un buque que estaba cargando guano. Luego, siguiendo rumbo al sur, hicieron escala en Qiulca y de allí a Pisagua pero en el camino pararon y abordaron a los buques ingleses mercantes "Colombia", "Santa Rosa" y "John Elder" para obtener de ellos algunos artículos que les era necesario y revisar la correspondencia oficial para obtener noticias respecto a su movimiento. En Pisagua, donde no encontraron ninguna resistencia, estaba otro navío inglés, el "Inunsina", del cual tomaron

cien toneladas del tan necesario carbón, víveres y otros artículos. No había duda de que el viaje hacia el sur no tenía otro objetivo que el de reunirse con su caudillo político por quien se habían alzado en armas y esto lo confirma su siguiente escala que fue el puerto chileno de Caldera. Aquí las autoridades no le fueron muy propicias y ordenaron a la nave que dejara el puerto en 24 horas. Sin embargo, parece que aquí obtuvieron la noticia que don Nicolás de Piérola había salido de Valparaíso hacia el norte como pasajero de un vapor de cabotaje y cambiando de rumbo de sur a norte el "Huáscar" entró al que era entonces puerto boliviano de Antofagasta. Aquí obtuvieron la confirmación de la noticia del viaje del Sr. Piérola y que el barco en que viajaba tocaría en Cobija, otro puerto boliviano. Dirigiéndose a este puerto el "Huáscar" encontró al caudillo jefe de la revolución y lo tomó a bordo. También aquí desembarcaron a los ingenieros ingleses que no desearon continuar a bordo los que fueron reemplazados por dos franceses.

Mientras tanto en la patria y en el mar estaban ocurriendo otros acontecimientos que muy pronto iban a culminar en un histórico encuentro entre la nave peruana y los ingleses. Tan pronto se supo en Lima la rebelión y fuga del "Huáscar" el gobierno dio a publicidad el siguiente decreto supremo:

"Considerando:

"Que la deslealtad de unos pocos oficiales de la dotación del moni-
"tor "Huáscar", secundada por otros malos ciudadanos, ha sustraído
"dicho buque de la obediencia del gobierno nacional; decreto:

"Art. 1º—Abrase el correspondiente juicio a los autores y cómplices
"de los delitos cometidos el domingo 6 del corriente, a bordo del mo-
"nitor "Huáscar".

"Art. 2º—El gobierno declara no ser de responsabilidad de la repú-
"blica los actos que los sublevados consuman, cualquiera que sea su
"naturaleza.

"Art. 3º—El gobierno autoriza la aprehensión del "Huáscar" y ofre-
"ce recompensar debidamente a los que, sin pertenecer a la dotación
"de los buques que componen la Escuadra de Operaciones, lo some-
"tan a la autoridad del gobierno o contribuyan a ellos.

"El ministro de estado en el despacho de guerra y marina queda en-
"cargado del cumplimiento de este decreto.

"Dado en la casa de gobierno en Lima, a los ocho días del mes de
"mayo de 1877".

A la vez organizó una división naval denominada Escuadra de Operaciones al mando del Capt. de Navío J. G. More que comprendía prácticamente a todos los buques de nuestra escuadra y que a la sazón eran la "Independencia", "Unión", "Atahualpa" remolcado por la "Limeña" y la "Pilcomayo" que se les unió en Iquique. Esta heterogénea agrupación de buques era más bien escuadra en papel que en realidad pues ninguno de sus componentes podía habérsele enfrentado al 'Huáscar" con éxito. La única nave que quizás podría haberlo hecho era la "Independencia" pero en ese entonces tenía sus calderas en tal mal estado que apenas podía moverse. A esta escuadra se le encomendó la tarea de reducir al "Huáscar".

Ahora cabe un comentario sobre el decreto supremo trascrito más arriba. De él se desprende que el gobierno peruano se declaraba abiertamente no responsable por los actos del sublevado "Huáscar" y hasta ofrecía una recompensa a quienes lo capturasen, siempre que no fuesen de las dotaciones de la Escuadra de Operaciones. Queda en tela de juicio la expedición de dicho decreto que en resumen declaraba a la mejor nave de nuestra marina de guerra como pirata, presa legal para cualquier fuerza naval extranjera que bien podía haber acabado con ella. Y es precisamente que basados en este decreto las naves de guerra británicas actuaron contra el "Huáscar" como ahora se verá.

Como ya se ha indicado, el "Huáscar" en busca de carbón y otros artículos, había abordado a varias naves mercantes inglesas para abastecerse. Estos hechos fueron muy prontamente comunicados al Contralmirante A. M. de Horsey, comandante en jefe de las fuerzas navales de Su Majestad Británica en el Pacífico a bordo de su buque insignia "Shah" que junto con el "Amethyst" formaban su escuadra. Hay que reconocer que estos abordajes del monitor peruano eran contrarios a la ley internacional y más aún en este caso en que el "Huáscar" había sido declarado fuera de la ley por nuestro gobierno. Basado en estos hechos y especialmente en el citado decreto fue que el marino inglés dirigió el siguiente oficio al comandante del "Huáscar".

"Shah"
Callao, mayo 16, 1877.

"Al comandante del buque de guerra
peruano revolucionario "Huáscar".

"Señor:

"Por las declaraciones de los capitanes y oficiales de los buques "de la Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico, "Santa

"Rosa" y "John Elder", me he impuesto de que el 10 del corriente "el primero de ellos fue abordado por un bote del "Huáscar" y que "el 11 del mismo el último fue detenido por un tiro de cañón, del "Huáscar" y demorado una hora y cinco minutos. En ambos casos "las declaraciones manifiestan que se ha exijido la mala y despa- "chos conducidos por esos buques, cuya ilegal exigencia fue, por "supuesto, inmediatamente negada. Se hace de mi deber manifestar "a Ud. que no obstante mi deseo de conservar estricta neutralidad "en todas las discenciones internas del Perú, cualquier abordaje e "ingerencia con los buques ingleses o cualquiera otra intervención "con los súbditos ingleses o sus propiedades por el buque revolucio- "nario, que obedece a un gobierno no reconocido ni establecido, no "será tolerado; y que cualquier acto de la naturaleza del ejecutado "por el "Huáscar" me obligará a que tome posesión de ese buque "y lo entregue a la autoridad legal. Tengo además que manifestar "a Ud. que el trabajo forzado de cualquier súbdito de S.M.B. que "hubiese estado a bordo del "Huáscar" al servicio del gobierno pe- "ruano o la detención a bordo del "Huáscar" de cualquier súbdito "británico contra su voluntad, será considerado como justa causa "para la captura de ese buque por las fuerzas navales de S.M.B. que "están bajo mi mando. Fdo. A. M. de Horsey.

Si no hay duda de que la ley estaba del lado del almirante británico, no deja por eso de admirarse la valiente respuesta de los marinos peruanos del "Huáscar" que en su parte principal dice así:

"Por lo demás el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo "a todo interés la soberanía y dignidad de la república, rechaza con "tranquila pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de "los que le obedecen, sino del Perú entero, la amenaza contenido "en el oficio que contesta, declarando al señor almirante que si, lo "que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por "parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se "consuma, sabrá cumplir con su deber. Fdo. Luis G. Astete, Coman- "dante General de la Escuadra Nacional.

Con este intercambio de notas quedaba preparado el terreno para un combate naval pues el reto del almirante británico había sido aceptado por este grupo pequeño de marinos peruanos que aunque sin patria ante la ley, las cubiertas del monitor para ellos sí lo era y no se amedrentaron ante el poderío de la fuerza naval más poderosa del mundo.

Habíamos dejado el "Huáscar" en Cobija donde se había embarcado don Nicolás de Piérola. De allí volvieron a aguas peruanas entrando en Pisagua el 28 de mayo para obtener nuevos abastecimientos y estando en estas faenas se avistaron humos hacia el norte debiendo dejar el puerto a la brevedad posible para enfrentarse al enemigo cualquiera que fuese. Los humos resultaron ser los de la Escuadra de Operaciones de More que se dirigía a la mejor velocidad posible desde Iquique para encontrarse con el "Huáscar" en Pisagua, ya que su paradero le había sido informado por el mercante inglés "John Elder" que había sido abordado por el monitor. Para no ser estorbado por el lento "Atahualpa" More dejó a este buque atrás y con la "Independencia", "Unión" y "Pilcomayo" se enfrentó al rebelde "Huáscar". Eran las 5:25 p.m. cuando a una distancia de 1,500 m. se abrió el fuego entre el "Huáscar" y la "Independencia" con el apoyo de los otros dos buques. El cambio de tiros duró hora y media habiendo la "Independencia" recibido un proyectil de 300 lbs. a través de su chimenea y otros daños menores ya que los dos blindados llegaron a colocarse hasta distancia de tiro de fusil. La "Unión" recibió algunos impactos de proyectiles menores que no le causaron daños graves. El "Huáscar" sólo había recibido insignificantes impactos de bala de fusil y cascos de metralla como resultado del fuego de la Escuadra de Operaciones. Sin embargo, había sufrido un grave desperfecto en su torre de dos cañones, no por el fuego de sus enemigos, sino por la rotura del perno de la cureña de uno de los cañones y la cadena del cigüeñal de retención en el otro. Esto entorpecía el manejo de la torre lo que determinó la retirada del monitor a eso de las 7:00 p.m. hacia el norte seguida a distancia por un tiempo por la "Unión", único barco de la fuerza de More que podía seguirlo por su rápido andar. La Escuadra de Operaciones pasó la noche sobre sus máquinas frente a Pisagua reparando sus averías.

Como hemos dicho el "Huáscar" siguió navegando al norte y al día siguiente, 29 de mayo, a eso de la una de la tarde se encontró con los dos buques británicos del almirante Horsey que después de recibir la respuesta del "Huáscar" la andaba buscando desesperadamente entre Camaná e Iquique. El parte del almirante inglés decía: "a la una del día divisamos un vapor que resultó ser el "Huáscar" con la bandera peruana en el trinquete y listo para la acción". El "Shah" y el "Amethyst" se prepararon para combatir pero el almirante deseaba evitarlo si era posible y maniobró sus buques para cortarle el camino hacia la costa y con un tiro de fogueo pidió al "Huáscar" detenerse para parlamentar. El almirante Horsey, con la intención de impresionar al comandante peruano, mandó a su teniente más antiguo a bordo del monitor que se había detenido con las

siguientes instrucciones que vale trascribir en su totalidad por su ingenuidad:

"Diga Ud. al comandante del "Huáscar" que he venido a tomar po-
"sesión del buque en nombre de S.M. la reina de la Gran Bretaña.
"Que adopto esta medida a consecuencia de que el "Huáscar" ha
"cometido ciertos actos ilegales contra súbditos, buques y propieda-
"des inglesas. Qua yo no procedo en nombre del gobierno peruano.
"Que si la bandera del "Huáscar" es arriada inmediatamente y el
"buque entregado en el acto, serán respetadas la vida, libertad y pro-
"piedad personal de todos los de a bordo. Que en tal caso no les en-
"tregaré a su gobierno sino que los desembarcaré en sitio neutral, a
"una distancia racional, que su comandante desee. Pero que si opo-
"ne alguna resistencia o un sólo hombre de S.M. resultare golpea-
"do, no le aceptaré condiciones y los oficiales y tripulación del "Huás-
"car" se pondrá en condición de ser tratados como piratas. Vista la
"indudable superioridad de fuerza del "Shah" y su gran velocidad,
"instará Ud. al comandante del "Huáscar" para que evite la pér-
"dida de vidas de sus oficiales y tripulación cuando no la destruc-
"ción total que su resistencia puede acarrearles".

Sorprendido e indignado deberá haber quedado el almirante Horsey al recibir la respuesta del comandante peruano que en síntesis decía: "Que el Presidente del Perú estaba a bordo y que el almirante británico estaba equivocado en lo que el "Huáscar" hubiese cometido actos ilegales y que no arriaría su bandera".

En vista de esta respuesta los buques británicos abrieron fuego a las 3:06 p.m. El fuego del "Shah" fue constante y bien dirigido pero no tan acertado como lo hubieran deseado los ingleses pues el "Huáscar" por su baja borda y constante maniobrar fue un blanco muy difícil para los artilleros de S.M. El fuego del "Amethyst" también fue bien dirigido pero su liviano armamento de 60 lbs. resultaba ineficaz contra el blindaje del "Huáscar". Sin embargo, servía para apartar ocasionalmente los fuegos del monitor sobre el "Shah" pues hay que tener presente que el "Huáscar" sólo disponía de una artillería principal de dos piezas en una sola torre y sólo podía disparar sobre un buque enemigo a la vez dejando al otro libre de fuego lo que le daba a los británicos una gran ventaja. Este singular combate duró casi tres horas tratando varias veces el "Huáscar" de usar su espolón contra el "Shah" y al decir del almirante inglés era de mucho temer pues por ser su buque de gran eslora era lento para virar. El "Huáscar" no logró acertar ningún tiro en los buques enemigos pero muchos de sus tiros caían cerca o pasaban

entre sus palos cortando las drizas. A este respecto hay que advertir que el "Huáscar" al rebelarse no tenía su tripulación completa ni regular, faltándole muchos hombres especialmente artilleros que se tuvieron que improvisar y, además, se recordará que fue precisamente en la torre de su artillería que en el combate del día anterior con la escuadra de More había sufrido desperfectos que afectaban su buen funcionamiento. También en el combate se les agotó los estopines de los proyectiles de 300 y tuvieron que adaptar a éstos los de 40. Sin embargo, estos inconvenientes en su artillería no impedía que el "Huáscar" maniobrara a su antojo entre los buques ingleses cuyos comandantes elogiaron la forma tan impecable como fue manejado. El fuego de los buques ingleses tampoco lo fue muy efectivo aunque los buques llegaron acercarse hasta 400 m. abriéndole fuego al "Huáscar" con ametralladora Gatling y aprovechando de la corta distancia para lanzarle un torpedo Whitehead pero el "Huáscar" lo esquivó poniéndole proa. El único daño de alguna importancia fue el causado por un proyectil de 500 lbs. que penetró a dos pies sobre la línea de flotación y estalló en una cámara y causó muertos y heridos. Hay que reconocer la cabellerosidad de los ingleses que varias veces suspendieron el fuego cuando el "Huáscar" al maniobrar pasaba frente a Ilo por temor de que sus tiros dieran en la población pero no lo mismo se puede decir de las fuerzas del gobierno en tierra que le disparaban cuando se suspendió el combate en el mar al oscurecer la tarde y el monitor fondeó cerca del puerto. Los dos navíos ingleses permanecieron fuera para vigilarlo pero no aún había terminado la determinación de los ingleses para acabar con su adversario. Ya que no lo pudieron hacer con el fuego de sus cañones, a las 3:40 a.m. del 30 de mayo, intentaron ponerle fin con torpedos para cuyo objeto prepararon dos lanchas pero grande fue su sorpresa al acercarse a donde debía estar el "Huáscar" y no encontrarlo. El "Huáscar" se les había escapado como un duende trastornando los planes del almirante inglés para destruirlo.

Suponiendo que había seguido al norte para recalar en Quilca los dos buques ingleses se dirigieron a ese lugar pero para obtener mejores noticias el "Amethyst" fue enviado a Mollendo en donde le informaron que el "Huáscar" estaba en Iquique y volvieron de nuevo al sur. Intentarían otra vez acabar con el "Huáscar" pero ya no con cañones sino de nuevo con torpedos. Para no fallar el golpe el "Shah" a veinte millas del puerto prepara y despacha sigilosamente sus dos lanchas torpederas pero todo fue en vano pues el escurridizo "Huáscar" se había entregado a la Escuadra de Operaciones del Comandante More y ahora volvía a formar parte de la Marina de Guerra del Perú, país con quien la Gran Bretaña mantenía las más cordiales relaciones. Pero conviene aclarar que el "Huáscar" no se había entregado por temor a sus adversarios extranje-

ros pues lejos de esto el jefe revolucionario al entrar a Iquique se dirije a More diciéndole que venía a buscarlo para que "unidos sin perjuicio de diferencias interiores, salir en busca de la escuadra enemiga". Desde luego, prevaleció un mejor juicio y la oveja descarriada volvió a su redil.

Cabe un último comentario sobre este combate que para muchos parecerá inverosímil que un pequeño barco con sólo dos aviones por toda artillería principal se pudiera medir en combate con dos buques de guerra pertenecientes a la marina más poderosa del mundo y salir prácticamente ileso y confundiendo en todo momento a sus adversarios. Las condiciones de desventaja del "Huáscar" eran evidentes para los ingleses pues el mismo almirante Horsey se las hizo ver a su comandante cuando le intimó por última vez que se le rindiera. Pero hay que aclarar un punto que parece que el marino inglés no consideró o comprendió. En aquella época las marinas del mundo estaban pasando por un período de evolución, del buque clásico de madera, algunos con coraza, de alta borda y con gran número de cañones en ambas bandas que podía estar en una o más cubiertas según su tamaño, el buque totalmente de acero con su artillería principal en torres blindadas, colocadas al centro del buque y que podían disparar con gran arco de fuego en cualquier banda. El "Shah" y el "Amethyst" eran del tipo primero descrito que quedó superado por el segundo. El "Huáscar" era de esta última clase, aunque del tipo monitor que luego quedó en desuso, pero reunía en principio las mismas características de los buques de guerra que aún se construyen en nuestros días. Esto explica en parte el por qué pudo combatir airosamente con tan calificado adversario, pero ninguna ventaja material le hubiera valido si no fuera por el pundonor, valentía y pericia de los marinos peruanos que lo tripulaban, que eran el alma que le daba vida a ese casco de acero que representaba su patria en el mar.



**TRADICIONES NAVALES PERUANAS.—**

Por el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

# Los Gálvez

En la antigua calle limeña de Plumereros, sobre la vetusta fachada de una casona solariega y peruanísima, existe una placa de bronce cubierta por la pátina de los años. Colocada allí desde hace mucho para honrar la memoria de quienes la habitaron y tuvieron en ella su hogar, lleva en alto relieve el ilustre apellido de los Gálvez, padre e hijo, que en distintas épocas pero con el mismo valor heroico supieron ofrendar su sangre en defensa de la patria.

Aquella casa, con sus gruesas paredes azotadas por el peso del tiempo, llena aún con las voces de sus héroes y rezumando melancólicos recuerdos, parece un libro cerrado y ajeno al bullicio callejero de esa gran urbe que es ahora Lima; un libro empastado en ladrillos y cal, con el título grandioso de su placa de bronce.

Pero un libro se debe leer: Tal vez conozcas lector el pensamiento aquél que dice: "Un libro abierto es un cerebro que habla; cerrado, un amigo que espera; olvidado, un alma que perdona y destruído, un corazón que llora". Creo que el cuidado municipal que cada año se hace con aquella placa, es un homenaje edil más dirigido a la apariencia del edificio que a su glorioso significado. Anualmente, con el paréntesis de muchos meses de olvido, los limeños alcanzan a ver a un grupo de empleados municipales, que provistos de escobillas, lana acerada y alguna clase de barniz protector, atacan a la plancha aquella con inusitados bríos, preparándola en mayo para que luzca mejor. De vez en cuando un poco de limpieza en la fachada o un breve brochazo de pintura, hace que en los días 2 y 25 del citado mes aquella casona se vista de fiesta, para celebrar conmovida otro aniversario más del heroísmo que albergó entre sus paredes sin saberlo, ajeno al destino glorioso de sus huéspedes ilustres.

Esta modestísima pero bien inspirada Tradición, tiene por objeto —si como el autor desea se lee entre mayo y mayo—, disminuir un tanto aquel prolongado lapso existente entre limpieza y limpieza que ejecutan los empleados municipales. Dicho en otras palabras, estimado lector, pretende ¡qué caray!, hacer que los peruanos recordemos un poquitín más a nuestros héroes y al brillante ejemplo de amor y sacrificio que nos legaron.

En efecto, amigo mío, quiero echar contigo una parrafada sobre Dn. José Gálvez Egúsquiza, Ministro de Guerra y Marina el 2 de Mayo de 1866, muerto en la explosión de la Torre de la Merced en dicha acción, y sobre su hijo, el Teniente Segundo de la Armada Dn. José Gálvez Moreno, comandante de la lancha porta-torpedos "Independencia" en 1880, quienes fueron y continúan siendo paradigmas para nosotros, tan unidos en su sacrificio como a través de los lazos familiares de una estirpe de valientes.

---

En el año de 1864, y por razones de la inconformidad española con el renunciamiento a sus colonias impuesto en la batalla de Ayacucho, la Madre Patria recurrió a una medida extrema para intentar la recuperación de sus antiguas posesiones en la América del Sur; la provocación, para buscar una oportunidad de reconquista. Por ese entonces el Perú explotaba sus riquísimos filones de guano, lo cual hacía mucho más provocativa su anexión al Gobierno de Isabel II.

Conocidos de todos nosotros son los prólogos del combate del 2 de mayo de 1866, una de cuyas fases fue el bombardeo de Valparaíso, antes de que la escuadra española navegara hacia el Callao para tratar de hacer lo mismo con dicha plaza.

Hurgando entre papeles viejos y papiroteando polillas, acabo de darme con un curioso documento que por esa fecha escribió el Comandante en Jefe de la Escuadra Aliada Peruano-Chilena, a su Segundo en el Mando y por ese entonces a cargo de la División Naval del Perú, Capitán de Navío Manuel Villar, el mismo que pinta con toda fidelidad el pensamiento de esa época, en la cual, como verás en breve lector amigo, había algo de quijotería, código de honor y actitud caballeresca, incompatibles con el estado de guerra en que se vivía. Como que en el se desafía a la escuadra española, a una especie de duelo a muerte, con fuerzas iguales y con juez dirimente... ¡Sólo faltaban los padrinos y haberle enviado al Almirante enemigo un Código del Marqués de Cabriñana!

Solázate lector que este documento de que te cuento es inédito; enterado quedas de que se encuentra entre otros papeles de un pequeño archivo histórico que me ha dado por coleccionar:

Comandancia Jeneral de la
División Naval Aliada

Huito, abril 12 de 1866

"El señor Intendente de Llanquihué con fecha de ayer me dice lo que copio:

El señor Intendente de Ñuble me dice lo que sigue:

Se ha recibido el siguiente parte telegráfico: Han arrojado más de mil bombas; muchas se dirijen al agua; son sobre los Almacenes Fiscales y Estación de Ferrocarril las punterías.— Hacen fuego sobre la población, ningún incendio se declara todavía.— La "Berenguela" tiene buenas punterías.— Hacen esfuerzos por romper la bandera del Castillo".

Esta noticia no ha sido oficial y sólo comunicada por la Oficina del Telégrafo del Parral. Me he interesado en saberlo oficialmente pero es imposible a causa de que las oficinas están ocupadas exclusivamente en recibir las comunicaciones que vienen de Valparaíso.

El parte anterior se recibió aquí el 5 de abril a las cinco de la mañana.

2do. parte llegado hoy a las 12 h. 30 m. pm.

"Concepción abril 2. Por la dilijencia que ha llegado de Chillán hoy a las 6h. 30 m. pm., he recibido del señor Intendente de Ñuble los siguientes partes telegráficos:

1er. parte.— Chillón marzo 31.— Por parte telegráfico que he recibido hoy a las cuatro de la tarde dirijido ayer de la Moneda por el Oficial Mayor del Ministerio del Interior se me dice lo que sigue:— A todas las autoridades del sur— **Se ha oficiado al Jefe de la Escuadra Española proponiéndole un combate naval con fuerzas iguales a diez millas de la bahía de Valparíso a donde vendrá a buscar a los españoles la Escuadra Aliada o una parte de ella según convenga. Ha sido portador de esta noticia el Comodoro Norte Americano que se ha prestado a ser juez de la contienda.** El cobarde Méndez Núñez ha contestado al Comodoro Norte-Americano que mañana sin falta bombardeará a Valparaíso y si en el curso de la guerra se encuentra con nuestra escuadra, hará uso de toda la superioridad de sus fuerzas marítimas.....".

Trece años después, en 1879, aquel pueblo de ideas quijotescas, de palestra medioeval, habría cambiado totalmente para volverse de un practicismo desconcertante. Dígalo si no el ametrallamiento de los náufragos de la "Independencia", en Punta Gruesa, mientras que Grau salvaba a los sobrevivientes de la "Esmeralda". Dígalo también el repaso a balloneta calada de los valientes peruanos caídos en el Morro de Arica o el toque "a degüello" ordenado por Linch en Chorrillos.....

Pero en fin, son cosas que pasaron; son lecciones de la historia.

Volvamos con el lector a seguir examinando los antecedentes del combate del 2 de mayo de 1866, para dar un marco adecuado al relato que hoy te traigo:

El prólogo fue variado: la omisión de la goleta española "Covadonga" para rendir honores al pabellón nacional el 28 de Julio, por la ingenua razón "de no tener el número de cañones de reglamento y no estar, por lo tanto, en la obligación de hacerlo". El incidente de la Hacienda Talambo, en Pacasmayo. El envío de Salazar y Mazarredo, cuyo título de Comisario Regio no fue aceptado en resguardo de nuestra soberanía. Su despecho y negativa a cambiarlo por la denominación de Agente Confidencial. Su reacción y la ocupación consiguiente de las islas Chincha, y, finalmente, la fórmula de arreglo propuesta por los españoles, que no obstante haber sido rechazada de primera intención, se aceptó después en todos sus términos, convirtiéndose en el injusto y repudiado instrumento internacional que todos conocemos: el Tratado Vivanco-Pareja.

Mediante dicho documento, si bien ambos Estados se daban mutuas satisfacciones, no se tocaba el punto sobre los ultrajes inferidos a la patria por el Almirante Pinzón, en las islas Chincha, al haber arriado la bandera de la barca "Iquique" para izar la española en su lugar. Tampoco se consignaba la detención del Gobernador y del Capitán de Puerto, el distinguido Comandante Diego de la Haza; ni el desembarco prepotente de 400 hombres para efectuar la ocupación de las islas; ni se refería a la famosa circular pasada al Cuerpo Diplomático residente en Lima, en la cual decían los españoles "que habían resuelto apoderarse de todas las islas del Perú y de los buques de guerra que se le opusieran", "cumpliendo en nombre de su soberana, un acto de reivindicación de sus derechos usurpados desde la batalla de Ayacucho".

El fustazo que significó para la dignidad del Perú el Tratado Vivanco-Pareja, motivó una reacción inmediata: el General Mariano Ignacio Prado levantóse en Arequipa, proclamando una Revolución Restauradora del Honor Nacional. Nuestra Escuadra quedó dividida; parte de ella ple-

góse al movimiento comandado por el Capitán de Navío Lizardo Montero; el resto, bajo el mando accidental del comandante Eugenio Raygada, permaneció fiel al Gobierno de Pezet.

Habiendo triunfado la revolución, el General Prado asumió el poder y dirigió al país hacia la reivindicación, renovando sus ímpetus, con el fin de prepararse para una guerra que resultaba inevitable si se pensaba con altura. El peligro vendría del mar y hacia él debió mirarse.

---

**JOSE GALVEZ EGUSQUIZA.**

Pronto se incorporaron a la escuadra la AMERICA y la UNION; más tarde navegaron hasta nuestras costas, el monitor HUASCAR y la fragata INDEPENDENCIA. Mientras tanto, la División Naval aliada peruano-chilena bajo el mando accidental del Capitán de Navío, Manuel A. Villar, batió a la escuadra española en el archipiélago de Chiloé, frente a la isla de Abtao, obteniéndose así el primer gran triunfo naval en esta guerra ya desatada.

Luego viajaron las naves españolas hacia el norte y bombardearon el puerto chileno de Valparaíso. El peligro se acercaba, siempre a través del mar, hacia nuestra primera rada y con la certeza de un mal inevitable.

Pero aquí, en el Callao, no habíamos permanecido dormidos. El General Prado, su Ministro de Guerra y Marina, don José Gálvez, el Capitán de Navío Montero, los coroneles don José Joaquín Inclán, don Manuel Gonzales de la Cotera y muchos otros patriotas ilustres, habían dictado personalmente las más urgentes y eficaces medidas relativas a localización de reductos y amunicionamiento, así como al emplazamiento de torres y baterías para defender al puerto de la agresión española. Civiles y Militares, hombres viejos y jóvenes, y hasta mujeres y niños, todos acudieron al llamado de la patria, listos a morir en aquella "guerra santa" cuyo pendón se alzaba en defensa del honor ultrajado.

Y así llegó el clarear del 2 de Mayo de 1866. Amaneció cerrado en neblina y con un no se qué de imponente y majestuoso en la atmósfera. A un lado del cinturón de calina con que se ceñía la costa, la escuadra española con ocho buques; al otro, una ribera erizada de cañones, dos viejos monitores, tres barcos pequeños, y, detrás de todas las bocas de fuego disponibles, Marinos, militares y civiles plenos de valor y optimismo, dispuestos a demostrar a la orgullosa España, que luchaban por una causa justa.

Como marino que soy, permíteme lector que ahora, rompiendo la tradicional costumbre que he seguido siempre en este tipo de relatos, no vea el combate, tan sólo desde nuestra costa, quisiera que lo imaginaras conmigo también, tal como sucedió, pero visto desde el mar. Para ello cederé la descripción al Teniente de Navío de la Armada Española, don Eduardo Iriondo, Oficial de la "Numancia", quien refiriéndose a su impresión inicial de las 1115 de la mañana, dice así:

"La NUMANCIA, BLANCA y RESOLUCION, eran las destinadas a batir las fortificaciones del sur; la BERENGUELA y VILLA DE MADRID, las del norte; y la ALMANSA y VENCEDORA debían bombardear la población, encargándose además de los monitores y barcos enemigos situados en el muelle". "El vapor MAULE, mandado por el Teniente de Navío don Adolfo Yolif, caminaba a retaguardia de la escuadra, para prestar sus auxilios a los buques que lo necesitaran".

A medida que nos aproximábamos se veían distintamente los defensores del Callao, firmes al pie de los cañones, y el sol reflejaba sus rayos deslumbrantes sobre los bordados uniformes de numerosos Jefes y Oficiales en el Castillo de la Independencia, que, sin duda, pertenecían al Estado Mayor del Presidente de la República. Las Tripulaciones de los barcos de guerra y mercantes surtidos en la bahía, se habían subido a las Tablas de jarcia para presenciar el combate".

Cuando la NUMANCIA rompió el fuego, eran, según Iriondo, las once y cincuenta minutos de la mañana.

Dejo continuar al español:

"Al tercer disparo de la fragata NUMANCIA, un denso celaje de humo cubrió toda la costa del Callao, y el eco prolongado de cien cañones, que dejaban oir su voz a un mismo tiempo, ensordeció el espacio".

Nada puede dar idea del espantoso cañoneo que se sostenía por ambas partes en esos primeros momentos —dice Iriondo—, y no sin prontos resultados, pues a las doce y minutos la torre blindada del sur vomitó una columna de humo, como si derrepente se convirtiera en el cráter de un volcán..... Una granada española que reventó en el interior de la torre, comunicando el fuego a los repuestos de pólvora, fue la causa de tan tremenda voladura.....".

"Los tres buques que allí combatían se disputaban el honor de tan feliz disparo....., la Blanca cuenta con mayores títulos para apropiárselo.....".

Y esa gallarda Torre de la Merced que el español admiraba como el cráter de un volcán, para nosotros los peruanos debió ser visto enhiesta y empinada, como una cima de valor y sacrificio, por que allí José Gálvez, junto con Zavala, Borda, Montes y tantos otros, al subirla para defender a su patria, iniciaron, sin saberlo, la ascención de su calvario...

---

El sacrificio del Coronel José Gálvez Egúsquiza no fue inútil. Contagiados por su valor, los peruanos siguieron combatiendo hasta las últimas consecuencias; hasta obtener una definitiva victoria sobre la Escuadra Española, que tuvo que retirarse y prescindir definitivamente de cualquier posterior intento para doblegarlos. Con ello España perdió todas sus esperanzas de reconquistar sus ex-colonias sudamericanas, y estas últimas repúblicas; merced al triunfo peruano, pudieron descansar tranquilas en el convencimiento de que si hubo una jornada de Ayacucho que selló su independencia, el 2 de mayo de 1866 había servido para consolidar en forma absoluta su existencia como naciones soberanas y libres.

Habiendo llegado en esta Tradición, que tiene como finalidad resaltar la figura de los Gálvez, hasta un punto en el cual podría muy bien terminar su primera parte o sea la concerniente a nuestro valeroso Ministro de Guerra y Marina, considero lector que el relato quedaría trunco, de no seguir las peripecias posteriores de la acción. Permitidme pues que lo haga, en resguardo de la integridad del hecho histórico.

---

Y mientras la BERENUGELA en el ardor del combate, tocó fondo y casi perdió el timón, por acercarse para asegurar la puntería; mientras los proyectiles peruanos herían de gravedad al Brigadier Casto Méndez Núñez, obligando a don Miguel Lobo a tomar el comando; mientras la VILLA DE MADRID era obligada a retirarse del combate con 13 muertos, 22 heridos, y con su sala de calderas destrozada... Usemos de la imaginación para trasladarnos a tierra y contemplar la lucha, desde la baja pero extensa costa chalaca:

Los Generales Inclán y Gonzales de la Cotera, actuaban como Comandante Generales de las Baterías del Norte y Sur respectivamente. El propio Jefe del Estado, General Mariano Ignacio Prado, impartía continuamente directivas durante el fragor del combate. Innumerables Jefes y Oficiales de nuestro Ejército ocupaban sus puestos, ya en los cañones, ya al mando de las tropas dispuestas para oponerse a cualquier probable desembarco de los españoles. Ciento setentaiun Oficiales de Marina, 27 de los

cuales operaban el gigantesco Cañón del Pueblo, estando el resto repartido a bordo de los buques y en el servicio de las baterías, tomaron activísima parte en la contienda. Cientos de civiles voluntarios ayudaban en el acarreo de la munición y ocupaban puestos en las piezas de artillería, mientras que, muchas mujeres, ejercían el desempeño momentáneo de cantineras, llevando hasta los combatientes los indispensables refrigerios y atendiendo maternalmente a los heridos...

¿Actos de valentía?, ¡qué si los hubieron! —Quince alumnos de la Escuela Naval, impedidos de combatir por su edad y disposiciones superiores, se escaparon por los techos y se presentaron voluntarios: Varela, Baluarte, Benites, Carrasco, Roel, Benavides, Rouillón, Andía, Cosmil y otros distinguidos Jóvenes dieron este ejemplo. Un decoroso Oficial de Marina, ex-Comandante del LOA y detenido a la sazón mientras se investigaba el accidente que originó con anterioridad la varadura de dicho buque, solicitó y salió de prisión para combatir por su patria, bajo su palabra de honor de restituirse a ella una vez pasado el peligro. Peleó como bravo a bordo del TUMBES, regresando luego a su confinamiento. Posteriormente este valiente fue absuelto, liberándosele de toda posible culpabilidad.

Como te prometí lector documentos inéditos en esta historia que hoy te traigo, allá va una disposición del Ministro de Guerra y Marina, Dn. José Gálvez Egúsquiza, dando el permiso a que me refiero:

"Callao Abril 30 de 1866"

"Al Sor. Capitán de Navío
Comte. general de Marina"

"S.E. ha tenido a bien conceder al Capitán de Corbeta D. Juan Manuel Garrido la libertad que ha solicitado para prestar sus servicios en las actuales circunstancias, con la condición expresa que se restituya a su prisión pasado que sea el peligro.

Lo comunico a Ud. para los efectos consiguientes"

"Dios guarde a Ud.
José Gálvez (Fdo)"

Y, así entre actos de valor, sangre en las torres y reductos, llamas, de incendio, explosiones y olor a humo y a pólvora, los cañones del Perú siguieron haciendo estragos entre los buques españoles. La BERENGUELA, traspasada de banda a banda por un proyectil sólido Blakey, casi zozobra y hubo de pasar a brazo todos sus cañones a la banda opuesta, para corregir la escora y conseguir achicar la tremenda cantidad de agua que había

embarcado. La ALMANSA se incendia, y las explosiones abrazan a varios hombres que conducían cargas de pólvora. Se le notificó varias veces al Comandante la necesidad de inundar los pañoles para evitar una gran explosión... y, aquel marino español, dejó para la historia su valiente y bella frase: "Hoy no es día de mojar la pólvora".

A las tres de la tarde, la BLANCA, agotadas sus municiones tuvo que abandonar el combate.

Idéntica cosa sucede con la RESOLUCION la que se vé obligada a dejar la rada para reparar averías.

Nuestros buques, el TUMBES, el LOA, el VICTORIA, el SACHACA y el vaporcito COLON, se portaron valerosamente y ayudaron en todo momento a sostener el fuego, no obstante su inferioridad de armamento y sus deficientes condiciones marineras. Los dos últimos sufrieron algunas averías en el combate.

A las cuatro de la tarde, sólo quedaban sosteniendo los fuegos la NUMANCIA y la VENCEDORA.

A las cuatro y cuarenta minutos, estando la mayor parte de la escuadra española imposibilitada para seguir combatiendo, la totalidad de buques recibió la orden de replegarse hacia su fondeadero, en la isla de San Lorenzo. Había terminado la lucha.

Aunque es verdad que el resultado de una acción de guerra no se define por el número de bajas, anoto aquí las producidas en ambos sectores: en el peruano, 65 muertos y 99 heridos, la mayor parte de ellos por impacto de las piedras playeras, que saltaban al rebotar sobre ellas los proyectiles de los buques; en el español, 43 muertos, 83 heridos y 68 contusos, según las cifras oficialmente registradas.

En lo que a material se refiere, por nuestro lado hubo que lamentar incendios, la destrucción de unos cuantos inmuebles, así como la voladura de la Torre de la Merced y la inutilización del "cañón del pueblo", que se salió de batería al tercer disparo. Los buques españoles quedaron fuertemente maltrechos, hasta el punto de obligar posteriormente a la escuadra a dividirse por no poder, algunos de ellos, soportar las condiciones impuestas por la mar gruesa del Cabo de Hornos. La BLANCA y la RESOLUCION recibieron treinta impactos cada una en sus cascos y arboladuras. La NUMANCIA fue alcanzada por 51 proyectiles, uno de los cuales la atravesó por la aleta de estribor, no obstante su blindaje, penetrando 25 centímetros en el almohadillado de teca sobre el que descansaba

aquél. Dice Iriondo al respecto: "Con dificultad se podrá dar un balazo mejor dirigido; si la NUMANCIA no es blindada, el proyectil habría salido por el costado opuesto, a una gran profundidad" y, "hubiera causado la pérdida instantánea del buque". La ALMANSA, ¡cosa increíble!, recibió 72 impactos en el casco sin llegar a ser hundida. La BERENGUELA, en inminente riesgo de irse a pique, tuvo que tapar la colosal abertura que le hicieran dos cañonazos, en la banda de estribor y a flor de agua, en su fondeadero de la Isla de San Lorenzo. Los demás buques sufrieron averías de menor consideración.

Con fecha 10 de mayo de 1866, después de haber enterrado a sus muertos en aquél sitio y reparado provisionalmente sus averías, la escuadra española se retiró definitivamente de nuestras aguas en dos divisiones separadas; una de ellas se dirigió hacia Río de Janeiro, por la vía del Cabo de Hornos; la otra, hacia las islas Filipinas...

Nuestros aliados de Ecuador, Bolivia y Chile podían descansar tranquilos. Gracias al triunfo obtenido por el Perú, la independencia de estas cuatro naciones sudamericanas, quedaba definitivamente consolidada y anuladas las aspiraciones españolas de reconquista.

---

**JOSE GALVEZ MORENO.**

Tarmeño de origen, nació en esa soleada y hermosa villa el 17 de Febrero de 1850, siendo sus padres Dn. José Gálvez Egúsquiza y Dña. Angela Moreno y Maíz.

Biznieto del acaudalado Marqués de la Real Confianza, José Gálvez inició sus estudios en Lima, concurriendo al Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe y destacándose entre sus compañeros por su recia personalidad, cuyos atributos principales eran un valor casi temerario y una destreza física indiscutible.

Joven ya, decidióse por la carrera del mar e ingresó a la Escuela Naval junto con Leoncio Prado y otros de sus coetáneos. A consecuencia de un incidente que protagonizó en unión del inmortal héroe de Huamachuco, Gálvez tuvo que ser enviado a Europa por sus familiares y se radicó en Francia, para continuar sus estudios en el Colegio San Luis y pasar luego a servir en la Armada Británica que era por ese entonces la más poderosa del mundo.

Vaciando su temple en los moldes rígidos de la disciplina inglesa, su carácter se atemperó guardando siempre latentes sus más bizarras cualidades. De regreso al Perú una vez terminados sus estudios y no pudiendo defraudar a la sangre ilustre que corría por sus venas —era nieto de un prócer e hijo de un héroe—, Gálvez logró realistarse en las filas activas de nuestra Marina de Guerra con el grado de Teniente Segundo, siendo nombrado comandante de la lancha de madera "Independencia". Ansioso de realizar una verdadera hazaña y estando en pleno ejercicio el bloqueo impuesto al puerto del Callao por la escuadra chilena, Gálvez decidió sorprender y volar al "Blanco Encalada" en la madrugada del 23 de Mayo de 1880.

Acompañado del Guardiamarina San Martín, de su amigo, el Practicante de Medicina Manuel Ugarte Moscoso, y con un total de 16 tripulantes, zarpó en esa fecha con la "Independencia" hacia la rada exterior en pos de su objetivo. Desgraciadamente, y no obstante las precauciones tomadas, fueron sorprendidos en las cercanías del dique por la lancha porta-torpedos chilena "Janaqueo" que también efectuaba una incursión nocturna, trabándose de inmediato en combate con ella.

El primer ataque de la embarcación chilena fue seguido de un torpedo, siendo eludido mediante una hábil maniobra de timón. Un segundo intento del enemigo fue nuevamente frustrado, quedándose las embarcaciones casi abordadas. Es entonces cuando Gálvez, usando de esa audacia tan peculiar en él, volviéndose hacia Ugarte que era muy fuerte y membrudo, le mira y sin decirle palabra alguna surge entre ambos héroes una chispa de entendimiento. Juntos se agachan para recoger un torpedo, y después de cortarle la mecha por parecerles muy larga, lo levantan en vilo y lo arrojan al interior de la embarcación enemiga. Esta heroica resolución fue seguida casi de inmediato por tres tiros, disparados por el revólver de Gálvez para apresurar la explosión.....

Lo que pasó a continuación sólo pudo ser descrito por el mismo Teniente Gálvez, quien en una entrevista que le hiciera Dn. Manuel Nicolás Corpancho para "La Opinión Nacional", expresó sus recuerdos que fueron después difundidos entre los lectores de dicho publicación bajo el siguiente texto:

> "El Teniente Gálvez recuerda vagamente haber tocado el fondo del mar. Una vez sobre la superficie de las aguas, nos dice, se le acercó el valiente y denodado marinero Pablo Villanueva y abrazándole le dijo:
>
> —Señor, ¡yo debo morir a su lado!

El Teniente Gálvez le suplicó le desembarazase de su sobretodo, pues le impedía nadar. Esta petición fue puesta en práctica por Villanueva. Después de algunos esfuerzos cayo en poder del enemigo, pues otra lancha llegó al sitió donde tenía lugar este glorioso episodio.

Gálvez nos dice también, que al hacer explosión el torpedo, sintió dos grandes pesos que caían sobre su cuerpo. El presume hayan sido los cadáveres de sus infortunados compañeros Ugarte y San Martín...".

En el Diario de Eusebio Lillo (1827-1910), escritor chileno que se encontraba a bordo del Buque Insignia, y que también ofició durante su vida como poeta, periodista, revolucionario y Ministro de Estado, mereciendo que una de sus composiciones se adoptara como letra del Himno Nacional de su país, se lee lo siguiente refiriéndose a Gálvez:

Mayo 25.—"El Almirante ha resuelto enviar a tierra a un Oficial herido y he apoyado esa resolución como apoyaré todo lo que tenga por base un noble sentimiento de humanidad. El joven Oficial tiene la cabeza abrasada, un brazo y manos fracturados y tal vez lesiones interiores causadas por la explosión".

Así llegó Gálvez a bordo, transportado por la lancha porta-torpedos "Guacolda". Así fue enviado al Callao aún desvanecido, con una nota honrosísima para el marino peruano. La juventud limeña le acompañó en triunfo hasta su casa de la calle Plumereros, donde una placa rememora actualmente las heroicas hazañas de él y de su valiente padre. El Presidente Piérola mandó abrir un "Libro de Honor", haciendo encabezar la lista de héroes nacionales con el nombre yá histórico de este otro José Gálvez, y sus compañeros de la Marina le obsequiaron con un retrato de cuerpo entero y una valiosa espada cuyo paradero se ignora.

Inutilizado de la mano derecha, con el rostro surcado por profundas cicatrices y ya sin el imponente físico de antes, aquél Gálvez inquieto y de asombrosa tenacidad aprendió a escribir, disparar y manejar armas blancas con la mano izquierda, hasta ponerse en condiciones de volver nuevamente a la acción.

Incorporándose a los ejércitos de Cáceres en la sierra, anduvo por riscos y breñas como Jefe de Ayudantía del que fuera después Mariscal del Perú, distinguiéndose en diversas acciones y especialmente en la toma de Chicla, en donde con audacia y temeraria digna de un personaje de Homero, realizó un magnífico golpe de mano atacando con once hombres a

más de cien, y capturando al adversario una vía férrea de importante utilidad, víveres, municiones y otros pertrechos en gran cantidad, fuera de una docena de prisioneros.

En el año de 1894, por un conflicto de carácter sentimental que no es del caso referir, el impetuoso marino se disparó un balazo en el pecho para quitarse la vida. Antes de hacerlo jugó billar con uno de sus mejores amigo, de los Heros, ganándole la partida con tal serenidad que no hizo sospechar a nadie su fatal determinación.

Atendido de primera intención y estando en reposo sobre su lecho, en un brusco arranque de despecho y desinterés por la vida se arrancó las vendas que le protegían, acelerando con esta actitud su fin.

Murió rodeado por muchos de sus amigos que le querían y admiraban de verdad: El Contralmirante Montero quien le encendió el último cigarrillo, Cabieses, Lazúrtegui, Bentín, de los Heros, Pacheco de Céspedes así como de los doctores Carvallo y Sosa. "El Comercio" y otros diarios publicaron amplias reseñas biográficas sobre quien había vivido pleno de heroicidades y muerto como queriendo torcer a su propio destino, sin una frase amarga, con la serenidad y el dominio de si mismos que sólo tienen los seres superiores.

En la actualidad uno de los buques de nuestra Escuadra lleva el apellido inmortal del héroe, a quien así como habían loado a su padre los Cisneros, Palma, Chocano, Riva Agüero y tantos otros, supo dedicar el inmortal vate Salaverry un soneto que terminaba así:

Tu padre, en su torreón, el 2 de Mayo,
trazó en signo de fuego su renombre,
como en obscura tempestad, el rayo.

No menos grande, valeroso y fuerte,
verás, que a obscurecer tu egregio nombre,
¡No alcanzarán el tiempo ni la muerte!

# Los Cárcamo

Transcurría el año de 1821 y el ejército de San Martín se encontraba acantonado en Huaura, al norte de Huacho, cuando los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo —quienes normalmente residían en el puerto de Paita—, viajaron hasta el Callao por asuntos comerciales.

Acostumbrados como estaban a ver entrar y salir buques en la bahía norteña, los Cárcamo se hallaban familiarizados por demás con el ambiente de mar y conocían de cerca todas las peculiaridades de la vida a bordo. En más de una ocasión, en corrillo de amigos y conversando sobre la independencia que comenzaba a gestarse, los dos hermanos habían acariciado la idea de que el Perú contase con uno o más buques armados en pie de guerra, circunstancia indispensable —según ellos estimaban—, para que los patriotas que pretendían sacudir el yugo realista pudieran tratar de obtener, a más de facilidades para la movilización de tropas, cierta ventaja en el mar que atenuara la desproporción y aparente inutilidad de la lucha sin esos recursos.

Habiéndose enterado en nuestro primer puerto de que el pailebote "Sacramento" estaba por zarpar para Panamá, aquellos valientes vieron ante sí la oportunidad que tanto habían esperado. Dedicándose de lleno a planear su captura, se pusieron anteladamente de acuerdo con algunos de los tripulantes del buque para efectuarla apenas llegara el momento. La circunstancia de que el Callao se encontrase repleto de fuerzas españolas hizo que estos patriotas, fuera de guardar el sigilo aconsejable en situaciones de ese tipo, decidieran tomar pasaje en dicho buquecito hasta Balboa, en espera de una oportunidad propicia para el golpe de mano que meditaban.

A decir del historiador Mariano Felipe Paz Soldán, el "Sacramento" zarpó del Callao el 10 de marzo de 1821. Otros autorizados autores, como Melo y Vegas, no precisan la fecha de su salida, situándola vagamente en algunos de los tres primeros meses del año citado. Sea como fuere, la mayor exactitud radica en Paz Soldán, pudiendo suponerse sin pecar de inexactitud que cuatro días después, esto sería decir el 14 de marzo el pailebote aquél recaló en Paita para hacer algunos víveres y completar su aguada. Esta última fecha, pese a que hasta el momento no tiene una comprobación heurística definida, corresponde a un cálculo bastante aproximado de la duración del viaje, teniendo en consideración no solamente la distancia existente entre ambos puertos sino también la morosidad de la navegación a vela, en el caso particular del "Sacramento".

En efecto dicho buque poseía dos palos machos, trinquete y mayor, teniendo el primero vela, velacho y juanete, estando equipado el segundo con cangreja, escandalosa, foques y contrafoques, esto es decir una superficie de lona capaz de garantizarle, en el caso de un viento promedio del SE (Alisio), una velocidad sostenida de seis nudos desde el Callao hasta Paita.

El "Sacramento" transportaba a Panamá, fuera de correspondencia privada del Virrey, algunas comunicaciones de éste escritas en código secreto, así como caudales de particulares que, a toda costa, trataban de poner a salvo algunos españoles residentes en el Perú, en vista del estado de cosas y de la efervescencia de los ánimos patriotas en los días cercanos a la declaración de nuestra independencia.

Como pasajero del "Sacramento", iba el Teniente Coronel venezolano Dn. Juan de la Cruz Cortínez, quien sin duda alguna trataba de erradicarse del país a causa de una ingrata situación personal, coadyuvando de buen galante con las autoridades españolas que lo retornaban a su patria, dudosas también de su objetable comportamiento. En efecto, el caraqueño aquél había tenido figuración entre los conspiradores que debían entregar el castillo del Real Felipe a los patriotas, jugando un doble papel desde que pertenecía a la plana mayor de Rodil.

Su condición de sudamericano fue en buena cuenta un motivo para granjearse la simpatía del sector independiente, habiéndole entregado los patriotas, junto con su confianza, fuertes sumas de dinero reunidas mediante erogaciones. Sin embargo, la conspiración que iba por tan aparentemente buen camino, fracasó. Por otro lado Rodil, quien había recibido algunas informaciones veladas sobre el doble juego del Comandante de la Cruz Cortínez, desconfiando al no poderlas concretar, le quitó el mando y gestionó que las autoridades españolas le extendieran un pasaporte para que abandonase el Perú.

Demás está decir que el dinero entregado al militar venezolano, no volvió a retornar a sus dadores.

Cuando el "Sacramento" tomó fondeadero en el puerto de Paita, Victoriano Cárcamo, dando como pretexto asuntos de carácter personal que lo obligaban a bajar a tierra, solicitó y obtuvo permiso del Capitán Dn. Miguel Gamón, para desembarcar. Su verdadero propósito, más que el de atender a los propios problemas, era el de averiguar si los vecinos de la localidad y los de Piura se habían pronunciado por la causa libertadora. Verificada favorablemente la situación, el audaz patriota regresó con prontitud a bordo, tanto para instruir a su hermano Andrés y a los tripu-

lantes comprometidos, como para evitar que el Capitán —quien naturalmente tenía que preocuparse en indagar sobre la verdadera situación—, abandonase el puerto con la premura que aconsejaban los acontecimientos.

Una vez a bordo pudo constatar que no se había equivocado en sus presentimientos. El Capitán Gamón, habiéndose enterado que Paita y Piura se habían plegado a los patriotas, dispuso de inmediato el zarpe de la nave. Distanciado el buque algunas millas del puerto y ya en plena navegación, los hermanos Cárcamo y algunos tripulantes se lanzaron a la aventura del ataque, gritando ¡Viva el Perú!

La lucha fue sostenida y sangrienta. Muertos y heridos rodaron por los pasadizos, mientras se sucedían los disparos y las luchas con arma blanca. Cuando finalizó, los heroicos hermanos Cárcamo eran dueños de la situación: se había apresado al Capitán Dn. Manuel Gamón, al Piloto Dn. Antonio Felachea y al Teniente Coronel de la Cruz Cortínez, quien malamente herido, fue alojado en un camarote. Se encontró que llevaba 221 onzas de oro y 600 pesos de plata, dentro de su equipaje.

Los hermanos Cárcamo enmendaron la proa y dirigieron su rumbo hacia Huacho, para poner a disposición de San Martín el primer buque con que contaría nuestra Armada Republicana. Desde ese momento el Generalísimo, quien se encontraba en Huaura y usaba para sus viajes el pailebote "Montezuma" prestado por Cochrane, no utilizó sino el "Sacramento" para transportarse —su "yate" como le llamaba burlonamente el Almirante aquél—, rebautizándolo posteriormente con el nombre de "Castelli".

La hazaña de los hermanos Cárcamo —sin precedentes en la historia de nuestra independencia—, constituye sin lugar a dudas un galardón heroico para esos destacados patriotas, gestores desinteresados y valientes de una escuadra, que gracias a su denodado esfuerzo, comenzó tempranamente a hacerse realidad, izando por primera vez el pabellón peruano en aquel buque capturado tan valiosamente al poder realista español.

---

Una vez cumplida su patriótica misión, los hermanos Cárcamo regresaron para afincarse en Paita y continuar con sus actividades comerciales.

Del matrimonio de Victoriano con Dña. Petita Castillo, nacieron varios hijos. Dos de ellos, Raimundo y Emilio Cárcamo Castillo llegaron a ser Oficiales de Marina, realizando cortas pero brillantes carreras, hasta el día de su muerte en defensa de la patria, el 2 de mayo de 1866, en el Callao.

Habiendo alcanzado Raimundo el grado de Capitán de Corbeta, Emilio sólo llegó a la clase de Teniente Primero. Ambos fallecieron combatiendo en las defensas situadas al sur del Callao, bajo el mando del Comandante General de dicho grupo de baterías, Coronel Dn. Manuel Gonzales de la Cotera.

En el parte oficial del combate firmado por este ilustre militar, figuraron con anotaciones sencillas más profundamente significativas, los decesos de estos dos valientes:

Capitán de Corbeta Raimundo Cárcamo.—Muerto en la Batería "Maipú".
Teniente Primero Emilio Cárcamo.—Muerto en la Batería "Maipú".

Firmó, certificando dichas defunciones, el entonces Jefe de la Sección de Marina, nuestro ilustre tradicionista y orgullo de las letras peruanas, Dn. Ricardo Palma, a la sazón Contador de la Armada.

Del tronco heroico de uno de los hermanos, Victoriano, supieron retoñar para la patria dos existencias que se truncaron jóvenes, pero plenas de amor, valentía y sacrificio, como símbolos de una estirpe de la que el Perú se enorgullece:

La de los Cárcamo, que en 1821 fueron los atrevidos captores del primer buque de nuestra escuadra.

La de sus hijos, defensores aguerridos del honor nacional, en la guerra contra España, en 1866.

## Revisando Libros

### EL EPISODIO DEL "BISMARCK" (4º Edición).

Por el Capitán Russell Grenfell R. N.

Editorial Diana S.A. México. Traducido del inglés por Eduardo Escalona. 7 fotograbados. 5 diagramas de combates navales. 234 páginas. En venta en Beni-Books. Diagonal 224. Miraflores.

Revisado por el C. de F. (R) Juan E. Benites

Obras del mismo autor: "The Art. of the Admiral", "Who defended U.S.", "Sea Power", y "Service Pay".

Este libro es tan interesante como un misterio novelesco.

Esta historia épica se inicia el 21 de Mayo de 1941 cuando el Almirantazgo británico recibió la información de que habían sido descubiertos dos grandes buques de guerra alemanes que hacían rumbo al Norte, navegando en el Kattegat entre Dinamarca y Suecia.

Seis días más tarde, el destrozado casco del "Bismarck" ponía la quilla al aire y desaparecía no muy lejos de Brest. En esos seis días se desarrolló un drama sobrecogedor. Los británicos estaban desmoralizados: para ellos, que se enfrentaban sólos ante el poder alemán, el hundimiento del "Bismarck" era cuestión de vida o muerte; pero antes de iniciar el ataque, tenían que encontrarlo, que perseguirlo en la tempestuosa inmensidad de los mares. Tan enorme empresa requirió inspiradas conjeturas y el empleo de 8 acorazados, 2 portaaviones, 4 cruceros con cañones de 8 pulgadas, 7 cruceros más, 21 cazatorpederos y 6 submarinos. También

significó el hundimiento del acorazado "Hood" y del cazatorpedero "Hashona" con la pérdida de cientos de vidas.

La narración de esta tremenda cacería del 21 al 27 de Mayo de 1941, es un relato de altas y bajas, de confianza y de dudas, de amargo desaliento y de esperanzas milagrosamente recuperadas: es un cuadro maravilloso de acción naval que pocas veces encontramos en las historias reales, a más de esto, la batalla final está descrita con comentarios sobre estrategia y táctica que todos los lectores pueden comprender.

"Era una noche obscura como boca de lobo, no había Luna y el manto de nubes ocultaba el débil resplandor de las estrellas... Pronto se hizo patente que la obscuridad no era obstáculo para el "Bismarck". Una y otra vez abrió un fuego muy acertado sobre los torpederos, pudieran éstos verlo o no.... El primer cazatorpedero que sufrió el ataque enemigo fue el propio "Cossack" del Capitán Vian. A las 11 y 42 p.m. cuando todavía se encontraba a cuatro millas del "Bismarck", se vieron partir los destellos de las baterías alemanas y cayeron próximas al "Cossack" las descargas de granadas pesadas y ligeras, cuyos fragmentos destruyeron algunos de los cables de la antena...

Era la primera vez en la historia que un barco atacaba a sus enemigos por la noche con fuego dirigido por radar, y fue una experiencia escalofriante y pavorosa para los cazatorpederos... De la obscuridad, en dirección del "Bismarck" surgía el resplandor de los brillantes relámpagos que iluminaban momentáneamente el cielo; una pausa de diez a quince segundos y luego el aullido de las granadas que se aproximaban y una rápida sucesión de terribles y ruidosos estallidos cuando golpeaban el agua: simultáneamente se levantaban en el mar, muy próximas a la nave, grandes surtidores de agua de forma indistinta que ascendían como fantasmas en las tinieblas. Luego otro súbito relampagueo de los cañonazos que revelaba por breves instantes las enormes salpicaduras cayendo a poca distancia".

Es difícil imaginar que quien abre este libro lo abandone sin terminarlo.



# Eduardo Miranda Sousa

INGENIERO - CONTRATISTA

Av. Guzmán Blanco Nº 395 - Ofic. "A"

L I M A Teléf. Nº 39313 - 58359

---

PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION

MINISTERIO DE MARINA: EDIFICIO DE ADMINISTRACION Y ALOJAMIENTO DE OFICIALES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU.

MINISTERIO DE AERONAUTICA: PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE LA BASE FAP. CALLAO.

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS:

EDIFICIO PARA LA FACULTAD DE QUIMICA

PRIMERA ETAPA

# Notas Profesionales

ESTADOS UNIDOS

GRAN BRETAÑA

## ESTADOS UNIDOS

(De la "Rivista Marittima")

**Estación Oceanográfica accionada por Energía Atómica.—**

En Febrero último la AEC (Atomic Energy Commision) anunció que la primera estación meteorológica accionada por energía atómica había iniciado la transmisión de datos relativos a la temperatura de la atmósfera, a la presión barométrica, a la velocidad y dirección del viento, a la temperatura del agua, cada tres horas en condiciones normales y cada hora en caso de mal tiempo.

Un generador nuclear suministra la energía eléctrica que alimenta el NOMAD (Navy Oceanographic Meteorological Automatic Divice), la estación meteorológica y oceanográfica automática que la Marina de los Estados Unidos ha instalado a bordo de una pequeña unidad fondeada a 350 millas de la costa del Golfo de Méjico.

Precurso de una red de estaciones meteorológicas que no requerirá vigilancia, el NOMAD funcionará durante 10 años sin recarga de combustible, eliminando así la mayor parte de su costoso y riesgoso sostenimiento.

En el interior del generador, que no tiene partes movibles, el calor producido por la desintegración del estroncio 90 contenido en pequeñas cápsulas se convierte directamente en electricidad por termoscopios que circundan el combustible.

Acg.

## GRAN BRETAÑA

**Necesidad de desarrollar mejor y de profundizar el conocimiento científico del mar.**

Hoy sabemos mucho acerca de las regiones más inaccesibles del globo; hacemos continuas conquistas en los campos del espacio, pero sobre la precisa conformación del fondo de los océanos conocemos casi tanto como sobre la superficie de la Luna, o tal vez menos.

La misma Oceanografía elevada desde hace un siglo al rango de ciencia, no se ha desarrollado de conformidad con su importancia, como en el campo biológico, en el estudio de las mareas o en las investigaciones relativas a la pesquería.

Lo ha afirmado el científico inglés Sir Frederick Brundrett en una de sus conferencias universitarias (reproducida en el periódico del Instituto de Navegación de Londres con el título de "The Neglected Sea") al reconocer que la Primera Guerra Mundial y en mayor escala la Segunda, han contribuído mucho a dar valor a la ciencia del mar.

Frederick Brundrett afirma que, bajo muchos aspectos, es necesario ahora concentrar todos los esfuerzos, aún en el campo de cooperación internacional, para obtener una evaluación mayor, tal como lo requieren las ramas de las actividades que reseñamos en seguida:

**El proyecto del mar.—**

Si bien se construye buques desde una época muy anterior al comienzo de la construcción de aviones, esta última se ha beneficiado por el progreso científico mucho más que la construcción naval, la cual ha permanecido muy fiel a sus métodos tradicionales.

En efecto, solamente desde hace poco se ha empezado a tener en cuenta que la vida de muchos buques transcurre en gran parte en aguas agitadas, lo cual requiere tener un conocimiento más profundo de la mecánica del movimiento ondoso, de su influencia sobre la velocidad y sobre la estructura de los buques, sobre la naturaleza de sus esfuerzos, etc.

Dice Brundett que en el estado actual de las cosas, tanto en cuestión de previsiones sobre base científica, como en procedimientos de pruebas, no hay nada en el campo de la construcción naval que pueda estar a la par con lo que sucede normalmente en las construcciones aeronáuticas. Alude por lo demás, a las pruebas con modelos de buques, que van extendiéndose desde hace algún tiempo en Gran Bretaña entre varias entidades y que, a su parecer, deberían comprender también a los pesqueros. Como la labor de estos últimos se desarrolla siempre en aguas agitadas, las pruebas efectuadas en aguas en calma pueden no tener razón de ser y puede dar lugar a conclusiones erróneas.

**La previsión de los movimientos ondosos y la navegación.—**

Desde 1944 gracias a un grupo de científicos del Almirantazgo, se ha podido indagar más acerca de la formación de las olas (ondas) marinas; sobre la posibilidad de encontrar olas excepcionales y sobre lo que sucede cuando ellas dejan una zona de tempestad, con el resultado de poder preveer con tres o cuatro días de anticipación un gran movimiento ondoso en las zonas más transitadas del Atlántico.

Así, con un experimento hecho con 1000 buques de transporte se ha hecho ahorrar un buen 10% en el tiempo de la travesía a lo largo de las rutas antedichas, y ahora se trata de generalizar las previsiones, lo cual permitirá a los Capitanes evitar las zonas de perturbaciones señaladas, economizando tiempo, dinero y sobre todo, el gran daño debido a las formas excepcionales del movimiento ondoso.

Mucho más se podría obtener perfeccionando el conocimiento del fondo de los océanos, por ahora limitado a pocas zonas, valiéndose de los métodos modernos de sondaje y en la observación directa (que es más costosa).

**Sobre la Ingeniería costanera y portuaria.—**

Sólo el estudio profundo de los efectos de las mareas, de las olas, de las corrientes litorales, —teniendo en cuenta su diverso largo y distinguiendo por sus efectos las corrientes de superficie de las de profundidad—, podrá evitar el cometer errores; salvar el dinero gastado en trabajos de contensión del litoral o relativos a los puertos y resultados inadecuados de los cuales está llena la historia de los puertos. (El autor pone como ejemplo lo que sucedió en el puerto de Dover).

**La influencia de los océanos sobre la climatología.—**

Una gran porción del calor solar irradiado sobre la Tierra, (aparte de la "insolación") es almacenado en los océanos, que tienen mayor aptitud de absorberlo del suelo y del aire, mientras que es sabido que la superficie líquida es el doble de la terrestre de los continentes. La capacidad de la atmósfera para almacenar calor es prácticamente despreciable. Todavía no está bien conocido el mecanismo sumamente complicado de la redistribución del calor acumulado en los océanos, hacia la atmósfera a través de los vientos, lo cual es de gran importancia en la previsión del tiempo, ni tampoco es conocida la interrelación de los efectos del viento y de las corrientes sobre la distribución de la temperatura en las diversas profundidades. Por eso hay todavía mucho que investigar en este campo para suministrar una ayuda a la meteorología.

**El mar como depósitos de desperdicios.—**

Se ha dicho en el estudio, que el empleo que el hombre hace del mar

desde época inmemorial, sin cuidarse de las transposiciones efectuadas por las olas, por las mareas y por las corrientes, ha causado ya muchas molestias en diversas partes del mundo.

Así, hace poco que el "National Institute of Oceanography" inglés ha dado informaciones completamente inesperadas sobre los movimientos de las aguas a gran profundidad (del orden de 3,2 a 4,8 Km.) que generalmente se suponía que venían a una velocidad media de algo más de una milla por día. En una cierta zona se observó que a la profundidad de 4 Km. la corriente variaba de velocidad y de dirección desde 1/3 de nudo hacia el Sur, hasta cerca de un nudo hacia el Norte.

Hay la opinión de que toda la enorme masa de agua que constituye el océano no esté en condiciones estáticas, y hasta que no haya datos más seguros acerca de la naturaleza de dichos movimientos, se necesitará ser más cauto antes de arrojar ingentes cantidades de desperdicios, especialmente cuando éstos sean de naturaleza radioactiva.

**El mar como fuente de alimentación.**

Si bien las consideraciones desarrolladas por Brundrett tienen valor particularmente para la industria pesquera inglesa, algunas de ellas merecen ser reproducidas, por el interés general que presentan.

Partiendo de los conceptos de que el mar puede ser considerado tan fértil como la tierra, —miriadas de organismos unicelulares, peces, cetáceos, moluscos, caracterizan su producción, en contraposición a la vegetación del suelo—, y que su fertilidad tan intensa varía de un mar a otro, el Autor no considera razonable que, siendo su extensión el 70% de toda la superficie terrestre, la humanidad no logre extraer sino el 1% de lo necesario para su alimentación.

Admitiendo que muchas industrias pesqueras están en crisis, empezando por la británica y que el mantenimiento del nivel constante de las existencias disponibles está amenazado por el agotamiento periódico de los bancos más fructíferos, se ha iniciado la pesca en aguas distantes, todavía no explotadas como una posible solución para incrementar lo necesario en el mercado.

Así, a las empresas inglesas de pesca que tuvieron gran impulso en el pasado con la explotación de los mares árticos, se agrega ahora la zona virgen del Atlántico Central y del Atlántico Sur entre la Patagonia y el Antártico.

Esto aumenta evidentemente la duración y el costo de las campañas; implica el empleo de nuevos tipos de naves capaces en caso necesario, de una elaboración previa del producto para conservarlo y para estibarlo en mayor cantidad en el espacio disponible.

Se pone como ejemplo al Japón, considerado como la nación modelo de producción ictiológica, que previa una sistemática exploración en mares distantes con buques de investigación equipados para este propósito, manda

hoy sus flotillas pesqueras a todo el mundo.

**El mar como fuente de materia prima y de energía.—**

En la actualidad se saca anualmente del mar una cantidad de sal que llega en total a 5 millones de toneladas, y de la misma fuente se extrae probablemente 300.000 toneladas de magnesio, y además unas cien mil toneladas de bromo.

Se sabe muy poco acerca de los yacimientos minerales existentes en el fondo del océano y sobre la posibilidad de valorarlos; pero todo hace suponer que no está lejana la explotación de las inmensas reservas petroleras ocultas en el fondo del mar.

Teóricamente existen diversos métodos para extraer energía del mar, pero hasta hoy ninguno de ellos ha demostrado ser económicamente utilizables. Sólo el aprovechamiento industrial de los movimientos de la marea en los lugares donde su amplitud es excepcional parece prometer resultados prácticos. Ya se ha citado la empresa francesa de St. Malo que se supone capaz de suministrar una potencia de 800 millones de Kw/h. a la red eléctrica nacional. En Francia se ha proyectado además diques de contención de las mareas a través de la bahía de Mont Saint Michele, y en Gran Bretaña a la boca del Río Severn.

Uno de los campos en los que es unánime la petición de una mayor intensificación del estudio científico del mar es, según Brundrett, *la defensa antisubmarina*. Se considera que después de la afirmación y del desarrollo del submarino de propulsión nuclear, el medio de exploración submarina con rayos ultrasonoros ha llegado a su máximo de capacidad potencial y que se deberá escoger otros sistemas que permitan un nivel más alto de defensa.

G. M.



# Informaciones Mundiales


AUSTRALIA

CANADA

ESTADOS UNIDOS

ITALIA

NORUEGA

PORTUGAL

SEATO (Tratado de la Organización Sudoriental del Asia)


## AUSTRALIA

**Colocación en gradas del tercer destroyer lanza proyectiles dirigidos.—**

La U.S.N. ha firmado recientemente un contrato con la Defoe Ship Building Co. de Bay City de Michigan para la construcción de un destroyer lanza proyectiles dirigidos de la clase Charles F. Adams que será ulteriormente comprado por la R. A.N. Este buque llevará el nombre de H.M.A.S. "Brisbane". Forma parte de la serie de tres DDG encargados por Australia a los EE. UU. Los dos primeros H.M.A.S. "Perth" y "Hobart" están en terminación a flote en los mismos astilleros.

**Primeras pruebas de la fragata ASM H.M.A.S. "Derwent".—**

La cuarta y última fragata ASM australiana de la clase **Yarra** se ha hecho recientemente a la mar para practicar sus pruebas. Como su gemelo HMAS "Stuart", este buque estará dotado del sistema ASM Ikara para la lucha contra los submarinos. Su DAA está asegurada por un conjunto cuádruple "Sea Cat" y una torre doble de cañones semi-automáticos de 114 m/m. Recordemos que el sistema Ikara será instalado en las otras dos fragatas de esta clase "Yarra" y "Parramata" cuando entren en carena.

**Pérdida del destroyer HMAS "Voyager".—**

El destroyer HMAS "Voyager" se hundió el 9 de Febrero último a consecuencia de una colisión con el portaviones HMAS "Melbourne" mientras que ambos buques estaban en

ejercicios a 20 millas de Jerris Bay. Las circunstancias de este accidente, que se produjo a las 9 de la noche, han permanecido en secreto y se ha iniciado una investigación.

**Según la prensa inglesa,** el "Voyager" desempeñaba las funciones de "attendant destroyer" (destroyer acompañante) y el "Melbourne" se encontraba aproximadamente a 1000 yardas del portaviones cuando éste decidió hacer un giro de 180°. Fue al efectuar esta maniobra que el "Voyager" fue alcanzado por la roda del "Melbourne" y partido en dos. La parte de proa se hundió inmediatamente, mientras que la parte de popa siguió flotando todavía durante tres horas.

Setentainueve hombres entre ellos el Comandante, así como dos Oficiales y un marinero de la Royal Navy embarcados a bordo a título de los acuerdos que unen a estas dos Marinas, perecieron en esta catástrofe. El "Voyager" era uno de los tres destroyers de la clase **Daring** de la R.A.N., lanzado el 1º de Marzo de 1952 y había entrado en servicio tan sólo en Febrero de 1958. Sus características eran:

Desplazamiento en plena carga 3600 tons.

Potencia 50.000 H. P.
Velocidad 30,5 nudos

Armamento:

6 de 114 m/m. (II x 3)
6 de 40 m/m. CA Bofors
5 TLT de 533 m/m. (V x 1)
1 mortero MK 10 "Limbo".

Los otros dos destroyers de este mismo tipo se llamaban HMAS "Vampire" y "Vendetta". **Según la prensa británica,** el Almirantazgo "debería" prestarle a la Marina australiana uno de sus ocho destroyers de la clase Daring para reemplazar al "Voyager".

---

## CANADA

**Próximo pase a la reserva de 14 buques.—**

El Gobierno canadiense acaba de presentar el cuadro de las medidas de reducción del presupuesto adoptadas recientemente, haciendo pasar 14 buques a la reserva. Estos son: los tres destroyerse de escolta HMCS "Notka", "Cayoga" y "Mic Mac" de la antigua clase británica **Tribal,** 10 dragaminas costaneros y el buque-base "Cape Breton".

Después de tomada esta medida, la R.C.N., no comprenderá sino 46 buques en actividad, incluyendo dos escoltas que deben ingresar a la flota el presente año. Por otra parte, el personal va a ser reducido a 1000 hombres.

**Pedido de 3 submarinos de la clase Oberon a la Gran Bretaña.—**

Recordemos que la Marina canadiense había estado autorizada para comprar en la Gran Bretaña tres submarinos de la clase **Oberon** Estos buques acaban de ser encargados. Dos de ellos serán construídos en el arsenal de Chatam; el tercero será el

"Onyx" actualmente en construcción en el mismo arsenal por cuenta de la Royal Navy y que el Canadá va a adquirir: este submarino lanzado el 20 de Febrero último, va a entrar en servicio, según lo previsto, en Setiembre de 1965.

El Almirantazgo encargará a los astilleros de Cammell Laird de Birkenhead un submarino del mismo tipo para reemplazar al "Onyx". El "Onyx" ha sido rebautizado HMCS "Oijibwa" en recuerdo de una tribu indígena que vivía cerca del Lago Superior. Los otros dos submarinos llevarán igualmente nombres que principian por "O" en recuerdo de tribus indígenas canadienses. Estos tres buques tendrán su base en Halifax, en donde se prevé su llegada para 1965 y 1968.

**Entrega de helicópteros CH-SS-2.**—

Recientemente han sido entregados a la R.C.N., cuatro helicópteros de una serie de 15 del tipo SS-2. Han sido construídos por la firma Sikorsky, mientras que los otros serán montados en el Canadá en los talleres de Longueil de la "United Aircraft of Canada". Estas máquinas están destinadas a las fragatas modernizadas ASM, de la clase **Saint Laurent** y al portaviones HMCS "Bonaventure". Tendrán su base en la "Naval Air Station" HMCS "Sherwater".

**Nuevo buque de investigaciones.**—

Los astilleros de Esquimalt (C. B.) han empezado la construcción de un buque de investigaciones por cuenta de la Marina canadiense. Este buque estará incorporado al "Laboratorio Naval del Pacífico" que depende del Consejo de Investigaciones para la Defensa.

Sus características son las siguientes:

| | |
|---|---|
| Desplazamiento | 1.600 tons. |
| Eslora | 71,5 m. |
| Manga | 11,6 m. |

Velocidad máxima 16 nudos (muy silenciosa hasta los 6 nudos).

Este buque estará provisto de estabilizadores.

---

## ESTADOS UNIDOS

**Proyecto de presupuesto para el año fiscal 1964-1965.**—

El Presidente Lyndon Johnson sometió al Congreso el 21 de Enero último el proyecto de presupuesto para el año fiscal 1964-1965, (que comienza el 1º de Julio de 1964).

Por primera vez, después de muchos años, este presupuesto que se eleva a 97.900'000.000 de dólares es ligeramente menos elevado que el precedente, (500 millones de dólares menos).

Si la expansión económica puede mantenerse a su ritmo actual, el excedente de los gastos sobre los ingresos de dinero, será reducido igualmente de 10.000'000.000 de dólares a 4.900'000.000 solamente.

Para la defensa nacional se ha presupuestado 54 mil millones de dólares en lugar de los 55.300'000.000 acordados para 1963-1964. Están repartidos en los diferentes departamentos militares como sigue:

| Repartición | Créditos propuestos, en millones de $ | Porcentaje estimado | Porsentaje del ejercicio precedente |
|---|---|---|---|
| Partes comunes | 4.220 | 7,8% | 6,5% |
| Ejército | 12.100 | 22,4% | 22. % |
| Aeronáutica | 18.930 | 35,1% | 35,9% |
| Marina e Infantería de Marina | 14.610 | 27,1% | 27,2% |
| Energía atómica | 2.735 | 5,1% | 5,1% |
| Ayuda militar | 1.200 | 2,2% | 2,6% |
| Defensa civil y diversos | 195 | 0,3% | 0,7% |
| Total | 53,990 | 100% | 100% |

El presupuesto de la Defensa representa el 55,1% del presupuesto **federal** total, contra el 56,2% en 1963-1964, y el 57% en 1962-1963, y el 8,4% del bruto de las rentas públicas **nacionales**.

Si se analiza ahora este presupuesto por categorías de misión, se obtiene las cifras siguientes:

| **Créditos de pagos en miles de millones de dólares.** | | |
|---|---|---|
| | 1963-1964 | 1964-1965 |
| a) Fuerzas de represalias estratégicas | 7,3 | 5,3 |
| b) Fuerzas de defensa AA y contra proyectiles dirigidos | 1,9 | 1,8 |
| c) Fuerzas de intervención general | 18,2 | 18,5 |
| d) Transportes aéreos y marítimos | 1,3 | 1,4 |
| e) Investigaciones y estudios | 5,4 | 5,5 |
| f) Sostenimiento general | 13,9 | 14,8 |
| g) Defensa civil | 0,1 | 0,4 |
| h) Ayuda militar | 1,1 | 1,1 |
| i) Aumento de sueldos y de pensiones | 1,2 | 1,6 |
| j) Fuerzas de la reserva | 2. | 2. |
| Total | 52,5 | 52,4 |

Las fuerzas de represalia estratégica comprenden:

—Los bombarderos de gran radio de acción y sus aviones cisternas;

—Los proyectiles dirigidos estratégicos "Atlas" y "Minuteman" y los cohetes "Polaris" de los submarinos SSBN; y

—Los sistemas de comando y de control.

Los créditos que les serán afectados están en disminución respecto a los del año precedente, por una parte, porque los EE. UU. disponen ya de un arsenal nuclear pletórico y que por consiguiente la fabricación de cohetes basados en tierra ha sido reducida, y por otra parte, porque ya se acaba el programa **Polaris**.

En efecto, en el programa no figura ningún SSBN, pero en cambio en este programa se prevé la puesta en gradas de un tender del tipo AS.

La construcción de los SSBN se prosigue normalmente, y a pesar del pequeño atraso en el ritmo de construcción, debido a las modificaciones que se les ha hecho a estos buques después de la pérdida del "Thresher", el programa estará terminado en el plazo deseado; y el 30 de Junio de 1967 habrá 41 SSBN en servicio portadores de 656 proyectiles dirigidos de los tipos A1, A2, A3 con una reserva de 350 proyectiles aproximadamente.

La fuerza de defensa antiaérea y antiproyectiles comprende interceptores encargados de proteger el cielo norteamericano, proyectiles dirigidos terrestres suelo-aire, estaciones de observación-radar (Sage y Bmews) y los proyectiles antiproyectiles.

Una gran parte de este Capítulo presupuestal estará dedicada al perfeccionamiento del sistema "Nike X" y a la investigación de una respuesta contra los cohetes lanzados por los submarinos.

En el campo de las fuerzas generales de intervención, la USN, mantendrá en 1964-1965 una flota de 840 buques de guerra tripulada por 678.000 hombres. (670.000 el 30 de Junio de 1964).

Habrá en servicio 15 portaviones de ataque y 11 antisubmarinos. Entre las construcciones nuevas, además del tender SS y del buque de carga destinado a la flota de SSBN, se cuenta las siguientes unidades:

a) **Fuerzas de combate:**

16 destroyers de escolta DE.,

6 submarinos atómicos de caza SSN del tipo Thresher mejorado,

6 cañoneras de motor (PGM).

b) . . . . . .

c) **Medios Logísticos:**

1 buque-base para destroyers (AD).

2 abastecedores de municiones.

2 abastecedores de víveres.

2 petroleros del tipo AOE (55.000 tons. y 25 nudos).

1 buque de carga "roll on- roll off".

d) **Fuerzas anfibias:**

1 buque de comando

1 L.S.D. (Dock Landing Ship).

1 L.S.T. rápido (Tank Landing Ship).

1 portahelicópteros de asalto y

7 transportes diversos.

e) **Buques de investigaciones:**

2 buques hidrográficos, (A G S).

2 buques de investigaciones oceanográficas (A.G.O.R.).

Hay que observar que este programa de construcciones nuevas no prevé, como el de 1963-1964 ningún buque de combate más importante, sino los destroyers de escolta; Allí no figuran:

—Ni la fragata lanza proyectiles dirigidos D.L.G. que la USN se proponía inscribir en el presupuesto,

—Ni el prototipo de portaviones ASM que M. MacNamara había dejado entrever el año pasado, que sería puesto en gradas.

Este presupuesto está netamente orientado hacia la lucha antisubmarina y hacia los medios anfibios para las intervenciones en ultramar.

Los destroyers de escolta serán idénticos a los 10 buques del programa anterior (3200 tons., 26 nudos, turbinas a gas y turbinas), 1 "asroc" y 2 "Dash" unidos a un sonar de bulbo ANSOS 26 y una versión remolcada de este equipo, 1 torre sencilla de 127 m/m., automática).

Las conversiones estarán limitadas a la transformación de un submarino en transporte sumergible, y a la modernización de cinco petroleros.

**Ejecución del programa "Polaris".—**

El SSBN 623 "Nathen Hale" ha sido entregado a la Marina el 23 de Noviembre de 1963 en los astilleros de la Electric Boat de Groton.

El SSBN 633 "Casimir Pulaski" fue lanzado al agua en los mismos astilleros.

Por otra parte, el SSBN 617 "Alexander Hamilton" ha sido destinado a la 16º escuadrilla de SSBN, con base en Charleston S.C. Esta escuadrilla que se encuentra en curso de formación, comprenderá 9 submarinos. Su base avanzada de operaciones estará situada en Rota, cerca de Cádiz en España, donde llegó en Febrero último el buque-base AS 19 "Proteus".

**Lanzamiento del AS 33 "Simon Lake".—**

El buque-base de submarinos Polaris AS 33 "Simon Lake" fue lanzado al agua el 8 de Febrero último en el arsenal de Puget Sound. Inscrito en el presupuesto de 1962-1963, había sido puesto en gradas el 1º de Ene-

ro de 1963. Su entrada en servicio está prevista para Noviembre de 1964.

**Entrega del primer avión del tipo "Hawkeye".—**

El primer aparato de alerta lejana y detección Grumman E-2-A "Hawkeye" fue entregado a la USN en Febrero último. Grumman firmó el contrato para el "Hawkeye" en 1957; su primer vuelo tuvo lugar en 1960, y en Febrero de 1963 el aparato realizó su primera intercepción.

Este aparato, que pesa 22,5 tons., está impulsado por dos turbo-propulsores Allison T56 A8 de 4050 C.V., cada uno. Su envergadura es de 24,55 m., y su longitud es de 17,18 m.

**Modificaciones a las unidades de la clase Thresher.—**

( De la "Rivista Marittima")

Como resultado de las investigaciones acerca de la pérdida del submarino "Thresher" que indican como causa probable de la desgracia la rotura, por la elevada presión del agua, de algunas tuberías refrigerantes del aparato motor, la Marina norteamericana ha dispuesto en los buques de esta clase que están ahora en construcción avanzada, incluso en el "Flesher" recientemente lanzado, varias modificaciones que comprenden el alargamiento del casco en cerca de 4 metros, mediante la inserción de una sección central.

Esto es debido al hecho de que la instalación de la estructura más pesada de los aparatos de propulsión más potentes, además de que la necesidad de dotar a estos buques de una mayor estabilidad trae consigo un aumento en el volumen del casco.

Los buques de esta clase que ya están prestando sus servicios no sufrirán una modificación en su casco, aunque ya se ha previsto reforzar las tuberías principales de refrigeración y limitar (por el mayor peso adicionado), la cota máxima de inmersión prevista para estos submarinos.

**Nuevas Unidades.—**

—El destroyer DDG 20 "Goldsborough" de la clase **Charles F Adams** de 3370 tons., es el 19º que entra en servicio perteneciente a esta clase que tendrá 23 unidades.

—Las fragatas lanza proyectiles dirigidos, de propulsión convencional, de la clase **Coontz** mejorada DLG 19 "Dale" y DLG 22 "England" de 5670 tons. Actualmente están en servicio 7 de las 9 unidades que componen esta clase.

Han sido lanzados al agua:

—El portaviones de ataque de propulsión convencional CVA 66 "América" de 64.000 toneladas, autorizado en el programa de 1961.

—Los destroyers de escolta DEG 2 "Ramsey" y DEG 3 "Shofield" de la nueva clase Brooke de 2643 tons., st.

—Los submarinos de propulsión nuclear lanza Polaris:

SSBN 633 "Casimir Pularski".

SSBN 634 "Stonewall Jackson" y el

SSBN 635 "San Rayburn", de la clase La Fayette.

---

## ITALIA

**Entrega oficial de la fragata "Andrea Doria" a la Marina italiana.—**

La Fragata "Andrea Doria" fue entregada oficialmente a la Marina italiana el **23 de Febrero último,** en presencia del Jefe de Estado Mayor de Marina Almirante de Escuadra Ernesto Giurati y de las autoridades civiles y militares, en Génova.

El "Andrea Doria" había sido puesto en gradas el 11 de Mayo de 1958 en los astilleros navales de Riva Trigoso de Génova y fue lanzado al agua el **27 de Febrero de 1963.**

El Almirante Giurati, al recibir la nueva unidad presentó su especial agradecimiento a la Marina de los Estados Unidos por la generosa contribución ofrecida con espíritu de fraternidad y de estimación hacia la Marina italiana; dijo que "haber alistado la nave en menos de un año desde su lanzamiento, era una empresa que no habría podido ser llevada a cabo, si además de la capacidad (de los que intervinieron en el alistamiento y terminación), no se hubiese puesto la pasión de todos" . . . "Construir una nave de esta clase requiere la intervención de toda clase de industrias, de toda habilidad técnica, que es efectivamente la suma total de la capacidad de todo el País. Es por esto que la construcción de esta nave no puede ser llamada por ningún motivo, un gasto inútil. Porque, a parte de su misión que es fundamental y que nadie puede sustituir, en todas las naves el progreso técnico se presenta como el trabajo y la producción del País, para el bien del País y por el interés del País! El Almirante Giurati terminó su discurso "augurando" (deseando) que el "slancio" (arranque, empuje, brío) constructivo no se detenga y que no lleguen a faltar los medios para realizar la obra de la construcción de la flota que, para un País marinero como Italia, es absolutamente indispensable".

Las características del "Andrea Doria" son las siguientes:

Desplazamiento en plena carga 7.500 tons.

Dimensiones 143,30 m. x 17,25 m. x 4,90 m.

Aparato propulsor, 2 turbinas de 60.000 C. V.

2 hélices.

Armamento: 1 rampa doble **Terrier** a proa, alimentada por dos tambores que contienen 20 proyectiles cada uno.

—8 piezas de 76 m/m. AA, sencillas, automáticas,

—2 plataformas triples de TLT ASM MK 32.

—4 helicópteros "Augusta Bell que permiten formar dos tandems ASM

compuestos de un helicóptero sonar y de otro que lleva los torpedos MK 44. Los radares de vigilancia aérea lejana y de navegación son italianos.

Los dos radares de guía de lo Terrier AN/SPG 55B y el radar tridimensional AN/SPS/39A han sido suministrados por los norteamericanos con el sistema Terrier.

Un segundo barco del mismo tipo, el "Caio Duilio" está a flote terminándose de construir, y otros dos, de un tonelaje mayor, están en gradas ("Italia" y "Vittorio Veneto").

**Pruebas del "Intrépido".—**

El destroyer "Intrépido" lanza proyectiles dirigidos, lanzado al agua en Octubre de 1962, ha efectuado sus pruebas de máquinas el 21 de Febrero último entre Livorno y La Spezia.

---

## NORUEGA

(De la "Revue Maritime")

**Lanzamiento del segundo submarino construido en Alemania.—**

El segundo de los 15 submarinos de 350 toneladas construido en Alemania fue lanzado al agua el 21 de Febrero último en Emden.

El "Kinn" primero de esta serie construido también en los astilleros de la Rheinstahl — Nordseewerke de Emden, y que es del mismo modelo de los submarinos alemanes, ya había sido lanzado el 30 de Noviembre de 1963. Sus características son: Eslora 44,1 m; Manga 4,6 m; Tripulación 17 hombres.

Además de estos pequeños barcos, el programa quinquenal de renovación de la flota noruega comprende los siguientes:

—5 destroyers de escolta del tipo **Dealey** de los Estados Unidos:

Desplazamiento 1.450 tons; Velocidad 25 nudos. Armamento 4 de 76 m/m. AA; Un lanza-cohetes ASM "Terne"; Un helicóptero teleguiado; 2 plataformas triples de TLT MK 32 (6 torpedos MK 44);

—2 patrulleros de 600 toneladas y 23 nudos; uno de los cuales, el "Sleiper" fue lanzado el 15 de Noviembre último. (La serie debía comprender cinco unidades, pero ha sido reducida teniendo en cuenta el aumento del precio de las construcciones);

—8 lanchas rápidas del tipo **Nasty**. La primera fue lanzada el 12 de Diciembre de 1963, la segunda el 22 de Marzo de 1964 y la tercera el 15 de Mayo de este mismo año.

—23 cañoneras pequeñas de 120 toneladas; cuyo prototipo "Storm" fue lanzada el 8 de Febrero de 1963.

Actualmente, la Marina noruega, que cuenta con 775 Oficiales, 1700 Maestros, Oficiales de Mar y Cabos y 3500 Marineros, está compuesta de:

—3 destroyers ex-británicos ("Oslo", "Bergen" y "Stavanger"),

—2 escoltas del tipo **Hunt** inglés; y

—3 fragatas de 1570 toneladas del antiguo tipo **Riber** británico.

(Estos ocho buques serán desarmados a medida que los 5 escoltas rápidos del programa naval entren en servicio).

—30 lanchas torpederas;

—5 submarinos del tipo VIII C alemán y 4 del tipo V británico que han entrado todos ellos en servicio hace 20 años.

—4 fondeadores de minas de 1250 toneladas, ex-dragaminas oceánicos norteamericanos transferidos en 1959-1960 después de su transformación;

—10 dragaminas oceánicos, dos de los cuales le fueron cedidos por los norteamericanos.

---

## PORTUGAL

**Lanzamiento del escolta "Almirante Pereira Da Silva".—**

El primero de los 3 escoltas tipo DE norteamericano, fue lanzado en Diciembre último en los astilleros de Lisnave en Rocha do Conde de Obidos. Los otros dos se llamarán "Comandante Joao Belo", que está en gradas, y "Almirante Magalmaes Correia" que está en construcción en los Estaleiros Navais en Viana do Castelo. De conformidad con un acuerdo entre el Gobierno norteamericano y el de Portugal, estos buques están financiados a medias entre los Estados Unidos y el Portugal. Su costo se eleva a 51 millones de francos cada uno.

Las principales características de estos tres buques derivados del DE (destroyer de escolta) **Dealy** son las siguientes:

Desplazamiento standard: 1450 tons.

Desplazamiento en plena carga: 1950 tons.

Dimensiones: 95,70 m. x 11,26 m. x 4,30 m.

Aparato propulsor: 2 calderas Foster Wheeler; 1 turbina de 20.000 C. V. 1 hélice.

Petróleo: 400 tons.

Radio de acción: 4500 millas marinas a 15 nudos.

Armamento: 2 montajes dobles de 76 m/m. AA; 2 lanza-cohetes A SM cuádruples de 375 m/m. Bofors; 2 morteros; 6 TLT (2 montajes triples MK 32 norteamericanos con seis torpedos MK 44).

Dotación: 11 Oficiales y 150 tripulantes.

Este lanzamiento nos da ocasión para recordar la composición de la Marina portuguesa, que es la siguiente:

—3 destroyers de 1.239 tons., terminados entre 1933 y 1935, cuya última reconstrucción fue efectuada de 1957 a 1958. Según "Les Flottes de Combat", estos buques estarían muy gastados y serían borrados de las listas de la flota en cuanto los DE antes mencionados entren en servicio;

—1 escolta rápido, el "Pero Escobar" mandado construir en Italia a título de "Off shore" por los Estados Unidos y entregado en 1957 al Portugal. Este buque de construcción un tanto ligera, desplaza 1600 tons., en plena carga, da 32 nudos y está armado con 4 de 76 m/m. AA (II x 2); 6 TLT de 353 m/m. (III x 2), y 2 "Squids". Su radio de acción no es sino de 2.800 millas a 13,5 nudos;

—2 destroyers de escolta norteamericanos que datan de 1944 transferidos en 1957: "Diego Cao" (ex-DE 504) y el "Corte Real (ex-DE 440);

—4 fragatas británicas de 2530 tons., en plena carga, del tipo **Bay** compradas a la Gran Bretaña: "Alvares Cabral", "Pacheco Pereira", "Vasco da Gama" y "Francisco de Almeida";

—2 fragatas del tipo **River** inglés: "Diego Gómez" y "Nuno Tristao", adquiridas en 1945 y modernizadas en 1957 - 1958 para la instalación de 2 "Squids".

—2 avisos "Bartolomeu Diaz" de 2475 tons., en plena carga, y "Goncalvez Zario" de 1400 tons., empleados como estacionarios coloniales. Un buque gemelo del primero el "Alfonso de Albuquerque" encontró un fin glorioso el 18 de Diciembre de 1961 en un combate desigual con la flota de la India, delante de Goa.

—3 submarinos de 1050 tons., tipo "S" inglés de 1944.

—8 patrulleros de 400 tons., en plena carga del tipo Fouguex francés construído con créditos "Off shore", parte en Francia y parte en el Portugal.

—4 dragaminas de alta mar MSO de 800 tons., en plena carga, construidos en los Estados Unidos en 1955.

—8 dragaminas costaneros del tipo OTAN de 125 tons., o norteamericanos de 325 tons.

A estos buques de combate es necesario agregar un cierto número de pequeñas unidades de patrulla o garda-pezca y cinco buques hidrográficos.

Esta flota dotada con 976 Oficiales y 8900 tripulantes tiene igualmente un servicio logístico cuyo florón más hermoso es el abastecedor "Sao Gabriel" de 14.200 tons., en plena carga entrado en servicio en Marzo de 1963.

---

**SEATO** (Tratado de la Organización Sudoriental del Asia).

**Ejercicio naval antisubmarino.**—

A fines de Febrero tuvo lugar en el Extremo Oriente el gran ejercicio naval en el cual participaron cerca de 38 buques de las Marinas australiana, inglesa, neozelandesa, indú y canadiense, además de divisiones aéreas inglesas, australianas e indúes. Este ejercicio tuvo por objeto adiestrarse con la cooperación de las fuerzas del Commonwealth en operaciones de lucha antisubmarina.

# Crónica Nacional


**Conmemoración Combate del "2 de Mayo".—**

**Visita de los Jefes y Oficiales Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval.—**

**Fallecimiento de dos Oficiales Generales.—**

**Visita del Señor Ministro de Marina y Señora de Teixeira a los EE. UU. de N. A.—**

**Cañonera B.A.P. "América" arribó al poblado fronterizo de Pantoja y establece una alta cifra de Asistencia Médica Sanitaria.—**

**Conmemoración del Combate de Iquique.—**

**Fuerzas Armadas rindieron homenaje al Coronel Bolognesi.—**

**Tres Cadetes Navales de EE. UU. de N. A. son huéspedes de la Marina de Guerra del Perú.—**

**Convenio sobre el Instituto del Mar del Perú.—**

**Almirantazgo Británico invita al Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina.—**

**La Cañonera B.A.P. "Ucayali" arriba al poblado ribereño de Florida.—**


### Conmemoración Combate del "2 de Mayo".—

Con diversas actuaciones se conmemoró el 98º Aniversario del Glorioso combate del "2 de Mayo", entre las que destacaron la celebrada en el vecino puerto del Callao, en la Plaza Grau y que contó con la asistencia del Presidente Constitucional de la República Arquitecto Dn. Fernando Belaúnde Terry.

La Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria conmemoró este Aniversario con una Sesión Solemne en su Loca Institucional que contó con la asistencia de los Ministros de la Fuerzas Armadas. Además al medio día dicha Sociedad rindió su homenaje a los caídos en dicho combate en el Cementerio General, donde hizo uso de la palabra el Dr. Luis Monge F.

### Visita de los Jefes y Oficiales Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval.—

Mediante el Programa de Asistencia Militar de la Marina de los Estados Unidos de N. A., un grupo de Oficiales Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval viajaron a la Zona del Canal de Panamá, con el objeto de realizar visitas de Orientación y Estudios a las Instalaciones Militares y Civiles de esa Zona y de la Costa Occidental de los Estados Unidos donde se dirigirán posteriormente.

La Delegación Peruana de Instructores y Oficiales Alumnos está presidida por el Contralmirante A.P. Luis Rivero R., Director de la Escuela Superior de Guerra Naval e integrada por 14 Oficiales de la Marina de Guerra del Perú, 3 Comandantes, de la FAP. y 2 Comandantes del Ejército Peruano.

Los Oficiales Alumnos durante su estadía en los citados países efectuaron estudios y formularon informes correspondientes sobre los Centros, Unidades y Establecimientos Militares y Civiles visitados con el fin de ampliar los conocimientos adquiridos en la Escuela Superior de Guerra Naval y estrechar los lazos de amistad entre las Fuerzas Armadas de ambos países.

**Fallecimiento de dos Oficiales Generales.—**

El día 5 de Mayo y el 19 del mismo mes fallecieron en esta Capital los Contralmirantes en situación de Retiro Dn. Víctor Carcelén La Rosa y Dn. Jorge Arbulú Gamarra, respectivamente.

Ambos decesos causaron honda consternación en el Cuerpo General de la Armada.

**Visita del Señor Ministro de Marina y Señora de Teixeira, a los EE. UU. de N. A.—**

El señor Ministro de Marina y su señora esposa, efectuaron una amplia gira por los Estados Unidos de Norte América entre el 15 y 31 de Mayo último, defiriendo a una fina invitación formulada por el Secretario de Marina de esa Nación señor Paul H. Nitze.

Esta visita, comprendió escalas en la Zona del Canal, San Juan de Puerto Rico, Cabo Kennedy, Jacksonville, New London, Washington D. C., New York, San Francisco y San Diego. En cada uno de estos lugares, fueron preparados sendos programas de visita a instalaciones militares y de orden social, recibiendo en todos ellos atenciones de esmerada cortesía.

La visita oficial propiamente dicha, se realizó en Washington D. C. incluyendo entrevistas oficiales con el Secretario de Marina, Jefe de Operaciones Navales y Director de la Oficina de Asuntos Panamericanos del Departamento de Marina, visita a las Naciones Unidas, a la Junta Interamericana de Defensa y homenajes al Soldado Desconocido y al desaparecido Presidente John F. Kennedy.



El Secretario de la Armada Peruana, Ministro de Marina del Perú, Vice-Almirante Florencio Teixeira Vela, con el Capitán T. D. Spruance y el Teniente J. W. Peironnet, camina por la Escuela de Técnicos Electrónicos, en la estación naval de Treasure Island, San Francisco, California.



El Secretario de la Armada Peruana, Ministro de Marina del Perú, Vice-Almirante Florencio Teixeira Vela, discute las técnicas de la lucha contra incendios con el Capitán E. D. Spruance y el Teniente Comandante L. H. Turpin, en la escuela de bomberos de la estación naval de Treasure Island, San Francisco, California.

Además de las instalaciones militares de las Bases Navales, la Comitiva visitó las Instalaciones de la Electric Boat Co. y otras instalaciones civiles.

En su despedida oficial del señor Secretario de Marina, el señor Ministro fue condecorado con la "LEGION DEL MERITO", en una sencilla y significativa ceremonia.



El Secretario de la Armada Peruana, Ministro de Marina del Perú, Vice-Almirante Florencio Teixeira Vela, conversa con el Almirante E. E. Yeomans, Comandante del Twelfth Naval District, durante su visita a varias instalaciones aeronavales, al haber sido invitado por el Secretario de Marina, Paul H. Nitze.

Acompañaron al señor Ministro en su gira, su Secretario General, Capitán de Navío Julio García Cúneo, el Capitán de Fragata Arturo Calisto y su Ayudante Capitán de Fragata Oscar Barco S., así como el Capitán de Fragata U.S.N. Alan J. Kaye, designado por la Marina de su país.

**Cañonera B.A.P. "América" arribó al poblado fronterizo de Pantoja y establece una alta cifra de Asistencia Médica Sanitaria.—**

Cumpliendo el itinerario de la 4ta. Etapa del Plan Cívico Fluvial, la Cañonera B.A.P. "América" arribó al poblado fronterizo de Pantoja, situado en las márgenes del río Napo y en la línea limítrofe con el Ecuador.

Una alta cifra de Asistencia Médico-Sanitaria fue establecida por esta Unidad de la Marina de Guerra del Perú, que recorre actualmente los ríos Napo y Curaray.

En un lapso de 11 días, el personal médico atendió 642 consultas médicas, 190 extracciones dentales y diagnosticó 9 casos de varicela en las poblaciones ribereñas de los citados ríos.

Una veintena de poblados han recibido hasta la fecha las atenciones brindadas por la mencionada Cañonera, entre los cuales se pueden citar los de: Juancho Playa, Llapacha, Naxoa Tutapishco, Negro Urco, Esperanza, Bellavista, Santa Teresa, San Luis, Puca Barranca, Santa Clotilde, Rumi Tumbi, Puerto Elvira, Campo Serie, Torres Causano, Monte Rico y otros.

La Cañonera B.A.P. "América" perteneciente a la Fuerza Fluvial del Amazonas, inició el 20 de Mayo del presente año, la 4ta. Etapa del Plan Cívico Fluvial —zarpando del Puerto Fluvial de Iquitos— la cual finalizará el 13 de Junio.

Por medio de este Plan de Acción Cívica de la Marina de Guerra, en coordinación con los Ministerios de Educación, Agricultura y Salud Pública, prestan a los ribereños asistencia médico-sanitaria, alfabetizadora, agrícola, suministro gratuito de medicinas y disertaciones sobre defensa contra rayos. Además se proyectan películas instructivas y recreativas.

Las Cañoneras de la Fuerza Fluvial del Amazonas son las encargadas de transportar al personal técnico y equipos para la asistencia de los habitantes de los villorios de nuestra Amazonía.

Merece resaltar, que antes de la ejecución de este Plan Cívico, la Marina de Guerra, desde su establecimiento en el Oriente Peruano y en sus viajes de reconocimiento, ha brindado toda clase de asistencia a los pobladores ribereños de esa zona.

**Conmemoración del Combate de Iquique.—**

Con ocasión de celebrarse el 85º Aniversario del Combate de Iquique la Asociación Nacional Pro-Marina celebró Sesión Solemne habiendo pronunciado el discurso de Orden el Capitán de Navío (R) Dn. Julio J. Elías M.

**Fuerzas Armadas rindieron homenaje al Coronel Bolognesi.—**

En sencilla pero significativa ceremonia las Fuerzas Armadas del Perú rindieron homenaje ante su monumento al Coronel Francisco Bolognesi con ocasión de conmemorarse el 84º Aniversario de la Batalla de Arica.

El Ministro de Guerra General de División Julio Luna Ferreccio; el Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V. y el Ministro de Aeronáutica, Teniente General Carlos Granthon C., colocaron sendas ofrendas florales ante el Monumento del Héroe de Arica en la Plaza Bolognesi, inmediatamente después la Banda de la Guardia Republicana entonó el Himno Nacional.

**Tres Cadetes Navales de EE. UU. de N. A. serán huéspedes de la Marina de Guerra del Perú.—**

Mediante el Programa de Intercambio Cultural y Profesional entre las Marinas de Guerra de los EE. UU. y el Perú, tres Cadetes de la Marina de Guerra Norteamericana serán huéspedes de la Armada Peruana quienes arribaron el 14 de Junio al Aeropuerto Internacional Lima-Callao, donde fueron recibidos por Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

Los Cadetes Navales W. P. Link y J. Mc. Garaghan de la Academia Naval de Annapolis y el Cadete Naval R. K. Lawton de la U. de Pensilvania permanecerán durante 8 semanas en el País, durante los cuales la Marina de Guerra del Perú, ha preparado un extenso programa de actividades académicas profesionales, turísticas y sociales.

**Convenio sobre el Instituto del Mar del Perú.—**

El Ministerio de Marina, y la Sociedad Nacional de Pesquería, firmaron el día 17 de Junio en el Despacho del Sr. Ministro de Marina, un

Convenio por el cual el Supremo Gobierno y la Sociedad Nacional de Pesquería, se comprometen a apoyar financieramente el "Instituto del Mar del Perú" creado por Decreto Supremo Nº 7 del 20 de Marzo de 1964, en el cual se integran en un solo organismo el Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas, y el Instituto de Investigaciones de Recursos Marinos.

El mencionado Convenio fue firmado por el Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V. y por el Ingeniero Carlos del Río, en representación de la Sociedad Nacional de Pesquería.

El "Instituto del Mar del Perú" que iniciará sus actividades el próximo 1º de Julio de 1964, estará financiado por el aporte de 35 millones de soles del Supremo Gobierno y la contribución de 37'798,273.00 soles oro de la Sociedad Nacional de Pesquería, aportaciones que serán entregadas durante un plazo de 5 años.

**Almirantazgo Británico invita al Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina.—**

El Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, viajó el Viernes 26 de los corrientes a las 08.00 Hrs. con destino al Reino Unido, como invitado Oficial del Almirantazgo Británico para vigilar las Instalaciones y Unidades de la Real Marina Inglesa.

Durante su permanencia en el citado País, el Vice-Almirante Carlos Monge cumplió diversas actividades Oficiales y Sociales, tales como entrevistas con el Secretario de Defensa M. Thornaycroft y el Primer Lord del Mar, y visita al H.M.S. "VICTORY", Buque Insignia de la Flota Inglesa donde será recepcionado por el Almirante Sir Wilfred Woods.

También inspeccionará en los astilleros VOSPER el estado actual de las Patrulleras mandadas a construir por el Supremo Gobierno.

En su viaje de regreso permaneció en la ciudad de New York del 3 al 7 de Julio como invitado especial del Almirante David H. Mc. Donald, Jefe de Operaciones Navales de la Marina de los EE. UU.

**La Cañonera B.A.P. "Ucayali" arriba al poblado ribereño de Florida.—**

Cumpliendo la 5ta Etapa del Plan Cívico Fluvial 1964, la Cañonera B.A.P. "Ucayali" arribó al poblado ribereño de Florida situado en la margen limítrofe del río Putumayo.

Hasta el momento, el personal técnico de esta Unidad de nuestra Marina de Guerra, ha efectuado la vacunación masiva de todas las pobla-

ciones visitadas, habiéndose realizado 425 consultas médicas, 398 atenciones dentales y 5 intervenciones de cirugía menor.

Asimismo en colaboración con personal de los Ministerios de Educación, Salud Pública y Agricultura se han efectuado inspecciones de locales escolares y reparto de útiles escolares, atenciones sanitarias y se han impartido directivas agropecuarias, a los pobladores ribereños del río antes mencionado.

Además se han proyectado películas instructivas y recreativas proporcionadas por la Armada, así como se ha instruído a los habitantes selvícolas sobre las medidas eficaces para la defensa contra rayos y descargas eléctricas.

La 5ta. Etapa del Plan Cívico Fluvial que se inició el 13 del presente, finalizará el 18 del próximo mes.

# HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

**MANUEL I. VEGAS**

## NOTAS AL CAPITULO V
**(Continuación)**

Por el Capitán de Navío A.P.

**JULIO J. ELIAS**

Mayo 5.—El Cuzco se pronuncia contra Orbegoso y reconoce a Salaverry como jefe supremo.

Mayo 7.—Fallece en Valparaíso dentro de una gran pobreza, a los 32 años de edad, Francisca Zubiaga y Bernales, la esposa del mariscal Gamarra llamada también la **mariscala**.

Mayo 7.—Toma la comandancia general de marina el capitán de navío José Boterín, quien el día anterior había llegado con el bergantín **Arequipeño**, sumándolo a la causa salaverrina. Este mismo día 7, el capitán de navío Juan de Iladoy pasa de comandante general de la escuadra, con la que sale a campaña izando su insignia en la corbeta **Libertad**, bajo la misión de bloquear los puertos del sur.

Mayo 8.—Salaverry, atravesando la cordillera de los Andes en una marcha que merece ser célebre, llega hasta Huaraz.

Mayo 9.—Se sublevan las fuerzas del general Nieto en Cachapampa, amarrando al citado general y sus oficiales, reconociendo a Salaverry como Jefe supremo.

Mayo 17.—Llega el general Salaverry al Callao, trayendo preso a Nieto.

Mayo 20.—El mariscal Gamarra llega a Puno, siguiendo a Lampa para continuar al Cuzco.

Mayo 27.—Las tropas del Cuzco se ponen al lado de Gamarra.

Mayo 30.—Decreto de Salaverry para que los tumultuarios, sediciosos o traidores que se descubriesen en los cuerpos militares, fuesen juzgados en el término de dos horas.

Junio 3.—Decreto de Salaverry estableciendo un consejo de estado compuesto de 24 vocales.

Junio 4.—Decreto de Salaverry convocando una asamblea nacional que debería reunirse en Jauja el día 1º de octubre de 1835, a fin que el país contara con el sistema representativo.

Junio 4.—El general Ramón Castilla fue reemplazado en el mando de la primera división del ejército que se levantaba en Arequipa, por orden de Orbegoso, y sometido a juicio. Desde este momento Castilla se separó de Orbegoso.

Junio 5.—El capitán de navío Juan de Iladoy ataca el puerto de Islay con la corbeta **Libertad** y el bergantín **Arequipeño**; en ambas naves existía embarcada tropa de infantería, para las operaciones en tierra, que obedecía al coronel Valerio Arrisueño. Islay fue tomado, significando esto un verdadero triunfo, habiéndose conseguido una apreciable cantidad de armamento entre el cual figuraron doce cañones que se procedieron a embarcar; asimismo se capturó el buque mercante **Libertad**, que de inmediato se despachó al Callao.

Junio 11.—El capitán de navío Juan de Iladoy después de tomar Islay, pasó con sus dos buques a Arica, recalando primero frente a La Capilla donde desembarcó tropa de infantería y, a continuación, procedió a bombardear las baterías de la plaza, las cuales hizo silenciar, rindiéndose en seguida el puerto.

Junio 15.—Pacto entre Orbegoso y Santa Cruz. Se trata del convenio firmado en La Paz entre el representante de Orbegoso el general Anselmo Quiróz y el representante de Santa Cruz su ministro de relaciones exteriores y ministro de la corte suprema de justicia Mariano Enrique Calvo, respecto a auxilios que prestaría Bolivia al Perú, constituyendo el preliminar para ajustar la Confederación. El documento se conoce con el nombre de **"Tratado de Auxilios de Bolivia al Perú"**; consta de una exposición preliminar, donde se expone la situación peruana tan hondamente turbada, los pasos convenientes para fijar ante todo, las bases de un convenio entre los dos países y quienes toman parte en el convenio, estableciendo que han tenido las más prolijas y detenidas conferencias; a continuación se pone los siete artículos acordados a saber: 1, sobre la intervención armada de un ejército boliviano, capaz de restablecer el orden alterado y pacificar el Perú; 2, sobre la caja militar que debía traer dicho ejército, suficiente para cubrir sus gastos por tres meses a lo menos y que ese ejército vendría mandado por Santa Cruz, si así lo creyera por conveniente, en este caso tendría el mando superior militar de las fuerzas de ambos estados; 3, sobre que todos los gastos quedarían bajo la responsabilidad del Perú; 4, sobre que Orbegoso no bien pisen las tropas bolivianas territorio peruano, convocaría una asamblea de los departamentos del sur, con el fin de fijar las bases de su nueva organización y decidir de su suerte futura; 5, sobre que el gobierno boliviano garantizaría el cumplimiento del decreto de convocatoria, y las resoluciones de la asamblea; 6, sobre que el ejército boliviano permanecería en el Perú hasta la pacificación del norte y al conseguirse esto, Orbegoso convocaría en esa región otra asamblea, para fijar los destinos de esos departamentos; y, 7, sobre que el tratado sería ratificado y las ratificaciones canjeadas en el término de quince días contados desde el 15 de junio, o antes si fuese posible. Existiendo un pacto anterior entre Gamarra y el mariscal de Zepita, quedaba pues de lado y burlado el mariscal de Piquiza por Santa Cruz.

Junio 15.—El mismo día de firmado el pacto Orbegoso con Santa Cruz, o sea el "Tratado de Auxilios de Bolivia al Perú", sin esperar su ratificación, cinco mil soldados bolivianos pasaron la frontera. Esta era la división de vanguardia al mando del general Ramón Herrera.

Junio 17.—Orbegoso, en Arequipa, dio orden con objeto que se suspendiera la causa seguida contra el general Ramón Castilla y que éste abandonara la ciudad, en el término de dos horas, con dirección de Tarapacá. Castilla cumplió en parte la orden, pues se quedó en Tacna por haber enfermado.

Junio 19.—Al llegar a Lima la noticia de la toma de Islay y Arica, ordenó Salaverry, en consideración a los distinguidos servicios del capitán de navío Juan de Iladoy, que se le concediera una **bandera de preferencia,** para ser izada en el palo mayor del buque que montase. He aquí una novedad en la armada. De inmediato informó al respecto el comandante general de marina, capitán de navío José Boterín, que las ordenanzas navales vigentes claramente expresaban el lugar de preferencia en que debía colocar su bandera un brigadier o capitán de navío con mando de escuadra y eso era lo aplicable en el presente caso a fin de observar estrictamente las citadas ordenanzas. Esta fue una forma si no inteligente bastante eficaz para decirle al ejecutivo que no era posible crear ciertas innovaciones en la marina y una defensa del sentido conservador de ésta, aún oponiéndose a los deseos de un jefe supremo como Salaverry, tan querido y a la par tan temido.

Junio 24.—Entra Iladoy al Callao con la corbeta **Libertad,** suspendiendo el bloqueo que se lo había ordenado, porque la falta de víveres era muy acentuada, pese a que los pidiera con toda oportunidad. Por una rara coincidencia, en los momentos que fondeaba la **Libertad,** daba la vela el bergantín mercante **Pabellón de Pica,** llevando los víveres tan solicitados por la escuadra.

Junio 25.—Fondea en el Callao el bergantín de guerra **Arequipeño.** Ese mismo día, entra en la bahía chalaca, la presa goleta **Convención** al mando del teniente primero Ramón Avilés, nave que fuera tomada el 12 de junio anterior por la goleta de guerra **Peruviana,** a órdenes del capitán de corbeta José Salcedo.

Junio 25.—Habiendo pedido su cambio de colocación el capitán de navío José Boterín, quien solo tenía unos 20 días en el cargo, alegando motivos de salud, fue nombrado comandante general de marina el capitán de navío Carlos García del Postigo.

Junio 26.—Orbegoso cumple lo pactado el 15 de junio. En efecto, da un decreto expedido en Arequipa convocando a una asamblea de diputados de los departamentos de Arequipa, Puno, Cuzco y Ayacucho, que debía reunirse en octubre de 1835 en la villa de Sicuani para tratar de la nueva organización de estos departamentos; al propio tiempo se convocaba otra asamblea en Huaura de diputados de los departamentos de Junín, Libertad, Lima y Amazonas, que debería reunirse para una nueva organización de dichos departamentos.

Junio 28.—Santa Cruz entra a Puno, donde acampa, oficiando a Orbegoso para una entrevista en Vilque.

Julio 7.—Salaverry en un reto orgulloso, lanzó su famoso ultimatum o declaración de **guerra a muerte** al ejército boliviano que había invadido el Perú y a cuantos lo auxiliaran.

Julio 8.—Conferencia de Santa Cruz y Orbegoso en Vilque. Orbegoso por medio de una carta autógrafa le trasmitió a Santa Cruz la suprema autoridad política sobre todo el territorio que fuera teatro de las operaciones militares.

Julio 10.—Declaración de Santa Cruz en Punto, ofreciendo solemnemente garantías en favor de la nación peruana, sobre todo respecto a los principios del sistema popular representativo, a la religión católica y a respetar todos los derechos y garantías de los ciudadanos. Era claro que Santa Cruz ya se sentía jefe supremo del Perú.

Julio 16.—Santa Cruz acepta por escrito fechado en Puno, las facultades extraordinarias de suprema autoridad política, que le otorgara graciosamente y en forma tan inconstitucional Orbegoso.

Julio 22.—Ley del congreso extraordinario de Bolivia aprobando los actos de Santa Cruz y ratificando el tratado de auxilios al Perú, de 15 de junio de 1835. Esto significaba una autorización a fin de llevar adelante la Condeferación.

Julio 23.—Santa Cruz es reelegido presidente constitucional de Bolivia, según ley del congreso de este país.

Julio 27.—Acuerdo entre Salaverry y Gamarra. Fue celebrado en el Cuzco entre los representantes de Salaverry el coronel Juan Angel Bujunda y el ministro Felipe Pardo, y el representante de Gamarra el ciudadano Juan José Sal-

cedo; estipulábase el reconocimiento de Salaverry como jefe supremo del Perú, renuncia de Gamarra a la investidura que tenía o se había dado en el Cuzco y, en cambio, Salaverry conservaría en sus empleos y sin molestarlos, a los amigos de Gamarra.

Julio 28.—Gamarra confirma y ratifica el convenio con Salaverry.

Julio 28.—Llega a Lampa para reunirse con Santa Cruz la división levantada en Arequipa, con Cerdeña y Morán, conduciendo todo su tren de guerra y sueldos pagados.

Julio 29.—Famosas cartas que Gamarra escribe al mismo tiempo a Santa Cruz y Salaverry, declarándose partidario incondicional de ellos, demostrando que no era sincero con ninguno de los dos.

Agosto 4.—El general Nieto, que había estado desterrado en Valparaíso, se presenta en Arequipa y protesta ante Orbegoso por la invasión al Perú de Santa Cruz.

Agosto 6.—Protesta del general Castilla de la orden emanada de Orbegoso, para que en el término de doce horas dejara Tacna y prosiguiera a Tarapacá, estableciendo su situación de enfermo.

Agosto 12.—Gamarra celebra junta de guerra, con el objeto de resolver si se retiraba o daba la batalla ante la aproximación de las tropas de Santa Cruz. El coronel Lopera hace ver que conviene la retirada a fin de unirse con Salaverry, por el acuerdo que existía y, sobre todo, por ser más débiles que el enemigo; sin embargo, Gamarra que simula respetar tal opinión, procede a buscar la batalla que será fatal para él y para la causa salaverrina.

Agosto 13.—Batalla de Yanacocha o Lago Negro. Santa Cruz derrota a Gamarra, siendo el ejército de este colecticio y de escasa disciplina, con parte de su oficialidad nueva y sin instrucción; por lo pronto, San Román, sorprendido días antes en Sicuani, había dado al enemigo una fuerza cuya pérdida desalentó. En cuanto al crecido número de indios que acompañaban a Gamarra, estaban armados de palos y eran inútiles para asegurar una victoria. Gamarra y demás jefes huyeron hacia Ayacucho.

Agosto 14.—Fusilamiento ordenado por Santa Cruz del coronel Mariano La Torre en el pueblo de San Sebastián, no obstante de ser prisionero de guerra.

Agosto 17.—Decreto de Santa Cruz protestando de la declaración de **guerra a muerte** por parte de Salaverry y que él, en cambio haría la guerra conforme al derecho y a los usos de los pueblos civilizados; pero excluía de ellos a Salaverry, a sus jefes hasta el grado de coronel y a los gaceteros; además, declaraba benemérito al que entregase la cabeza de Salaverry, por la cual daría diez mil pesos.

Agosto 19.—Santa Cruz ocupa victorioso el Cuzco.

Agosto 19.—En nombre del consejo de gobierno boliviano, Mariano Enrique Calvo, felicita a Santa Cruz por la victoria de Yanacocha.

Agosto 26.—Orbegoso, desde Arequipa, felicita al mariscal Santa Cruz por la batalla de Yanacocha.

Agosto 28.—El mariscal Gamarra en Ayacucho logra reunir entre dispersos y reclutas unos 250 hombres.

Agosto 28.—Salaverry, por medio de una proclama, anuncia en Lima sin ocultar nada la derrota de Gamarra en Yanacocha; ese mismo día da un decreto en que ordena el estado de asamblea en los departamentos libres, que todo hombre de quince hasta cuarenta años de edad debería enrolarse en los cuerpos cívicos en el término de cuatro días y otras medidas más.

Agosto 29.—Decreto de Santa Cruz, desde el Cuzco, declarando nulos todos los actos de Gamarra y Salaverry; también, en la misma fecha, expidió otros decretos, como el que borraba del escalafón militar a todos los jefes y oficiales a órdenes de Gamarra y Salaverry y como otro ofreciendo la amnistía.

Agosto 31.—El coronel Morán, por orden del general Cerdeña, parte con el batallón Pichincha y los húsares de Junín hacia la provincia de Andahuaylas como avanzada de Santa Cruz, con la misión de adquirir noticias del norte y la capital y de establecer un prolijo espionaje.

Setiembre 4.—Parte del Cuzco el mariscal Santa Cruz con destino a Arequipa, llevando una división de ejército. Santa Cruz estaba alarmado con lo que le habían escrito sus amigos arequipeños respecto a la llegada de Nieto y otros detalles; una vez en Arequipa, conferenció con Nieto sin poder arrastrarlo a su partido, por lo cual exigió de Orbegoso que lo alejara inmediatamente del país, lo que se llevó a cabo viajando Nieto para Valparaíso y, después de esto, regresó Santa Cruz al Cuzco cuando creyó haber tomado todas las disposiciones a fin de asegurar esta región.

Setiembre 4.—Ordena Salaverry la captura del puerto de Cobija a fin de humillar a Santa Cruz; al efecto, parte del Callao la corbeta **Libertad** con el capitán de navío Juan de Iladoy, junto con la goleta **Limeña** con el capitán de corbeta Manuel Eguía; llevando ambos barcos 260 hombres de ejército a órdenes del coronel José Quiroga.

Setiembre 6.—Llega a Limatambo el general Morán con sus tropas.

Setiembre 8.—Después de vadear el Apurímac, el general Morán ocupa Abancay.

Setiembre 12.—Nombrado desde antes presidente del consejo de gobierno el gran mariscal Agustín Gamarra y vicepresidente del mismo el general Juan José Salas, por decreto expedido por el general Salaverry en Bellavista, ordenó que Salas asumiera mientras tanto el poder.

Setiembre 12.—Proclama del general Salaverry a los habitantes de la capital, avisándoles que muy pronto marcharía contra el enemigo.

Setiembre 15.—Morán ocupa Chincheros.

Setiembre.—El bergantín **Congreso** ataca Arica y la toma después de un recio combate,
(mediados) procediendo a continuación al desembarco de las tropas que llevaban a bordo, las cuales marcharon en seguida a Tacna, fugando las autoridades orbegosistas que fueron reemplazadas por las salaverrinas; el coronel Carrillo al mando de las fuerzas de desembarco, regresó a Arica, ocupando el puerto durante el día y refugiándose a bordo del **Congreso** por la noche, debido a la presencia de fuertes efectivos orbegosistas a órdenes del general Braun y el coronel Althaus.

Setiembre 20.—Regresa al Callao el bergantín **Arequipeño** de Paita, donde había efectuado un recorrido total, quedando listo para cualquier operación naval.

Setiembre 22.—Llegan la **Libertad** y la **Limeña** a la bahía de Mejillones, desembarcando el coronel Quiroga con la tropa, debiendo recorrer el desierto en una penosa marcha para llegar a Cobija, la cual tenían que atacar.

Setiembre 23.—Proclama del general Salaverry al ejército, respecto a que había llegado el momento de marchar contra el enemigo: "El campo de batalla será para nosotros el banquete de la gloria..... Nunca ha corrido mi brazo con más impaciencia al puño de mi espada".

Setiembre 24.—Ataque terrestre y naval al puerto de Cobija. El coronel Quiroga combate fogosamente a la guarnición de Cobija, apoyado por los fuegos de la **Libertad** y la **Limeña**, que lo habían conducido; la tropa boliviana se rinde, entregando el puerto, la ciudad, el pabellón boliviano, gran cantidad de armamento, todo un considerable parque y algunas sumas de dinero. El coronel Quiroga después de haber hecho embarcar el botín que acababa de hacer, de dar libertad a todos los prisioneros y de incendiar los establecimientos del estado, se volvieron a reembarcar con dirección a Pisco.

Setiembre 25.—Ascenso de García del Postigo a contra almirante de la armada.

Setiembre 27.—El general Morán entra a Huancavelica.

Setiembre 27.—Salaverry levanta el campamento de Bellavista, dirigiéndose el grueso de las tropas al Callao a fin de embarcarse, en las naves que le estaban destinadas, con dirección a Pisco. Salaverry, el mismo 27, emprende con la caballería la marcha por tierra hacia Pisco. Las tropas fueron embarcándose por escalones, durante varios días y en diversos buques.

Setiembre 28.—Da la vela por la noche, dejando el Callao con destino a Pisco, el bergantín **Arequipeño** junto con la balandra trasporte **Carmen**, en los cuales iban de pasaje la comandancia del ejército, la imprenta, etc.

Setiembre 29.—El trasporte **Huáscar**, que había emprendido viaje con destino a Pisco, regresó al Callao con los soldados que tenía a bordo, de arribada forzosa por un viento duro que experimentó durante la travesía; en vista de las averías experimentadas, fueron pasados los hombres de tropa al bergantín **Alcance**. Lo mismo vino a suceder con la fragata, **Monteagudo**, que pese a su gran desplazamiento, tomó otra vez el Callao desarbolada del aparejo de proa, debiendo repararse de emergencia.

Octubre 1º.—Ordena Santa Cruz desde Arequipa al general Morán, que no de un paso más allá de Ayacucho.

Octubre 2.—Llega por tierra a Pisco el general Salaverry.

Octubre 3.—Empieza a editarse en Arequipa el bisemanario **El Yanacocha**, siendo su primer redactor el dean Juan Gualberto Valdivia.

Octubre 6.—Entra a Pisco el coronel José Quiroga, con sus tropas embarcadas en la **Limeña**, pues la **Libertad** se ha quedado en el sur. Salaverry recibe a los vencedores de Cobija y formando el ejército en dos alas, la columna de Quiroga pasa por enmedio de ellas **arrastrando la bandera de Bolivia** que habían capturado,

mientras suena la música y dan vivas las tropas. Este mismo día, Salaverry publica una orden general concediendo premios a los vencedores de Cobija y al mismo tiempo anunciando que se acababa de fusilar al sargento mayor boliviano Calixto Guiraldes y al teniente peruano Manuel Goizueta.

Octubre 9.—Fondea en el Callao procedente de Pisco, la goleta **Fortuna** conduciendo de pasaje al coronel José Quiroga, por quien conoce el público el ataque a Cobija.

Octubre 10.—Salaverry da dos decretos en Pisco: el primero, nombrando presidente del consejo de gobierno a Juan Bautista Lavalle, en vista de "la tenaz resistencia" del gran mariscal Gamarra a encargarse de la dicha presidencia; y, el segundo, para que el general Salas entregara el mando de Lima sin pérdida de tiempo a Lavalle.

Octubre 11.—Fondea en el Callao la goleta de guerra **Limeña**, al mando del capitán de corbeta Manuel Eguía.

Octubre 11.—El general Braun hace intimar al general Castilla que se encuentra en Tacna, por medio de un oficial y su escolta, que quedaba sometido a la autoridad de Santa Cruz que se dispusiese para marchar preso al interior. Castilla protesta por escrito de tal orden y, a continuación, fuga con dirección al puerto de Arica.

Octubre 15.—Avanza Salaverry con su ejército hasta Ica, guiado por la idea de cortar y sorprender a la división Morán.

Octubre 16.—Los trasportes **Ayacucho** y **Concepción**, salen del Callao para llevar a Pisco las 600 plazas del batallón carabineros de la guardia.

Octubre 16.—Decreto dado por Salaverry en Ica, haciendo cesar en toda esta provincia el reclutamiento y cualquier exacción extraordinaria, en numerario o especie para gastos de guerra u otro objeto, declarando que se hace así por los importantes servicios rendidos por Ica como merecedores a la gratitud del Perú.

Octubre 19.—Sale desterrado desde Pisco, a bordo del bergantín **Alcance** para Costa Rica, el gran mariscal Gamarra junto con el coronel Bujunda, el capitán de fragata Esteban Salmón y el civil José Lazarte; quedaban en Pisco los gamarristas general Eléspuru y Braulio Campo Redondo.

Octubre 20.—Salaverry deja Ica para progresar hacia Ayacucho, a fin de sorprender a Morán quien parecía tener la idea de dirigirse a Jauja. En vista de tal dato, Salaverry ordenó que el general Valle desembarcara en Cerro Azul, tomando después el camino de Lunahuaná a Viñas, para llamar la atención de Morán por el frente de Huancavelica; asimismo, que los coroneles Ríos y Montoya avanzaran desde Ica, cargándose sobre Huancavelica con el mismo objeto de Valle; mientras Salaverry se adelantaba para interponerse entre Santa Cruz y Morán.

Octubre 21.—Sale Salaverry de Los Molinos (Ica) y se sitúa en Romadillas.

Octubre 23.—Acampa Salaverry en Ayabí.

Octubre 26.—Salaverry desprende en su avance una vanguardia, a órdenes del Coronel Vivanco.

Octubre 27.—Salaverry parte hacia el mineral de Niñobamba.

Octubre 28.—Salaverry llega a Quicamachay y precipitadamente marcha sobre Ayacucho para sorprender a Morán; pero éste, dueño de un buen espionaje, estaba enterado de todos los movimientos de su rival.

Octubre 29.—Aparece Salaverry con su ejército muy cansado en Ayacucho; Morán en esos momentos, da la orden a su división de emprender la retirada casi a presencia de las tropas enemigas.

Noviembre 1º.—La división Morán, que había acampado a menos de nueve leguas de Ayacucho, al conocer que las tropas de Salaverry avanzaban sobre ella, continuó sobre el Pampas con las miras de atraer a sus enemigos, tomando las formidables posiciones de Ninabamba. Entretanto, Salaverry que había salido de Ayacucho con 600 hombres en persecución de Morán, dejando el resto de sus tropas en dicha ciudad, después de descansar en la hacienda Condoray, se situó en Matará.

Noviembre 3.—Morán se une con el general Ballivián y las fuerzas reunidas se retiran hacia Bombón, cubriendo la línea del Pampas. Este mismo día hay un encuentro entre la vanguardia salaverrina a órdenes del coronel Montoya y la retaguardia de Morán a cargo del coronel Divicia, siendo derrotado este último.

Noviembre 3.—Llega Santa Cruz a Sicuani, de regreso de Arequipa y de La Paz, después de dejar todos sus asuntos en el mejor estado posible.

Noviembre 3.—Fondea en el Callao procedente de Valparaíso, en días de navegación, la fragata de guerra inglesa **Blonde**, al mando del comodoro Mason.

Noviembre 5.—Entra al Cuzco Santa Cruz para reunirse con Orbegoso y dar las órdenes necesarias respecto a la campaña contra Salaverry.

Noviembre 9.—Salaverry que ha avanzado con sus tropas, se sitúa frente a las posiciones del enemigo, en la altura de Cucallaco, y proyecta un ataque a las formidables posiciones de Morán. Con tal objeto, por la noche ordena al coronel Montoya y teniente coronel Deustua que con sus compañías fuercen las trincheras enemigas, lo cual se lleva a cabo en los momentos que Morán estaba moviéndose para repasar el Pampas. La sorpresa salaverrina se dio sin grandes consecuencias; Morán se retiró a Chincheros para acercarse a Santa Cruz, de quien se conocía que estaba por llegar.

Noviembre 14.—Fondea en el Callao la goleta de guerra nacional **Limeña**, al mando del capitán de corbeta Manuel Eguía.

Noviembre 20.—Santa Cruz, ya desde hacía unos días en el campo de operaciones, pasó el Pampas con todo su ejército, seguro de que Salaverry había regresado a Ica y que solo Porras permanecía al frente con pocos efectivos. Porras pretendió replegarse, pero Santa Cruz destacó a Morán a fin de tomarlo por sorpresa, lo cual consiguió unos días más tarde, rindiéndose Porras con su columna.

Noviembre 21.—El general Salaverry, que ha llegado a Pisco, se alista a fin de embarcarse con rumbo al Callao. Salaverry bajó desde la sierra hasta Ica y de aquí a Pisco, después de enterarse que Santa Cruz había reunido todo su ejér-

cito y pretendía llegar a Ayacucho; entonces intentó realizar un plan muy ambicioso y casi napoleónico, es decir, con toda rapidez tomar Arequipa, ganándole a Santa Cruz por esta maniobra la retaguardia o sea el centro de sus recursos. Al efecto, desde su campamento en la hacienda de Cochas, Salaverry dividió sus tropas en tres partes: una a cargo del general Fernandini que se dirigió hacia Arequipa, otra a órdenes del coronel Porras sobre las orillas del Pampas para llamar la atención al enemigo y la tercera con Salaverry que la llevó a Pisco. En este puerto encontró el resto de su ejército, que había sido conducido desde el Callao por el coronel Medina, a bordo de los buques de la marina. Entonces Salaverry organizó una columna a órdenes del general Valle para que desembarcara en Iquique, penetrando hasta Oruro con objeto de convulsionar Bolivia y hacer que Santa Cruz se debilitara desprendiéndose de fuerzas; en seguida, hizo embarcar la infantería que le restaba, en dirección de la caleta de Ocoña y al regimiento de coraceros lo despachó por tierra al mando de Mendiburu.

Noviembre 23.—Fue un día de gran movimiento marítimo en el Callao. Fondea la fragata nacional mercante **Libertad** procedente del norte, al mando del teniente Pedro Arteaga, trasportando las dos terceras partes de la división Plaza, con sus respectivos jefes y oficiales. Fondea, procedente de Pisco al mando del capitán de navío Iladoy, la corbeta de guerra nacional **Libertad**, conduciendo al jefe supremo general Salaverry, con una compañía de su escolta y varios jefes y oficiales. Larga el ancla a las diez de la noche, la fragata de guerra francesa **Ariadne** procedente de Cobija, Arica e Islay, trayendo de pasaje al general Ramón Castilla y su esposa. Respecto a esto último diremos que, cuando Castilla el 11 de octubre de 1835 recibió la intimación del general santacrucino Felipe Braun para darse preso, fugó hacia Arica; empero, perseguido de cerca, tuvo que retroceder a Chacalluta y, por fin, arribó a Sama, allí en una chalana de pescadores viajó al puerto de Arica, procediendo a embarcarse en una de las naves de guerra salaverrinas; más tarde tomó pasaje en la fragata francesa **Ariadne**, acompañado de su esposa. En el Callao, no obstante los requerimientos de Salaverry para que cooperase con él, se excusó y partió hacia Chile.

Noviembre 24.—El gran mariscal Santa Cruz, que hacía algunos días permanecía en Ayacucho, dispuso que el grueso de sus fuerzas regresara al Cuzco, con objeto de estar listo a acudir a la protección de la costa sur, mientras una poderosa columna de 1,600 hombres se adelantaba para tomar Lima y el Callao. Esta última debía estar mandada por el general Trinidad Morán y la acompañaría Orbegoso; al efecto, Morán recibió las instrucciones respectivas y, además, el despacho de prefecto de Junín.

Noviembre 27.—Desde Ayacucho, Morán envió al teniente coronel Luis Lobato a ocupar Huancavelica y para que extendiera su patrullaje hasta Jauja.

Noviembre 29.—Morán despachó al coronel Marcelo Romero por igual ruta que Lobato.

Noviembre 30.—Decreto del general Salaverry fechado en el Callao, ordenando armar convenientemente la plaza de este puerto por el gobernador de élla, en el término de ocho días. Durante seis días había permanecido en Lima, el general Salaverry, disponiendo de una serie de cosas en conformidad con lo serio de las circunstancias; en Lima quedó representando al ejecutivo el consejo de gobierno con Lavalle al frente de él, teniendo como apoyo una división de ejército a cargo del coronel Antonio del Solar. Después de confirmar Sa-

laverry al contra almirante Carlos García del Postigo en el mando de la escuadra, con su insignia en la **Restauradora**, a continuación el caudillo procedió a embarcarse en la **Libertad**, dirigiéndose al sur para reunirse con su ejército en el valle de Vitor.

Diciembre 2.—Fondeó en el Callao el bergantín inglés **Mary Scott**, procedente de Arica, trayendo la noticia poco grata para la causa salaverrina de que el 18 de noviembre de 1835 se había sublevado en Iquique la guarnición y tripulación de la goleta de guerra **Peruviana**, mandando a tierra a su comandante y oficiales; la nave dio la vela al mando de la plana menor con rumbo desconocido.

Diciembre 2.—El general Mariano de Sierra, santacrucino, oficia al general Morán que según las órdenes superiores si ocupa Lima, sea él quien ejerza el mando de la capital peruana, tomando en cuenta que "todos los que han obedecido a Salaverry necesitan purificarse". Tremendas palabras propias del momento político que se vivía.

Diciembre 4.—Morán llega a Acobamba.

Diciembre 7.—El gran mariscal Santa Cruz parte de Ayacucho con destino al sur.

Diciembre 7.—El general Orbegoso bajo el aspecto de presidente provisorio del Perú, redacta en Ayacucho un mensaje destinado a la asamblea deliberante de los departamentos del sur que aun no se ha reunido. Este mensaje fue leído más tarde por Santa Cruz durante la apertura de la dicha asamblea en Sicuani, el 16 de marzo de 1836. Como puede apreciarse, Orbegoso se anticipó bastante.

Diciembre 8.—Morán pasa por Izcuchaca.

Diciembre 11.—Morán ocupa Huancayo.

Diciembre 12.—Llegó al Callao la goleta nacional **Planta**, procedente de Pisco; entre sus pasajeros figuraba el gran mariscal O'Higgins.

Diciembre 12.—Al estallar un tumulto en Lima, tan frecuente en esos días de bandoleros y montoneros, se alarmaron los extranjeros de la capital ante las posibilidades de un saqueo; entonces los cónsules ocurrieron al gobierno, solicitando permiso para desembarcar marinería de los buques de guerra extranjeros. El consejo de gobierno acordó el permiso respectivo y al mismo tiempo mandaron un representante al coronel del Solar en el Callao, con quien estaban en términos poco afables, para instruirlo de lo ocurrido. Este respondió que como el enemigo ocuparía en breves días la capital, ordenaba que el gobierno emigrase al Callao y tomase todas las providencias para desocupar Lima. El coronel del Solar abusaba de la ausencia de Salaverry y hacía todo lo posible para desprestigiar al consejo de gobierno, apareciendo este débil y en ridículo ante la población.

Diciembre 15.—Cuando se comprobó en Lima que los rumores de un ataque muy próximo del enemigo eran falsos, sucedió el desengaño; en cambio llegó la noticia de la sublevación del general Vidal en Huacho, asunto que hizo crecer la desmoralización popular. Por su parte el coronel del Solar remitía comunicaciones en realidad ofensivas para el consejo de gobierno, insistiendo en el traslado al Callao; los jefes de la guarnición militar de la capital comunicaron que llevarían las tropas al primer puerto.

Diciembre 18.—Se unen a Morán las autoridades de Huancavelica.

Diciembre 18.—Entre esta fecha y el 21 de diciembre de 1835, va reuniéndose el ejército salaverrino en la quebrada de Vitor.

Diciembre 19.—Salaverry que está en la rada de Ocoña desembarcando sus tropas, trasborda a la fragata **General La Mar**; entonces emite un decreto indemnizando los daños causados en la ciudad de Arica por la Artillería de sus buques, los bergantines de guerra **Vivero** y **Guise**. Poco después partió con objeto de unirse a su ejército.

Diciembre 24.—En vísperas de navidad, abandonan Arequipa los empleados públicos y la guarnición con rumbo a Puno; el dean Juan Gualberto Valdivia, que también emigra, va a ocupar en Puno una oficina del ejército santacrucista.

Diciembre 25.—Encuéntrase en Tarma el general Orbegoso, mientras Morán está situado en Cerro de Pasco.

Diciembre 25.—Sale de Lima para el Callao toda la fuerza militar; los miembros del consejo de gobierno proceden a esconderse.

Diciembre 26.—Entran a Lima diversos montoneros, hubo repique de campanas y se dieron vivas a Santa Cruz. Cuando llegó del Solar con alguna caballería, huyeron los montoneros; entonces se reunió el consejo de gobierno, el cual se resistió a abandonar Lima.

Diciembre 26.—Andrés Martínez, secretario general de Salaverry, en nombre de éste, desde el cuartel general de Siguas, pasa al comandante general de la escuadra contra almirante García del Postigo un oficio señalando qué oficiales debían servir en los diversos buques, con otras disposiciones de detalle, todo lo cual interfería indudablemente con el ejercicio del comando del citado contra almirante. La escuadra se encontraba en la rada de Quilca.

Diciembre 27.—El consejo de gobierno en Lima había procurado ganar tiempo, a fin de recibir noticias de Salaverry. El 27 deliberó, acordando retirarse al departamento de La Libertad y con ese objeto mandó preparar un buque, oficiándose tal resolución al coronel del Solar que en esos momentos estaba en Lima, quien contestó de palabra que no consentiría en el traslado. Al presentarse otros disgustos con la autoridad militar, el consejo dio un decreto suspendiéndose él mismo en el ejercicio de sus funciones, quizá uno de los casos más raros en nuestra historia. Dicho decreto tiene fecha 27 de diciembre de 1835. Expedido el decreto, del Solar se retiró al Callao y ya no regresó más a la capital.

Diciembre 28.—El negro León Escobar, temible bandido, entró en Lima, saqueando y destrozando diversas casas; se evitaron mayores daños por acción de la marinería extranjera que el consejo había permitido desembarcar días antes.

Diciembre 29.—Entró en Lima el montonero Vivas con sus hombres, que habían bajado de la provincia de Huarochirí.

Diciembre 30.—Entró el general Vidal a Lima tratando de restablecer el orden; al efecto, hizo fusilar a León en la plaza principal.

Diciembre 30.—Salaverry ocupa Arequipa.

Diciembre 30.—El general Otero se hace cargo por el partido santacrucino, de la comandancia general de los departamentos de La Libertad y Amazonas.

Diciembre 31.—Desde Arequipa oficia el secretario de Salaverry, en nombre de éste, que la escuadra se divida en dos grupos, uno en Quilca y otro en Islay. Era una medida poco prudente.

**AÑO 1836.**

Enero 3.—Fondea en el Callao procedente de Pisco, la goleta de guerra norteamericana **Boxer**, al mando del primer teniente D. N. Page.

Enero 6.—El pueblo de Lima con los montoneros, rechazan al coronel del Solar que había avanzado desde el Callao con la idea de tomar la capital.

Enero 7.—En Chorrillos, habilitado como puerto de Orbegoso, toma por éste partido la comandancia general de marina Pedro Vásquez de Velazco. Por la noche, sale de Chorrillos con tres botes cañoneros el comandante Jorge French, con objeto de atacar los buques del Callao, sin conseguir resultados favorables.

Enero 8.—Entra el general Orbegoso como un triunfador a la capital.

Enero 9.—El general Morán con su tropa ingresa a Lima y de inmediato establece el sitio de las fortalezas del Callao.

Enero 15.—La goleta mercante **Mercedes**, escapa del Callao y se pone a órdenes de Orbegoso en Chorrillos.

Enero 16.—Del Solar en el Callao, hace armar el bergantín **Flor del Mar**; en esta misma fecha despoja arbitrariamente de la comandancia general de marina, partido de Salaverry, al comandante Iladoy y se la entrega a Layseca, quien salió en el **Flor del Mar** comandado por Loro, convoyando al **Tres Amigos** y ambas naves con rumbo a Huacho.

Enero 18.—Morán asalta por la noche las fortalezas del Callao, tomando el castillo del sol y la población del puerto. Al mismo tiempo que Morán, atacó por mar el Callao con cuatro botes cañoneros el capitán de fragata Jorge French, capturando varios buques mercantes.

Enero 19.—El ejército del gran mariscal Santa Cruz, el cual estaba reunido en Puno, inició su marcha sobre Arequipa.

Enero 19.—Se hace cargo en Chorrillos, por el partido orbegosista, de la comandancia general de marina, Salvador Soyer en lugar de Pedro Vásquez de Velasco. En Chorrillos los orbegosistas habian adquirido el bergantín **Isidoro**, que días más tarde cambiaron su nombre por el de **General Orbegoso**, tomando su comando Jorge Parker; además tenían la corbeta de guerra **General Santa Cruz** a cargo de Jorge French, la goleta **Mercedes** y varios botes cañoneros.

Enero 20.—Se refugiaron a bordo de la nave de guerra francesa **La Flora**, los familiares del general Salaverry: la madre, la esposa, etc.

Enero 21.—Se rindió el coronel del Solar, entregando a Morán la fortaleza de la Independencia y pidiendo después asilo en la corbeta de guerra inglesa **Robert**.

Enero 24.—Las autoridades navales orbegosistas se hacen cargo del puerto del Callao, procediendo a restablecer la debida organización militar y administrativa. En la misma fecha se procede a armar el bergantín **General Orbegoso** en el Callao, lo mismo que el **General Santa Cruz**. Sale en Lima el bisemanario **El Juicio Nacional**.

Enero 26.—El general santacrucino Quiroz, derrota al coronel Vivanco en Agua Salada o Gramadal y lo toma prisionero. En una de las acciones militares más singular, donde intervino el propio Salaverry y los hechos se complican hasta lo increíble.

Enero 27.—Por orden de Orbegoso se procedió a cerrar el puerto de Chorrillos. Este mismo día regresó a embarcarse en sus buques, la tropa de marinería francesa que marchara a Lima desde hacía muchos días para proteger a los extranjeros.

Enero 29.—Fondea en el Callao la goleta de guerra inglesa **Constitución** al mando del teniente Suelan, comisionada para levantar las cartas de la costa.

Enero 29.—El ejército de Santa Cruz que había acampado en Pocsi, inicia de inmediato un avance sobre Arequipa, ciudad que abandonan las últimas tropas de Salaverry cuando los bolivianos coronaban la altura de Miraflores.

Enero 30.—Fondea en el Callao la fragata de guerra francesa **Thisbe,** procedente de Islay en seis días y al mando del capitán de fragata M. Murat. Este mismo día entra al Callao la goleta de guerra peruana **Guadalupe,** a cargo del teniente 2do. Roberto Dewes.

Enero 30.—Santa Cruz que ha avanzado con su ejército, ocupa Arequipa; mientras Salaverry, que se había situado con el grueso de sus tropas en los altos de Challapampa, fortificando el puente llamado de Arequipa, tiene que sufrir el inmediato ataque de las huestes bolivianas, encabezadas por el general Cerdeña quien se obstina en capturar el puente saliendo gravemente herido: Santa Cruz suspende el ataque.

Enero 31.—Desde esta fecha hasta la noche del 8 de febrero, se sostuvo constantemente la lucha en el puente de Arequipa y sobre la gran extensión de ambas riberas del río Chili.

Febrero 1º.—La corbeta **Libertad,** el bergantín **Arequipeño** y la goleta **Limeña** atacaron Arica, contestando la plaza con artillería emplazada en diversos lugares, con la cual rechazó el ataque naval.

Febrero 1º.—Al haber fracasado en su misión, el general Valle y el coronel Montoya, con la columna que debían desembarcar en Iquique y penetrar hasta Oruro, regresaron a Islay. Por orden de Salaverry, la columna entró en filas del ejército, mientras Valle y Montoya quedaron presos a bordo en Islay; pero se les dejaba desembarcar de noche y en una de las ocasiones, el 1º de febrero de 1836, una partida santacrucina los sorprendió en la casa donde estaban los dos jefes durmiendo y los tomó prisioneros. Esto fue anunciado como una victoria.

Febrero 3.—Se rinde en el Callao el bergantín de guerra **Congreso** junto con el bergantín trasporte **Concepción,** al cual estaba convoyando.

Febrero 3.—Salaverry que ha dejado Challapampa, después de hacer volar el primer arco del puente de Arequipa, se retira por Uchumayo. Esa misma mañana del 3, logra el ejército de Santa Cruz vadear el río y pasar a Tiabaya, donde dispersa una partida de Salaverry.

Febrero 4.—Queda nombrado capitán de puerto del Callao, el capitán de navío Jorge Young. Este mismo día fondea en el Callao el bergantín de guerra **Vivero,**

nave que habiéndose desprendido del agrupamiento de Islay, fue a rendirse ante las autoridades orbegosistas, siendo su comandante el capitán de corbeta Agustín Arriola.

Febrero 4.—El general Ballivián, con la división boliviana a sus órdenes, intenta pasar el puente de Uchumayo y es derrotado; dos tentativas más de la tropa boliviana, son rechazadas. La marcha que era denominada la **salaverrina,** toma ahora el nombre de **ataque de Uchumayo.**

Febrero 5.—Salaverry desde el cuartel general en la **Congata,** lanza una proclama animando a sus huestes al combate, en ese documento llama a Arequipa pueblo desnaturalizado y pérfido. Salaverry ha maniobrado hasta Congata, con ánimo de desarrollar un plan muy atrevido, o sea, de aquí seguir hacia Tingo, Socabaya y, por fin, dominar los altos de Paucarpata, cortando así la retirada al interior de Santa Cruz, privándole de recursos y poder constantemente ofenderlo teniendo por base una posición dominante.

Febrero 6.—Salaverry deja la Congata en dirección a Tingo, en donde llega de noche.

Febrero 7.—Al amanecer, Salaverry con su ejército deja Tingo y emprende la marcha tratando de ocupar los altos de Paucarpata; la marcha que estaba llevando a cabo el caudillo era siguiendo un arco o sea dando una vuelta muy cerca de Arequipa, sin ser descubierto por Santa Cruz, quien podía cortarle en la travesía si marchaba en línea recta. Fue en los últimos momentos que Santa Cruz conoció por su servicio de espionaje la maniobra de Salaverry, lanzándose de inmediato sobre Socabaya para alcanzar el ejército peruano, interceptarlo ganándole posiciones ventajosas y atacarlo antes que ocupase las alturas de Paucarpata. El ejército de Salaverry marchaba por escalones, de modo que al pretender ocupar la loma Alto de la Luna, a las diez de la mañana, la columna de vanguardia salaverrina sufrió casi todo el fuego de cañón y fusilería bolivianos. A partir de aquí, los cuerpos de Salaverry van entrando en fuego poco a poco y con diversa fortuna, hasta que a las once y cuarto de la mañana, la derrota del ejército salaverrino era completa; el caudillo, abandonado de su tropa, tuvo que huir con dirección a Islay. Esta fue la batalla de Socabaya o Alto de la Luna.

Febrero 8.—Santa Cruz constituye un consejo de guerra permanente, con el fin de juzgar a los vencidos de Socabaya en un juicio breve y sumario, según el decreto de guerra a muerte dado en 29 de agosto de 1835. El presidente del consejo fue el general Anglada.

Febrero 9.—Salaverry en su fuga se encuentra interceptado por el mariscal Miller, a quien se ve obligado a entregarse; según una versión muy difundida, Miller había contraído la obligación verbal de remitir a los prisioneros a Tambo y allí darles pasaportes a cada uno para el punto del extranejro que designasen.

Febrero 10.—Toma el mando del bergantín de guerra **Congreso,** el capitán de navío Jorge Young, dejando a cargo de la capitanía del Callao a su primer ayudante teniente de fragata Damián Alzamora.

Febrero 11.—Combate naval de Pabellón de Pica. Se llevó a cabo entre la goleta ballenera **Yanacocha** adquirida por los santacrucistas en Valparaíso, bajo el mando del capitán de fragata Enrique Freeman, y el bergantín salaverrino **Arequi-**

**peño,** comandado por el capitán de corbeta Ignacio Mariátegui. Este último, después de una dura lucha en la cual murió Freeman, terminó por abordar a la **Yanacocha** y capturarla. Ambas naves quedaron bastante averiadas y su personal diezmado; pero el **Arequipeño** tomó a remolque a su presa.

Febrero 14.—Con rinbombantes elogios contesta el vicepresidente de Bolivia el parte oficial que le remitió Santa Cruz por la victoria de Socabaya o Alto de la Luna.

Febrero 17.—Morán comunica con un propio especial a Orbegoso, quien se encuentra recorriendo el norte para asegurar sus planes, la noticia acabada de recibir de la derrota y prisión de Salaverry y sus subordinados.

Febrero 18.—Santa Cruz no solamente aprueba la sentencia de muerte pronunciada por el consejo de guerra contra Salaverry y sus compañeros, sino que debe llevarse a cabo de inmediato. Este mismo día, antes de salir al patíbulo y estando en capilla, escribe Salaverry su famosa protesta y además se despide por carta de su esposa. Poco después de las 5 de la tarde fueron sacados a la plaza principal de Arequipa y fusilados: el general Salaverry, general Juan Pablo Fernandini, coronel Camilo Carrillo, coronel Miguel Rivas, coronel Gregorio del Solar, coronel Juan Cárdenas, coronel Manuel Valdivia, coronel Julian Picoaga, y coronel Manuel Moya. Fue un asesinato que le hiciera mucho daño a Santa Cruz, en cambio el cadalso llevó hasta la gloria a Salaverry.

Febrero 19.—Reclama la tripulación de la goleta **Limeña,** casi amotinada, el pago de sus haberes al saber la existencia a bordo de dinero depositado; las otras naves de la escuadra se unen a la misma demanda. García del Postigo se ve obligado a dar dos pagas a la **Libertad, Monteagudo** y **Limeña.**

Febrero 20.—Fondea para rendirse en el Callao, la goleta de guerra **Limeña** al mando del capitán de corbeta R. Valencia. Este mismo día se presenta en el puerto el contra almirante Carlos García del Postigo con parte de la escuadra de su mando a fin de acordar los términos de su rendición; como fuera recibido a cañonazos por orden del general Morán, presentó un oficio de protesta y continúa viaje con sus buques hacia el norte, en busca de Orbegoso para tratar de la entrega de las naves.

Febrero 27.—Fondea la goleta nacional **Salmón,** procedente de Pisco; entre el pasaje figura Domingo Elías y Pedro Arias. Este mismo día más tarde, llega en el bergantín inglés **John Keane,** el coronel Baltazar Caravedo procedente de Islay.

Febrero 29.—Largó el ancla en el Callao el bergantín **Arequipeño** con su goleta prisionera **Yanacocha;** como el comandante Ignacio Mariátegui no pudo entablar negociaciones, abandonó los dos barcos y se asiló en la fragata de guerra francesa **Flora.**

Marzo 1º.—Entró al Callao el bergantín nacional de guerra **Flor del Mar,** comandado por Jorge Parker. Este mismo día ingresó al mismo puerto la barca nacional de guerra **Santa Cruz** y poco después el bergantín **Tres Amigos.**

Marzo 2.—Amaneció fondeada en el Callao la goleta nacional de guerra **Guadalupe,** al mando del capitán de corbeta Francisco Forcelledo. Este mismo día por la noche, fondeó el bergantín de guerra nacional **Congreso,** comandado por Jorge Young.

Marzo 5.—Dió la vela del Callao la goleta de guerra **Huachana**, en comisión para los puertos del norte.

Marzo 11.—La superioridad naval mandó una circular a todas las capitanías del litoral peruano, con objeto de que habiendo cesado la guerra y establecido firmemente el nuevo gobierno, remitiesen sus planillas de cuentas en cuanto a lo producido en todo el año 1835 y, a la vez, la inversión que se hubiera hecho de tales ingresos.

Marzo 13.—A las 6 de la tarde, fondeó en el Callao procedente de Huanchaco en cinco días, la corbeta nacional de guerra **Libertad** al mando del contra almirante Carlos García del Postigo. Este oficial general presentó una comunicación a la plaza para entregar rendido el buque y a continuación tanto García del Postigo como el comandante Boterín y el comisario de marina Pedro Salmón se refugiaron pidiendo asilo en la fragata de guerra francesa **Flora.**

Marzo 15.—El capitán de navío Jorge Young, se hace cargo nuevamente de la capitanía de puerto del Callao. En esta misma fecha por disposición superior, fue desarmada la corbeta **Libertad**, poniéndose en tierra su artillería y dejándola como trasporte: he aquí un grave error, el cual se pagaría un poco de tiempo más tarde a elevado precio.

Marzo 17.—Asamblea de Sicuani. A mérito de haberse estado ocupando Santa Cruz, por su puesto que por interés, de la asamblea convocada por Orbegoso para Sicuani, pudo llevarse a cabo su reunión en la fecha anotada. Esta declaró la independencia de los departamentos de Arequipa, Ayacucho, Cuzco y Puno, bajo la denominación de **estado Sud-peruano**, comprometiéndose a federarse con el estado que se formara en el norte del Perú y con Bolivia; asimismo acordó confiar el ejercicio de toda la suma del poder público del estado a Santa Cruz bajo el título de **supremo protector del estado Sud-peruano**; en igual forma, la asamblea encargó al protector que no omitiese ninguno de los oficios capaces de conducir a perfeccionar la confederación y dejaba a su juicio, para cuando lo permitieran las circunstancias, la convocatoria de un congreso que constituyera fundamentalmente el país. La declaratoria de Sicuani, o sea el primer paso seguro del triunfo de Santa Cruz, consta de seis considerandos y cinco artículos; presidió la asamblea el diputado por Arequipa, Nicolás de Piérola y la conformaron en total 23 diputados, los cuales dispusieron de los destinos del Perú según su criterio.

Marzo 19.—La asamblea de Sicuani dio un decreto aprobando el tratado celebrado entre los gobiernos del Perú y Bolivia, en junio 15 de 1835; votó una acción de gracias al general Orbegoso y lo nombró gran mariscal del estado Sud-peruano.

Marzo 20.—Santa Cruz desde Sicuani, lanzó una proclama dirigida a saludar al estado Sud-peruano. Este mismo día, la asamblea de Sicuani decretó la bandera y las armas del estado Sud-peruano; tal decreto lo firmó el presidente Piérola, autorizado por el secretario Cazorla. Este mismo día, también, la asamblea decretó su receso.

Marzo 22.—Santa Cruz pone el cúmplase en Sicuani al decreto de la asamblea respecto a la bandera y las armas del estado Sud-peruano; asimismo, aprobó otras resoluciones de la asamblea, incluyendo su receso.

(CONTINUARA)

# REVISTA DE MARINA

Julio y Agosto
Año 50 - No. 4

## Contenido

1964
Vol. No. 290

Pág.

**El Estado y su Política General: Determinación de Objetivos Nacionales** ... 359
Por Alumnos XXI Promoción del CAEM.

**La Relación entre la Economía del Mar y la Geopolítica.** 371
Por el Prof. Zaharia Popovici y el Dr. Víctor Angelescu.

**¿En qué consiste la Investigación Operacional?** ... 388
Por el Capitán de Fragata A.P. Miguel Colina M.

**La Investigación Operacional y sus posibles Usos** ... 393
Por el Capitán de Fragata A.P. Alberto Jiménez de Lucio.

**Riesgos Médico-Psiquiátricos en la población pesquera del Litoral Peruano** ... 397
Por el Capitán de Corbeta S.N. (M.C.) Alfredo Beyer Rossel

**Crónicas de Ayer** ... 411

**TRADICIONES NAVALES PERUANAS**
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio.

**El Perro "Cholo"**
**Las Fruteras**
**Un Compás Saltarín**

**El Primer viaje de nuestros Monitores "Manco Capac" y "Atahualpa".**
Por el Sr. Javier Buenaño Muro.

**La Guerra en el Mar** ... 433
**I.—El Crucero "San Francisco" en la Campaña de Guadalcanal.**
**II.—El fin del "Bismarck".**

**Revisando Libros** ... 439

**Notas Profesionales** ... 441

**Informaciones Mundiales** ... 451

**Crónica Nacional** ... 468

**Historia de la Marina de Guerra del Perú.—**
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.
**NOTAS AL CAPITULO V. (Continuación).**
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías.

# REVISTA DE MARINA

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Julio Giannotti Landa

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Rómulo Aste Baptista

PROMOTORES:

Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de Romaña

Capitán de Corbeta A.P. Jorge Telaya Hidalgo

## DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vines, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure, Abril 1963 a Enero 1964.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio del Estado Mayor General de Marina.



VICE-ALMIRANTE JUAN LUIS KRUGER A.
Comandante General de la Marina



VICE-ALMIRANTE ALEJANDRO MARTINEZ CLAURE,
Jefe de Estado Mayor General de Marina

REVISTA DE MARINA

Julio y Agosto 1964
Año 51 - No. 4 Vol. No. 290

# El Estado y su Política General: Determinación de Objetivos Nacionales

*La presente es una selección de las partes más saltantes del Libro "EL ESTADO Y SU POLITICA GENERAL.— DETERMINACION DE OBJETIVOS NACIONALES", que es el trabajo en Comité de los señores Alumnos Civiles de la XXI Promoción del "Centro de Altos Estudios Militares". El suscrito a efectuado un resumen de sus capítulos con el fin de presentar a los señores lectores de la Revista de Marina, un estudio tan interesante.*

Por el Capitán de Fragata A.P.
MIGUEL PEREZ CARMELINO

**Presentación del Libro.**— El citado trabajo consta de Prefacio y dos partes: La primera parte, trata de los "Fundamentos Teóricos de los Objetivos Nacionales". La segunda parte, sobre "Bases Doctrinarias de los Objetivos Nacionales del Perú".

**Prefacio.**— "¿En qué siglo de la historia discurre el Perú de la "actualidad"? Es evidente que Lima, Arequipa, Trujillo y otras cinco o seis ciudades se desenvuelven de acuerdo con el espíritu y las modalidades técnicas que informan el siglo XX; pero la mayoría de nuestras pequeñas ciudades, serranas especialmente, cursan con trabajo épocas anteriores. Una consideración sobre las distancias históricas que separan a nuestros grupos campesinos, que constituyen más de la mitad de la población del país, esclarece mejor nuestra compleja y distorsionada realidad histórica: los obreros campesinos de la industrializada agricultura del norte viven algunos siglos de adelanto en relación con ciertos grupos campesinos de la sierra sur; y milenios de historia con referencia a nuestros selvícolas que aún no han abandonado el nomadismo.

¿En qué siglo de la historia discurre el Perú de la "actualidad"?, nos preguntamos al iniciar esta reflexión. Y debemos continuar preguntándonos todavía: pero ¿a qué "actualidad" nos referimos? ¿cuál es nuestro presente? ¿en qué nivel del tiempo histórico universal debemos situar nuestra presencia? El desenvolvimiento de la historia patria, ¿nos conduce hasta la segunda mitad de este siglo patético y poderoso al que llegan las altas sociedades industriales de los pueblos más avanzados de la Tierra? Parece

que sólo tangencialmente somos un pueblo del Siglo XX.

¿Podría estimarse, fundadamente, el tiempo de nuestra "actualidad"? Si esto fuese así, nos sería menos difícil precisar nuestras necesidades colectivas, nuestras justas aspiraciones de Nación y los tipos de institucionalidad que deben presidir nuestro desarrollo. En otros términos, la determinación de nuestros Objetivos Nacionales nos resultaría más ajustada a la propia realidad".

**"Primera Parte.— Capítulo I.— Concepto de Objetivos Nacionales.—** El Concepto de Objetivos Nacionales comprende tres notas esenciales: Necesidades Colectivas, Aspiraciones Nacionales y Política General del Estado.

**Las Necesidades Colectivas** o particularmente, necesidad es un sentimiento de carencia, de insuficiencia; la naturaleza sólo excepcionalmente otorga los medios necesarios para cubrir las necesidades humanas de abrigo, hambre, vivienda, etc. casi el total de las cosas que consumimos son producto del trabajo, es decir, de la técnica, que hace que lo realicemos con el mínimo esfuerzo.

El hombre mediante su técnica se esfuerza para ahorrarse esfuerzo, un hombre, en un año, por sus propios medios físicos, puede proporcionar 180 Kilovatios-hora de fuerza, en los Estados Unidos de Norteamérica los dos billones de Kilovatios-hora proporcionado por el conjunto de sus motores primarios (máquinas de vapor, centrales eléctricas, etc.) ponen a disposición de cada uno de los 150 millones de habitantes, el trabajo equivalente de 80 esclavos.

Un hombre primitivo de nuestra amazonía dispone, en promedio, de ½ Kilovatio-hora de energía por día, es decir de su fuerza natural; un norteamericano, en promedio, dispone de 40 Kilovatios-hora de energía por día.

Aplicando estas energías a la actividad agrícola, por ejemplo, la diferencia resulta mayor: asi un indígena medio arranca del suelo 10 quintales de trigo por año de trabajo; el agricultor estadounidense que cultiva por si sólo 100 hectáreas, obtiene 3000 quintales de trigo por año de trabajo, es decir, 300 veces más.

Ahora, en lo que a bienestar se refiere, tenemos que el bienestar del hombre culto que vive en Lima se distancia mucho del bienestar del indio analfabeto que vive en Puno. Además, en cada época histórica el anhelo y el sentimiento de bienestar varían notablemente. El bienestar es pues, radicalmente relativo.

De las conclusiones que llegan en este análisis pueden reducirlas a dos principios:

a) Las necesidades humanas, condicionadas por la técnica, son únicamente susceptibles de satisfacerse en función de esta técnica.

b) La intensidad de las necesidades orienta a la técnica en la búsqueda de las causas que la producen, y en la averiguación de la cantidad de bienes y servicios capaces de producir el bienestar

que está individual e históricamente condicionado.

De estos dos principios inferimos la metodología con lo que es posible evaluar las Necesidades Colectivas de un País.

1º Estudio de la dinámica demográfica y en especial, de la económicamente activa.

2º Estudio del volumen de la producción económica nacional.

3º Estudio de los valores económicos y sociales deficitarios que derivan de la comparación de la amplitud de la población y de sus tendencias de crecimiento y el volumen de bienes y servicios producidos, así como sus razonables incrementos en el futuro.

4º Estudio de las situaciones que agudiza las intensidades de las necesidades colectivas.

5º Orientación del sentido de bienestar colectivo en función de las vigencias espirituales que definen las aspiraciones nacionales para un período histórico.

**Las Aspiraciones Nacionales,** el análisis practicado sobre "Las Necesidades Colectivas" nos ha permitido sostener, entre otras conclusiones, que el sistema de necesidades colectivas de un país se orienta hacia el bienestar colectivo, y que éste es históricamente relativo.

Las Aspiraciones Nacionales, surgen de las Necesidades Colectivas, pero otorgan a éstas un sentido y una unidad.

Para esclarecer las aspiraciones nacionales de un país es urgente determinar previamente sus necesidades colectivas, interpretar su evolución histórica y analizar la estructura de sus clases sociales así como las direcciones dominantes de sus ideologías políticas militantes.

**La Política General del Estado,** es la acción que se ejerce en todos los campos de la vida del país, con el fin de conseguir el bienestar espiritual y material de la Nación y la seguridad integral del Estado. La Política General del Estado concreta sus finalidades en Objetivos Nacionales.

**La Derivación de los Objetivos Nacionales,** Cualesquiera nación sólo tiene dos grandes sistemas de objetivos: Objetivos de Bienestar General y Objetivos de Seguridad Integral.

**Capítulo II.—La Cultura de Occidente y el sentido de sus crisis.**— Este capítulo trata de la cultura de occidente y el sentido de su crisis, en esta parte hace el siguiente comentario: "Un ensayo acerca de los Objetivos Nacionales de cualesquiera nación del mundo, debe fundarse en el análisis de la situación mundial de la actualidad sinó desea perderse en los espejismos de la ucronía y de la utopía".

Trata además, de la constelación histórica de la contemporaneidad, diagnosis de la época, crisis de las ideologías potilícas, el sentido de la planificación y la dialéctica del estado, y los derechos del ser humano; entre otras cosas consideran, por lo expuesto, que la determinación de los

Objetivos Nacionales de cualesquiera nación implica dos supuestos ineludibles.

a) El conocimiento riguroso de la situación histórica y social por la que discurre el mundo, a fin de evitar sus gravísimas deficiencias y orientarlo conforme al destino esencial del hombre que es el dominio del espíritu, es decir, de la libertad, de la justicia y de la paz.

b) La visión clara y fundada de la situación nacional desde el punto de vista de sus aspiraciones históricamente condicionadas, de sus necesidades humanas y técnicas, del valor de sus recursos y energías espirituales, de sus posibilidades y de sus relaciones con los restantes países del mundo.

**Capítulo III.—La Unidad Americana y las Metas del Desarrollo Iberoamericano.**— Este capítulo trata sobre la Apertura de América, interpretación de la revolución ibero-americana, de la unidad de América que nace, en la realidad socio-económica de ibero-américa y su orientación hacia el progreso, dice entre otras cosas: "Los Países Ibero-Americanos se debaten en un grave sub-desarrollo. El ingreso medio del habitante ibero-americano es más o menos 1/3 del europeo y equivalente a 1/7 del poblador estadounidense. Esta pobreza es consecuencia de tres factores: el económico, el social y el político que no se desenvuelven conforme a planes racionalmente establecidos.

Económicamente los países ibero-americanos poseen una industria incipiente porque no existe el capital necesario para desarrollarla, porque es necesario importar maquinarias y equipos, porque no existe mano de obra debidamente capacitada, porque se carece de mercados internos y externos para colocar las producciones y porque, finalmente la política de los gobiernos no la favorecen.

Esto explica, que el 60% de la población vive todavía de la agricultura, y sin embargo, sólo contribuye con ¼ de la producción total de bienes y servicios; además, el producto bruto, por habitante, en la agricultura no alcanza a 1/3 del logrado por la población empleada en otras actividades económicas.

La baja productividad de la agricultura se debe a la extrema desigualdad en la distribución de la propiedad de la tierra, al bajo rendimiento de la mano de obra empleada y a la utilización de métodos ineficientes de producción.

La mala distribución de la tierra se aprecia considerando que del 3% al 8% de los propietarios de la tierra poseen el 60 al 80% de la superficie agrícola; además, en la mayoría de los países ibero-americanos del 75% al 80% de la superficie agrícola cultivada representa sólo del 5% al 10% del total de área cultivables.

Socialmente esta extrema pobreza aumentada por la carencia de oportunidades de ocupación, se refleja en el pésimo estado de salubridad y de la vivienda, en el bajísimo nivel de e-

ducación de los pueblos y en el desajuste de los ingresos fiscales.

En cuanto al problema de la vivienda, se estima que del 30% al 40% de la población de las principales ciudades ibero-americanas viven en tugurios y en barriadas marginales aglomeradas.

El nivel general de educación en ibero-américa es de sólo dos años de escuela, y el analfabetismo representa un promedio de 40% en la población de más de 15 años.

Los ingresos fiscales son muy inferiores a los que se requieren para atender los gastos necesarios y a los que podrían movilizarse porque los grupos con altos ingresos evaden el pago efectivo de los impuestos, mientras los grupos de ingresos medios y bajos soportan el grueso de la carga fiscal. Los ahorros de las clases adineradas se invierten, en gran medida, en actividades improductivas. Estos factores has dado lugar a que se recurra al financiamiento inflacionario de los programas de gobierno. Finalmente, otro aspecto desalentador es que los mercados exteriores para los principales productos de exportación se están reduciendo y la tendencia de los precios es depresiva; esto expresa la urgencia de un programa de inversiones de capital para la diversificación agrícola e industrial.

El progreso económico-social de los países de ibero-américa, así como su planificación deben abocarse a la solución de dos problemas de naturaleza previa:

a) La exportación de productos básicos.— Los cambios frecuentes y violentos de los precios de las mercaderías causan serio perjuicio a las economías de las naciones ibero-americanas, . . .

b) La inestabilidad de los mercados de exportación.— La exportación de los productos primarios han venido mostrando, a largo plazo, una tendencia de crecimiento menor en proporción a aquella que registra la producción de manufacturas . . .

**Las Metas de Desarrollo Ibero-Americano**.— Aquí se exponen una serie de objetivos e ideas que entre otras citamos:

> "La definida imagen de la conciencia histórica de América y su necesaria unidad.— Las naciones van uniéndose en grandes bloques continentales para la realización de los procesos de desarrollo económico y para la defensa; estos bloques no bien formados aún ya se oponen los unos a los otros. Sólo América parece no poseer una visión clara de esta situación" . . .

**Intensificación del desarrollo económico como medio para alcanzar mejores niveles de vida**.— . . . "un programa de desarrollo para ibero-américa significa movilizar todos sus recursos humanos, físicos y financieros a fin de:

a) Lograr que cada país, durante los próximos diez años, incremente una tasa promedio anual 2.5 por ciento el ingreso real por habitante. Algunos países ya han

logrado en la década de 1950 — 1960 más de 2% anual por habitante, como el crecimiento anual de la población es de 2.5%, durante el próximo decenio con un incremento de 2.5% del ingreso per cápita, se tendría un crecimiento del producto bruto real de 5% al año, con este mínimo la producción total de Ibero-América en 1970 elevaría en un 63% al nivel de 1960. Este incremento promedial sería resultado de un desarrollo de la agricultura, la industria y las infraestructuras, asi como de la estabilización de precios en los mercados y de una promoción social que incida especialmente sobre una mejor distribución de los ingresos per cápita, sobre la vivienda y la salud.

b) En agricultura es urgente estudiar los recursos agrícolas naturales, y establecer un sistema de tenencia de la tierra que permita a sus propietarios utilizarla eficientemente, se debe eliminar el latifundio y el minifundio a través de un proceso de reformas institucionales y sociales . . .

c) Acelerar el proceso de la industrialización con tendencia a una diversificación equilibrada de las estructuras económicas para evitar la monoproducción. Fomentar el desarrollo de las vías de comunicación, de la minería y de las fuentes de energía.

d) La inestabilidad de los mercados para los productos de exportación debe ser, en la medida de lo posible, disminuída. Para contrarrestar las tendencias seculares de inestabilidad de mercados es necesario:

1) Expandir los mercados para aumentar el consumo externo.

2) Diversificar la producción para aumentar las posibilidades de demanda en los mercados;

3) Industrializar los excedentes; y

4) Orientar la política de producción de materias de exportación según las posibilidades del mercado mundial.

e) Alcanzar una mejor distribución de los ingresos, de suerte que el proveniente del producto nacional bruto no vaya en detrimento del consumo; y que los salarios reales participen del crecimiento de la economía en su conjunto.

**Segunda Parte.— Bases Doctrinarias de los Objetivos Nacionales del Perú. Capítulo IV.— Las Necesidades colectivas del Perú.**— Siguiendo la metodología expuesta como conclusión en el Capítulo I: "Concepto de Objetivos Nacionales", para poder estudiar las Necesidades Colectivas, nos planteamos el problema de saber: Cuántos somos y cómo somos; qué tenemos, y qué nos falta o de qué carecemos.

**Análisis demográfico y distribución de la población económicamente activa.**

Es necesario efectuar este estudio para contestar a la pregunta que nos formulamos de: cuántos somos y cómo somos.

Analizando el crecimiento demográfico desde 1940, encontramos que hasta 1960, o sea en 20 años, la población ha aumentado en un 55% sobre la base de las primeras proyecciones se estima que para 1967 se habrá duplicado la población de 1940. De la misma forma, para 1980 se habrá triplicado la población de 1940 y duplicado la de 1960.

El crecimiento demográfico no ha sido uniforme en las diferentes regiones del país. Se ha producido un verdadero desplazamiento de población de unas regiones a otras.

**CRECIMIENTO PORCENTUAL DE LA POBLACION 1940 A 1961**

| | |
|---|---|
| **República** | 66.96% |
| Madre de Dios | 199.55% |
| Huancavelica | 22.20% |
| Tumbes | 103.83% |
| Ancash | 38.48% |
| Lima | 179.99% |
| Tacna | 90.31% |
| Puno | 25.29% |
| San Martín | 71.44% |

La población está muy desigualmente distribuída en la geografía nacional, según los datos del Censo de 1961 las densidades de poblaciones varían desde 54.18 habitantes por kilómetro cuadrado en Lima, hasta 0.44 habitantes por kilómetro cuadrado en Madre de Dios. Sin considerar la densidad del Callao que es de 2,603.22 habitantes por kilómetro cuadrado.

**DENSIDAD DE POBLACION, PERU 1961**

| | | |
|---|---|---|
| **República** | 8.71 | Habitantes por Kilómetro Cuadrado |
| Lima | 54.18 | idem. |
| Madre de Dios | 0.44 | idem. |
| La Libertad | 26.58 | idem. |
| Tumbes | 8.59 | idem. |
| Apurímac | 20.53 | idem. |
| Moquegua | 3.32 | idem. |
| San Martín | 3.36 | idem. |

El Cuadro explica que las densidades regionales diferentes son, en parte el producto de los desplazamientos masivos de población de las regiones del Norte y Sur al Centro.

La población ocupada en la industria ha aumentado de 17.5% en 1950 a 19.1% en 1959; la población activa ocupada en el comercio se ha elevado del 4.4% al 5.6% y la ocupada en los sectores financieros diversos y servicios, incluyendo el transporte y la energía se ha incrementado del 10.2% al 17.7%; los participantes en la minería se ha mantenido invariables en 1.8%.

El Perú, aparentemente, es un país de escasa población humana de 7.77 personas por kilómetro cuadrado pero si se considera la población del territorio en relación con el área

total cultivada, se tiene una densidad población-tierra muy alto, prácticamente de 586 personas por kilómetro cuadrado.

El desarrollo económico de un país parece estar en razón inversa del número de personas dedicadas a la agricultura. En nuestro país el 60% de la población vive de esta actividad.

La rama más importante de la actividad económica es la agricultura y ganadería contribuyendo con el 29% a la Renta Nacional.

El producto nacional bruto per cápita que mide en cierta forma la disponibilidad media de bienes y servicios nacionales se puede apreciar en la extraordinaria tasa de crecimiento demográfico de más de 3% por año ha neutralizado el desarrollo de algunos sectores como el agropecuario, cuyo lento ritmo de crecimiento per cápita con relación al mostrado por las demás actividades constituye un "cuello de botella" que ha impedido alcanzar un desarrollo equilibrado.

Debe anotarse que las variaciones en la disponibilidad de bienes y servicios son de fundamental importancia para la economía nacional porque tales fluctuaciones determinan la magnitud del consumo interno y el nivel de la inversión, o sea el grado efectivo de capitalización y por lo tanto las posibilidades de desarrollo de la economía peruana en los próximos años.

**Necesidades Colectivas Primarias: Alimentación, Salud, Vivienda y Educación**.— Siguiendo la metodología del trabajo, analizaremos: "¿Qué nos falta o de qué carecemos?".

**La alimentación**.— La organización para la alimentación y la agricultura de las Naciones Unidas (FAO), ha estimado que el hombre peruano promedio debe consumir 2600 calorías por día. Se calcula que en realidad el peruano promedio consume 2000 calorías diarias. Este promedio, sin embargo, es muy poco significativo porque existen grupos sociales cuyos integrantes individuales consumen más de 3000 calorías diarias, mientras grandes masas, sobre todo en los Departamentos andinos del sur, tienen una alimentación inferior a las 1500 calorías por día; y desde el punto de vista del déficit de proteínas de origen animal, mientras en Estados Unidos cada habitante al día consume 61 gramos y en Chile 30, en el Perú se llega sólo a 12 gramos diarios. Esto significa que una considerable parte de la población nacional llega, incluso a la inanimación. Esto significa también, que la alimentación debe ser declarada servicio público.

La seguridad social cuando menos, debe asegurar a cada trabajador y a su familia un salario que garantice un ingreso vital, según el costo de vida de cada región. Desde hace diez años la renta "per cápita" peruana es de S/. 10.00 diarios, sin embargo, hay grupos cuyo ingreso individual diario es de S/. 20,000.00 y amplios sectores de campesinos de la sierra cuya renta individual es de S/. 1.00 al día (1).

(1) N. del R. Este Libro fue editado en el año 1963.

**La vivienda**.— El problema de la vivienda es tan clamoroso como el de la alimentación. Los movimientos migratorios hacia las ciudades, debido, entre otros factores, a la pobreza del campesino, han agravado la situación de la vivienda, así, por ejemplo, en 1940 el 64.4% de los habitantes del departamento de Lima habían nacido en él; en 1953, en la barriada de San Cosme, de 5000 personas censadas, sólo el 44.4% procedían del departamento. Las fuertes migraciones sobre las ciudades grandes han originado las "barriadas".

Es urgente que el Estado obligue a las Compañías de Seguros que ejercen sus actividades en el país, a cumplir la ley que las obliga a invertir cierta proporción de sus reservas en propiedades inmobiliarias.

Se debe, también, estimular las cooperativas de vivienda, concediéndoles las facilidades crediticias necesarias y otorgándoles una reducción en los costos de los terrenos destinados a vivienda popular y en los materiales de construcción.

La vivienda rural, tanto en la costa como en la sierra, es de misérrima condición y carentes de todo servicio.

Existen leyes que obligan a los hacendados y empresarios de centros colectivos de trabajo a la construcción de viviendas obreras; pero estas leyes no se han cumplido.

**Necesidades Colectivas secundarias: reforma institucional básica del Estado y educación administrativa.**— El fundamento para la promoción del hombre peruano y para el funcionamiento de un sistema educativo de acuerdo con sus necesidades y aspiraciones, se basa en cuatro hechos:

A) La explosión demográfica por lo que estamos atravesando, así como los misérrimos niveles de vida de nuestro pueblo, nos imponen la tarea imprescindible y urgente de incrementar al máximo nuestra capacidad de producción. La movilización nacional para el desarrollo debe ser planteada en forma total; es necesario destruir las viejas actitudes feudalistas de invertir la mayor parte de los capitales en tierras y comercio, descuidando las industrias productivas; suprimir la excesiva protección aduanera para la industria local, que engendra peligrosos monopolios nacionales, elevando los precios de venta y desmejorando la calidad del producto. Se requiere invertir más del 50% del capital por encima del nivel actual. La política de inversión de capitales para la industrialización debe fundarse en la defensa de la estabilidad del valor del signo monetario y en la reducción de los impuestos indirectos que gravan las rentas provenientes del trabajo. La ley de promoción industrial requiere ser ampliada en el sentido de fomentar las industrias de montaje que emplean gran cantidad de mano de obra; de dar mayores estímulos a las industrias de exportación; e incrementar los incentivos para la reinversión de utilidades.

El Banco Industrial requiere negociar un préstamo del Banco Mundial para PROVEERSE DE MAYORES FONDOS, de suerte que pueda otorgar

préstamos hasta por diez años, y pueda, también, ayudar a los inversionistas a aumentar la inversión bruta en la industria en un 50% cada año.

B) El problema de la tierra; debe efectuarse la reforma agraria, orientada a la modificación del sistema de tenencia de la tierra, al aumento de las tierras de cultivo y al incremento y diversificación de la producción.

La estructura económica sustentada en el latifundio debe ser abolida, adjudicándose a los campesinos, en propiedad, las tierras expropiadas. La reforma agraria para ser efectiva requiere de tres condiciones básicas:

1º Proporcionar ayuda técnica y económica.

2º Proteger las áreas cultivadas incrementando los sistemas de riego y las fábricas de fertilizantes.

3º Organizar la distribución de los productos agrícolas para defender los intereses de consumidores y productores.

C) La absorción de la mano de obra debe ser consecuencia del incremento de la producción industrial y de la Reforma Agraria.

D) Reforma de las Estructuras y Sistemas Administrativos.—

La Administración Pública debe organizarse sobre bases técnicas que estén en función de los planes integrales de desarrollo del país, y aseguren, por lo mismo, su máxima eficiencia operacional; y requiere, también, un definido sentido ético ajeno al fraude, al engaño, al peculado y al cohecho, que garantice no sólo un desenvolvimiento moral, sino que otorgue a todo peruano la confianza que debe tener en los funcionarios y empleados que realizan las tareas de la administración nacional.

En 1955, según datos consignados por el Banco Central de Reserva del Perú (1957), 289 grandes empresas percibieron el 77% del total de las utilidades declaradas, mientras que las 18834 empresas restantes apenas llegaron al 23%. En la actualidad, 500 accionistas dominan la propiedad de la tierra y cada uno de ellos gana más que 2000 campesinos juntos. Los grandes empresarios y los latifunditas manejan las empresas bancarias y éstas no sólo controlan todo el proceso económico nacional y regulan y definen el tipo de la producción en beneficio de las empresas extranjeras y de la plutocracia nacional sino que, incluso controlan el estado porque ejercen control en la Caja de Depósitos y Consignaciones, en el Banco Central de Reserva, en el Banco de Fomento, en las empresas privadas, en los grandes periódicos y aún en los partidos políticos.

Muchas y eficaces son las medidas para suprimir esta incalificable situación; pero entre las de aplicación inmediata figuran, en primer término, la creación del Banco de la Nación que controlaría el crédito y el comercio exterior, regularía el valor de la moneda y recaudaría la renta nacional, en segundo término, la transformación del sistema tributario sustituye el impuesto indirecto que recae sobre la economía del trabajador por

el impuesto directo que grava las utilidades, las rentas y las acciones; y en tercer término, ampliar el comercio exterior manteniendo relaciones comerciales con todos los países del mundo.

**La Conciencia Colectiva de las Necesidades y su denominador Común.**— La Estratificación económica Social y la conciencia de justicia social.—

... Elementos extremistas consideran que el cambio de las estructuras socio-económicas no puede ser pacífico, pues creen que la violencia es el único medio de anular la desigualdad.

En el otro extremo están los oligarcas que poseen vastas propiedades, disfrutan de privilegios tradicionales y a menudo invierten considerable parte de su fortuna en el exterior, en vez de contribuir al desarrollo del país; algunos se oponen al progreso.

Este capítulo trata además sobre "Colonización de la Selva", "La Empresa" y "Urgencia de la Planificación".

**Capítulo V.—Las Aspiraciones Nacionales.—**

Trata de los siguientes puntos:

1) La Etnografía y la Sociedad peruana en la colonia.
2) El Cesarismo Nacionalista.
3) La Surgencia del Estado Moderno.
4) El Burocratismo y la Demagogia.

En el último punto trata sobre los partidos políticos del Perú, desde el gobierno del Sr. D. Augusto B. Leguía (1908) y hace un estudio muy detallado y verídico de la influencia que los partidos políticos han tenido en la vida política del país.

5) Clases Sociales en el Perú

Aquí dice que en el Perú se distinguen tres clases sociales: La Clase Dominante (compuesta del Grupo Aristocrático y el Grupo de Poder Económico), la Clase Popular y la Clase Media.

Sobre estas clases hace un interesante comentario el Libro.

6) Las Aspiraciones Nacionales y su denominador común.

...El Perú no se ha desprendido del liberalismo del siglo pasado: una casta plutocrática continúa explotando a nuestro pueblo. Debido a la expansión de capitales, no existe competencia industrial, y en consecuencia, se forman verdaderos monopolios. Además, los impuestos a la producción son mucho más bajos que en otros países, y las ganancias del capital inmensamente superiores...

Las causas de la insatisfacción de las necesidades colectivas de nuestro pueblo radican básicamente en las deficiencias de las estructuras socio-económicas, que engendran:

1) Inestabilidad del signo monetario y escasa capacidad de mercado interno.
2) Carencia de capitales de inversión.

3) Falta de mano de obra calificada; y

4) Ausencia de planificación nacional.

Termina este Libro con una **conclusión,** condensada que dice, entre otras cosas: El Objetivo de Bienestar Nacional básico es:

**Promover al hombre peruano a niveles de vida que estén de acuerdo con la dignidad humana y los principios de la Justicia Social.**

De este gran objetivo Nacional derivan en forma inmediata otros cuatro Objetivos de Bienestar Nacional:

a) Elaboración de un sistema de asistencia social capaz de resolver los problemas de la alimentación, vivienda, salud pública y seguridad social;

b) Orientación y fomento de la educación de acuerdo a las exigencias nacionales;

c) Incremento de la producción, adecuada utilización y distribución de la tierra y absorción de la mano de obra.

d) Reforma institucional básica del Estado y del sistema de Administración pública en el sentido de su mayor eficiencia y honestidad.

Y para terminar con la presentación de este interesante trabajo, voy a citar dos párrafos más del Prefacio del Libro: "El estudio monográfico que se ofrece, no pretende haber alcanzado el máximo de eficiencia, pero, constituye en sí, un esfuerzo realizado en favor del desarrollo de nuestra patria".

"El CAEM, en su afán de contribuir al progreso del país mediante su labor investigadora se propone profundizar y mejorar cada vez más estos estudios, que al igual que la presente monografía, se darán a la publicidad.

Si el presente trabajo incrementa, en alguna medida, el interés, ya manifestado en nuestro pueblo, por el conocimiento de la "cosa pública", y su participación efectiva en ella, consideramos que no ha sido inútil".



# La Relación entre la Economía del Mar y la Geopolítica

Por: ZAHARIA POPOVICI y VICTOR ANGELESCU

*NOTA DE LA REDACCION.— La Revista de Marina teniendo en cuenta la gran actualidad que reviste hoy por hoy el problema económico, sobre todo el relacionado con el mar, ha solicitado la autorización del señor Profesor Saharia Popovici, a fin de publicar en estas páginas el capítulo XIX de su libro "La Economía del Mar", el que a continuación brindamos al alto criterio de nuestros lectores.*

## 1. Introducción.—

Nuestro esfuerzo dirigido hacia la presentación de un panorama universal de la "economía del mar" resultaría incompleto sin una consideración de las relaciones que tiene con la geopolítica.

Como hemos indicado en la primera parte del libro, la economía del mar abarca el estudio de la relaciones que se establecen entre el hombre y la bioeconomía del mar, a través de sus actividades, especialmente la explotación de los recursos biológicos.

La geopolítica, en cambio, trata de las relaciones entre el espacio terráqueo, o parte del mismo, y los procesos políticos. Como rama de la ciencia se basa en los fundamentos de la geografía política, disciplina que estudia las relaciones entre el Estado y el espacio (suelo) ocupado. La geopolítica proporciona conocimientos que sirven de guía para la futura acción política de índole práctica.

Para establecer las relaciones posibles entre la economía del mar y los procesos políticos que engendra directa o indirectamente, partimos de la relación fundamental que existe entre causa y efecto, a la que expresamos bajo el aspecto de acción y relación.

En la síntesis que presentamos a continuación, colocamos los procesos más característicos de la economía del mar en el rubro "ACCION" y los distintos procesos políticos, a los cuales pueden llevar , en el rubro "REACCION". Esta representación original puede ser objetable; no obstante, constituye un esquema bastante didáctico que permite seguir, paso a paso, los procesos característicos de la explotación del mar y los procesos de índole política que tienen alguna atingencia con ellos.

## A. Economía del mar
### "ACCION"

1. Observación sobre la presencia de los recursos biológicos y de limitación cartográfica de las áreas de pesca.

2. Predicción de las posibilidades de su explotación comercial.

3. Organización de los medios de explotación (buques y métodos).

4. Modernización de la flota pesquera mediante:

Incorporación de buques de gran autonomía y capacidad de bodegas.

Incorporación de buques fábricas.

5. Expansión:

Viajes a las áreas de pesca del mar contiguo.

Viajes a los mares distantes, para la explotación de determinados recursos biológicos.

Transformación de las áreas no explotadas en áreas productivas.

Desplazamiento de los pescadores.

6. Interferencias:

Explotación pelágica de los organismos migradores.

Penetración en la zona contigua y el mar territorial de otros Estados.

Monopolio de la explotación de ciertos recursos biológicos.

Monopolio de la pesca en determinadas áreas marítimas.

Dominio marítimo de índole económica.

7. Tendencias actuales:

Intensificación acelerada de la explotación del espacio marítimo y sus recursos para satisfacer los requerimientos alimenticios de la humanidad.

Aprovechamiento cada vez más completo de la fertilidad potencial del mar.

Explotación progresiva de los recursos de la región oceánica y de los mares polares.

Reducción del número de las embarcaciones pesqueras y aumento del tonelaje, fuerza y autonomía de los buques pesqueros que se agregan a la flota como unidades nuevas.

## B. Geopolítica
### "REACCION"

1. Predominio absoluto de los intereses económicos de los individuos.

2. Ausencia de una política clara de fomento de la explotación pesquera del mar.

3. Legislación de pesca y caza marítima en las aguas del "mar territorial".

4. Esbozo de una política de fomento de la pesca y acuerdo de créditos para la compra de buques pesqueros.

Esfuerzo del Estado para mantenerse a la par con los Estados vecinos en materia de organización de la flota pesquera.

Organización de los pescadores.

Reglamentación de las condiciones de trabajo en el mar como pescadores y como obreros en los buques fábricas.

5. Defensa contra la expansión:

Pretensiones de extensión del límite del mar territorial por razones de seguridad y conservación de los recursos del mar territorial y de la zona contigua para los habitantes del Estado costero amenazado por las incursiones de los buques pesqueros de bandera extranjera con fines de explotación.

Litigios velados.

Procesos abiertos y arbitraje.

6. Organización de la defensa y legislación para asegurar la navegación y pesca de los habitantes del país mediante:

Convenios bilaterales y multilaterales, estableciendo las condiciones de explotación del mar en zonas de interés común y

Proclamaciones nacionales de soberanía y derechos resultantes.

7. Tendencias actuales:

Estímulos para aplicar los principios modernos de conservación de los recursos biológicos del mar y asegurar su explotación continua con beneficio para los habitantes del Estado.

Intentos de modificar la antigua doctrina del mar libre.

Estímulos para modificar el Código de Derecho Internacional, reconociéndose las declaraciones nacionales de soberanía.

Política modificada de organización de la flota pesquera y de la explotación del mar por cada Estado, con la intención de incorporar al territorio estatal extensiones cada vez mayores del espacio marítimo.

**2. Acción en el campo de la explotación del mar.—**

La primera acción en el campo de la economía del mar es la observación sobre la presencia de los recursos naturales, su distribución y abundancia variable en espacio y tiempo. Le sigue la comprensión de los procesos naturales de producción y renovación de los recursos biológicos. Luego viene la representación cartográfica de las principales áreas de distribución de los recursos y, por último, sigue el cálculo de la razón de producción y la predicción de las posibilidades de su explotación comercial.

Esta sucesión de acciones nos parece lógica, ya que debemos realizar observaciones antes de comprender; conocer y comprender antes de realizar una carta; estimar y calcular antes de predecir, y predecir las posibilidades antes de invertir capitales.

En la segunda parte del libro, al presentar los principales recursos biológicos del mar, se demostró que ellos difieren de un mar a otro y también de una región a otra o de un nivel de profundidades a otro. Los recursos de mayor importancia económica son pocos y se encuentran en determinadas zonas. Así los cetáceos abundan durante el verano en los mares polares. Los salmones del género Oncorhynchus pueblan las aguas templadas frías del mar de Bering y los ríos de las tierras adyacentes. El arenque forma grandes cardúmenes en las aguas templadas frias del Atlántico Norte. Los atunes prefieren las aguas intertropicales. Los gádidos se desplazan preferentemente cerca del fondo, mientras que la caballa, anchoíta y muchos selacios se desarrollan mejor en las aguas templadas cálidas. Los langostinos abundan en ciertos mares subtropicales con fondo de fango orgánico, mientras que otros crustáceos prefieren el fondo rocoso. Eso demuestra que los recursos biológicos no tienen distribución universal en toda la extensión del espacio marítimo, o bien, que los recursos del mar que interese a la pesca difieren con el espacio. Para la economía del mar, cada área del espacio marítimo adquiere, de este modo, otra importancia, según los organismos que alberga, su abundancia relativa, el monto de las capturas que pueden obtenerse durante la explotación y el valor comercial de los mismos.

La diferencia del valor atribuído a las distintas zonas o áreas del espacio marítimo repercute en la actividad de los buques pesqueros. Ellos ponen de manifiesto la tendencia de dirigirse hacia las áreas más cercanas en que hay recursos biológicos de alto valor económico y de desarrollar sus actividades principalmente en éstas. De este modo se lega rápidamente a una concentración de buques pesqueros de distinta nacionalidad en áreas marítimas de extensión limitada, pudiendo tener efecto como:

1º Una disminución general de la cantidad de recursos biológicos existentes en el área.

2º Una merma de la captura por barco.

3º Un aumento del número de días de permanencia en el mar para llenar la capacidad de las bodegas.

4º Un aumento correspondiente de los gastos de explotación, seguido por una disminución del beneficio comercial por buques y viaje.

Es lógico que tal situación termina, tarde o temprano, con el descontento de los pescadores; se crean, frecuentemente, situaciones equívocas y de tensión entre los buques de distinta bandera. El choque de intereses entre los pescadores puede generalizarse y reclamar la intervención de los Estados a los cuales pertenecen.

a) LA ORGANIZACION DE LOS MEDIOS DE EXPLOTACION.— Esta comienza con la explotación y se intensifica a medida que aumenta el interés de cada Estado en la obtención de los productos del mar. Abarca sucesivamente:

1º La mecanización de las embarcaciones pesqueras.

2º La incorporación de buques de mayor tonelaje, mayor capacidad de bodegas y mayor autonomía.

3º La adquisición de buques-fábricas.

4º La organización de expediciones formadas por: un buque-fábrica que sirve de buque-madre, una flotilla de buques de caza (de ballenas) o pesca y otros buques de almacenamiento de los productos pesqueros capturados o elaborados por la factoría flotante.

Esta sucesión progresiva en la organización de la flota pesquera crea nuevas posibilidades a la explotación del mar y una de ellas, posiblemente la más espectacular, es la expansión.

b) LA EXPASION DE LAS ACTIVIDADES PESQUERAS EN EL ESPACIO MARITIMO.— Se realizó como en efecto de la organización de la flota pesquera. Al principio, se efectuaron viajes cortos al mar territorial y áreas de la zona contigua. Le siguieron viajes a los mares más próximos con veleros y pesqueros de dimensiones moderadas. Con la incorporación de buques pesqueros de gran autonomía y de los buques-fábrica, se efectuaron viajes a mares distantes.

Los atuneros de California comenzaron a viajar a las islas Galápagos para la pesca del atún y los procedentes del Japón se dirigieron a la región intertropical del Pacífico Oriental con el mismo objetivo. Los franceses, portugueses, españoles, alemanes y escandinavos volcaron su interés hacia las regiones frías de Islandia, Groenlandia y Terranova, cuya riqueza extraordinaria en gádidos conocían desde hace siglos. Los balleneros de Noruega, Inglaterra y Alemania, cruzaron el Atlántico en todo su largo y los Japoneses hicieron el mismo viaje en el Pacífico para poder cazar cetáceos en los mares antárticos.

Esta expansión de los pescadores hacia regiones cada vez más apartadas es una de las principales manifestaciones de la explotación de los recursos biológicos del mar. Demuestra que estos recursos pueden ser aprovechados con verdadero éxito sólo por los Estados que disponen de una flota pesquera numerosa y eficiente. Pero los modernos buques de pesca de gran autonomía y capacidad de bodegas, como también las expediciones pelágicas, formados por buques-fábrica y su flotilla de buques de pesca y caza y otros buques de carga de los productos capturados y elaborados, representan inversiones de grandes capitales y requieren gastos de mantenimiento relativamente altos. Para hacerles frente y asegurarse también un rendimiento comercial que justifique la inversión y los gastos, dejando también un margen de ganancia aceptable, necesitan obtener grandes capturas. Es por ello que deben realizar viajes a lugares de pesca donde hay abundancia de organismos marinos explotables y que están situados, muchas veces, a gran distancia de los puertos que le sirven de base.

c) INTERFERENCIAS.— La posibilidad de visitar regiones distantes tuvo varios efectos. En primer término, contribuyó a la intensificación de la competencia por la obtención de los mismos recursos biológicos en determinadas regiones del espacio marítimo. En segundo lugar, permitió a los buques un acercamiento al borde de los mares epicontinentales, la incursión en la zona contigua y también la penetración en el mar territorial sobre el cual ejercían la soberanía otros Estados. El caso más conocido es dado por la acción de los pesqueros japoneses; cuando Estados Unidos de Norte América adoptó medidas de protección del salmón en sus aguas territoriales, los japoneses llevaron la pesca pelágica de estos peces hasta el linde del mar territorial, capturándolos durante su migración y anulando, lógicamente, el efecto de las medidas de conservación. Otro caso se tiene en la acción de los atuneros de California en las aguas del Perú.

Esta forma de expansión de las actividades pesqueras y la convergencia de los buques pertenecientes a distintas naciones hacia las áreas donde hay ciertos recursos biológicos, con el objetivos de obtener la mayor captura, lleva en sí el germen de la discordia. Este se puso de manifiesto en el choque de intereses por la obtención de un mismo recurso biológico, o por el dominio de un mismo sector restringido del espacio marítimo, caracterizado por la abundancia de un recurso biológico con el elevado valor comercial. Se llegó a litigios entre los pescadores y luego entre los Estados a los cuales pertenecían. Se formularon pretensiones de acuerdo con los intereses de cada Estado y eso estimuló el desarrollo de procesos políticos y el dictamen de soluciones de carácter internacional.

d) La CONQUISTA ECONOMICA DEL MAR.— "Cada buque representa una porción flotante del territorio del Estado cuyo pabellón enarbola. De acuerdo con esta fórmula clásica,

la extensión de los viajes, con fines de explotación de los recursos biológicos del mar, representa una forma moderna de "conquista económica" del espacio marítimo. Constituye, al mismo tiempo, una posibilidad de transformar las áreas marítimas con valor económico negativo en áreas con valor positivo, ya que contribuyen al aprovechamiento de parte de la producción natural de la misma de la cual no se había hecho uso previo.

La expansión pesquera significa, además, una extensión considerable de la superficie explotada en beneficio del Estado cuya flota es capaz de efectuar viajes largos y permanecer durante varias semanas en regiones apartadas del mar.

e) EL DOMINIO MARITIMO DE INDOLE ECONOMICA.— Todos conocemos de la historia las luchas que se libraron en el curso del pasado por la obtención del dominio marítimo. Como el espacio marítimo representa 2/3 del espacio terráqueo y es una unidad, su dominio único podía asegurar a un determinado Estado prácticamente al dominio del mundo. Este dominio absoluto no puede realizarse aún y por ello asistimos a tantos choques de intereses entre las potencias marítimas que tienen más pretensiones que poder real.

En la actualidad, la explotación del mar y el esfuerzo de amplitud variable con el que se efectúa por las flotas pesqueras de los distintos Estados, puede ser causa de tales choques. Esta afirmación requiere una explicación más amplia. Nosotros distinguimos un dominio marítimo de índole político-militar, fundado en la ascendencia política adquirida por un Estado en el concierto de los Estados y en su fuerza naval, y un dominio marítimo de índole económica, basado en el gran radio de acción de la flota pesquera y su alta capacidad y eficiencia de explotación de los recursos biológicos del mar. Lo vemos puesto de manifiesto en la región antártica, a través de la industria ballenera que se realiza allí; del total de 17 expediciones pelágicas, pertenecientes a las 6 naciones, que visitaron dicha región en el curso de la temporada de 1953/54, participando de la caza de cetáceos, 52,94 % inglesas, sumando 70,59 % del total de las expediciones participantes. Del total de 2,282.526 barriles de aceite obtenidos, las expediciones de las dos primeras naciones y sus dos (2) factorías terrestres, situadas en las islas Georgias del Sur, obtuvieron en conjunto 1.562.— 701 barriles, o sea un 68,37 % del total general.

El dominio marítimo de índole económica se exterioriza también en la pesca de los atunes practicada en la región oceánica del Pacífico Oriental, donde la gran mayoría de los buques atuneros pertenece a los Estados Unidos de Norte-América. En segundo lugar y con un porcentaje mucho menor están los buques atuneros del Japón. Podemos citar como ejemplo al buque atunero "Western Ace", del cual se afirma que es el mayor de su tipo en el mundo. Trátase de un remolcador de salvamento transformado en atunero que tiene la eslora de

51.92 m., motores de 1,600 H.P. y un radio de acción de 13,000 millas marinas. Puede almacenar en sus bodegas hasta 630 toneladas de atún o 180.000 salmones congelados de 3,180 Kg. Las modificaciones que se le hicieron costaron 500.000 dólares, lo que demuestra la magnitud de la inversión del capital en este tipo de embarcaciones pesqueras. Su gran radio de acción, su velocidad (11,75 nudos) y la capacidad de sus bodegas le permiten pescar y entregar atún en cualquier parte del mundo, pudiendo actuar también como buque madre, especialmente en la temporada de la pesca de salmones.

Este tipo de dominio marítimo es real e involucra la obtención de mayores cantidades de pescado para algunas, pocas, naciones; es también justificado, en cuanto se basa en el espíritu de iniciativa de los pescadores, en mayores inversiones de capital y en la capacidad técnica general más elevada de los países a los cuales pertenecen; es dinámica, por modificarse en el transcurso del tiempo, en función del número cada vez mayor de buques pesqueros de gran autonomía y gran fuerza de propulsión y de nuevas artes de pesca que desarrollan los distintos países, mientras se dedican a la explotación de los recursos biológicos del mar.

f) TENDENCIAS ACTUALES EN LA ECONOMIA DEL MAR.— El requerimiento de la hora actual es el de obtener más alimento proteico del mar para satisfacer las necesidades alimenticias de la humanidad. Este incentivo lleva a una intensificación acelerada de la explotación del espacio marítimo, puesto de manifiesto especialmente en el hemisferio sur.

La intensificación actual de la pesca y caza marítima permite reconocer, entre otras, las siguientes tendencias:

1º Reducción del gran número de pequeñas embarcaciones pesqueras y aumento del tonelaje, de la fuerza y autonomía de los nuevos buques pesqueros que se agregan a la flota pesquera de cada Estado.

2º Explotación intensificada de los recursos biológicos en la región oceánica, los mares polares y a mayor profundidad.

3º Aprovechamiento cada vez más completo de la fertilidad potencial del mar y de los recursos biológicos obtenidos.

4º Elaboración de gran parte de los productos pesqueros en el mar.

Después de esta sumaria indicación de la "acción en el campo de la explotación en el mar", veamos cuáles son los procesos políticos a los cuales dio origen o estimuló la actividad pesquera en el espacio marítimo.

### 3. Reacción: Procesos políticos, nacionales e internacionales.—

La fase inicial de observaciones y comienzo de la explotación del mar se caracterizó por el dominio absoluto de los intereses económicos de los individuos y la ausencia de una políti-

ca clara de fomento de la explotación pesquera.

Con la fase de organización de los medios de explotación, se dio una legislación nacional a la pesca y caza marítimas en algunos Estados y comenzó a aplicarse una política de fomento de la pesca, acordándose también créditos para estimular su desarrollo. Los intereses políticos se concentraron, sin embargo, sólo en la franja de tres millas del "mar territorial", acordándose poca importancia o ninguna al resto del espacio marítimo.

La modernización de la flota pesquera en varios Estados estimuló, en cambio, el desarrollo de los procesos políticos en forma inusitada. Se puso de manifiesto: primero, un esfuerzo visible de cada Estado de mantenerse a la par con los Estados vecinos en materia de organización de la flota pesquera; luego un esfuerzo de superarlos; le siguió una política tendiente hacia la organización de los pescadores y sus actividades y por último, una actividad política tendiente a proteger los recursos pesqueros del mar, para su explotación unilateral por los habitantes del país, y a defenderlos contra abusos de toda clase, cometidos por pescadores de otros países.

La expansión de las flotas pesqueras de algunos Estados marítimos hacia las aguas de la zona contigua al mar territorial, conjuntamente con el desarrollo técnico general, alcanzado en materia de circulación y transporte marítimos y aéreos, demostraron:

1º La necesidad de tener mayor seguridad en las aguas territoriales y costas.

2º La necesidad de proteger la navegación y pesca en el mar en forma más eficiente.

3º La necesidad de modificar principios y doctrinas anticuadas sobre las divisiones jurídicas del mar y la libertad de la pesca en el alta mar.

La necesidad de obtener mayor seguridad en las aguas del mar adyacente a las costas de los países marítimos y proteger los intereses nacionales en materia de pesca y caza marítima y conservación de los recursos naturales fue tantas veces comentada que no se requiere una aclaración más a no ser para agregar que la pesca no es solo una actividad económica, sino también un modus vivendi de parte de la población costera, cumpliendo así una clara función social. Requiere aclaración, en cambio, todo cuanto se refiere al punto 3º); por ello nos proponemos tratar brevemente del "principio de libertad de los mares" y las sucesivas restricciones que experimentó.

a) EL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES.— Se impuso en el curso de los siglos XVII y XVIII. Admite que el espacio marítimo es "res comunis" es decir, pertenece a todo la humanidad, mientras que los organismos marinos son "res nullius". Por lo tanto, todos los Estados pueden gozar de la libertad de navegar, explorar y explotar los re-

cursos naturales del mar. Derivan de este principio:

1º La libertad de navegar en el mar.

2º La libertad de apropiarse de los recursos naturales del mar.

3º. La libertad de elección de las áreas de pesca.

4º La libertad de ejercer la pesca y caza marítimas.

b) LAS PRIMERAS RESTRICCIONES IMPUESTA AL ALCANCE DEL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES.—Al principio del siglo XVIII se expresó la idea de que el Estado debería tomar posesión del mar costero hasta donde puede dominarlo desde la tierra. Esta idea recibió una primera aplicación práctica de 1782, al adoptarse el límite de tres millas para el mar costero, colocado bajo la jurisdicción del Estado costero. Más tarde, el límite fue modificado por algunos Estados.

El reconocimiento de esta franja de mar jurisdiccional representa una de las primeras restricciones impuestas al principio de la libertad de los mares; a esta le siguieron otras que se indicarán a continuación. Pero, para comprender su alcance, debemos conocer primero:

c) LA DIVISION JURIDICA DEL ESPACIO MARITIMO.— En 1930, la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional reconoció la siguiente división del espacio marítimo: mar territorial, zona contigua y el alta mar.

El mar territorial, denominado, a veces, también mar jurisdiccional, es la franja del mar que se extiende desde la línea de más baja marea de las costas de un Estado hasta una línea paralela a la primera, situado a una distancia convencional. (Por ejemplo a 3 millas) que representa su límite exterior.

Cada Estado costero ejerce soberanía sobre el mar territorial adyacente y tiene derecho a tomar con respecto a él todos las medidas para salvaguardar los intereses de seguridad.

La zona contigua; esta denominación, admitida por el Derecho Internacional común, se acuerda a una franja del mar, situado entre el límite exterior del mar territorial y el alta mar. Al ser contigua al mar territorial de 3 millas, tiene su límite exterior a unas 12 millas de la costa.

El Estado ejerce en ella algunos derechos de carácter administrativo (por ejemplo: la vigilancia aduanera).

El alta mar se extiende a continuación de la zona contigua y abarca la mayor parte del espacio marítimo. Algunos admiten que se limita con el mar territorial, incluyendo, de este modo en él, también la zona contigua. Para ellos, las únicas divisiones jurídicas del espacio marítimo son: el mar territorial y el alta mar.

De acuerdo con el Derecho Internacional, el alta mar no pertenece a nadie; ningún Estado puede ejercer derechos exclusivos de soberanía o jurisdicción sobre el alta mar.

d) EL PROBLEMA DEL LIMITE DEL MAR TERRITORIAL.— El Derecho Internacional adoptó como regla el límite de 3 millas para el mar territorial. Este límite fue adoptado por los siguientes Estados: Alemania, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos de Norte América, Inglaterra, Japón, Letonia y Países Bajos.

Otros Estados fijaron el límite de su mar territorial a distancia mayor. Adoptaron un límite de 4 millas: Dinamarca y Suecia; de 5 millas, Uruguay; de 6 millas, España, Portugal y Yugoeslavia; de 9 millas, Méjico; y de 12 millas, Colombia y Rusia.

El límite de 3 millas del mar territorial favoreció, desde el comienzo, a los Estados de gran poderío marítimo, como favorece también en el presente a los Estados con flota pesquera de gran radio de acción y eficacia. Ellos no sufren restricciones en la zona contigua de otros Estados; en cambio, imponen su voluntad en su propia zona contigua y, a veces, también en el alta mar adyacente.

Cabe destacar que la colocación de una franja del mar bajo la soberanía de cada Estado costero limitó el alcance del principio de la libertad de los mares, reconociéndose sólo:

1º La libertad de navegación en alta mar, bajo el control exclusivo del Estado cuya bandera enarbola el buque.

2º La libertad de pesca en alta mar, bajo las mismas condiciones.

3º La libertad de colocar cables submarinos en alta mar.

4º La libertad de circulación aérea por sobre la región del alta mar.

No obstante, se presentaron casos en que estas libertades no pudieran ser respetadas y otros, en que por tratarse de mares cerrados o de mares cuya explotación interesaba a varios Estados simultáneamente se requería una ampliación de los principios jurídicos y nuevas restricciones al principio de la libertad de los mares.

Las últimas dos guerras mundiales demostraron que el límite del mar territorial no garantizaba más la seguridad de la población de un Estado costero. Por otra parte, la expansión de las operaciones pesqueras hacia los mares de otros Estados y los litigios producidos, colocaron en primer plano político al problema de la extensión de la soberanía nacional sobre superficies más extensas del mar. Así se llegó al concepto que:

1º Cada Estado con intereses vitales en el mar adyacente a sus costas debe hacer frente a las pretensiones de otros Estados.

2º Para hacerles frente, debe tener la capacidad política y naval de prevenir, controlar y repeler cualquier acción que contraviniera los derechos del Estado sobre parte del espacio marítimo, contiguo a sus costas.

3º El Estado debe poseer también las armas jurídicas necesarias para sostener sus derechos, refutar pretensiones de otros Estados sobre el mar contiguo y justificar su propia reacción.

4º Ante el progreso tecnológico alcanzado y los requerimientos actuales de una mayor seguridad para el Estado costero, el concepto sobre el límite de 3 a 12 millas del mar territorial puede considerarse ya inadecuado.

Este desarrollo de los conceptos encontró su primera expresión en los convenios bi- o multilaterales, concluído entre los Estados sobre el mar y la explotación de sus recursos naturales y, luego, en las proclamaciones nacionales de soberanía sobre el mar epicontinental, la plataforma continental y los recursos naturales del mar.

Los convenios. Uno de los caminos a los cuales recurrió el Estado para defender sus intereses en el mar adyacente a sus costas contra las pretensiones de otros Estados fue el de concluir convenios. Estos son la expresión de un acuerdo entre dos o varios Estados sobre acciones comunes, concluído de conformidad con principios equitativos.

Los convenios contribuyen a la solución pacífica de los complejos problemas y litigios que plantea la explotación pesquera del mar y permiten hacer respetar los intereses de los Estados interesados. Como ejemplo citamos: el Convenio de la Caza de Ballenas, concluído en 1946; el Convenio tripartito concluído en 1951 entre Estados Unidos de Norte América, Canadá y Japón sobre la pesca en el mar de Bering; el Convenio entre los Estados Unidos de Norte América y Costa Rica sobre el Atún Tropical, etc.

e) LAS PROCLAMACIONES NACIONALES DE SOBERANIA SOBRE EL MAR.— La extensión demasiado limitado del mar territorial, inadecuado para la seguridad del Estado, fundada en una legislación internacional anticuada; la acción de los buques pesqueros en las aguas de las zonas contiguas al mar territorial de otros Estados y la necesidad de amplificar principios de conservación de los recursos naturales para asegurar el uso permanente de los mismos a los habitantes de cada país, fueron los principales estímulos que llevaron a varios Estados a la situación de formular, abierta o veladamente, pretensiones de soberanía sobre grandes extensiones de sus mares adyacentes y sus recursos naturales.

Esta acción política, por cierto novedosa, se puso de manifiesto por declaraciones y reclamaciones unilaterales sobre la plataforma continental, el mar epicontinental o extensiones de hasta 200 millas desde la costa y, en algunos casos, sobre los recursos minerales y pesqueros de las aguas, del lecho marino y del subsuelo.

Resulta muy significativo que la primera proclamación, emitida por los Estados Unidos de Norte América el 28 de Septiembre de 1945, se vincula con los recursos naturales de la plataforma continental. En ella se dice, entre otros conceptos:

"...Yo Harry Salomón Truman, Presidente de los Estados Unidos de América proclamo por la presente la siguiente política de los Estados Unidos con respecto a los recursos na-

turales del subsuelo y del lecho marítimo de la plataforma continental:

"Teniendo en cuenta la urgencia de la conservación y prudente aprovechamiento de los recursos naturales, el gobierno de los Estados Unidos considera los recursos naturales del subsuelo y del lecho marítimo de la plataforma continental bajo el alta mar, contiguos a las costas de los Estados Unidos, como pertenecientes a los Estados Unidos y sujetos a su jurisdición y control...".

Una segunda proclamación, emitida el mismo día, se refirió a los recursos pesqueros y la necesidad de protegerlos con beneficios para la nación.

A estas proclamaciones le siguió una de Méjico que también se vincula con la necesidad de conservar los recursos del mar "para el bienestar nacional, continental y mundial". Resulta muy interesante saber que la principal razón citada en la proclamación contenía una alusión directa a las tendencias de expansión pesquera. Está concebida en los siguientes términos:

"En los años anteriores a la guerra, el hemisferio occidental tuvo que contemplar cómo flotas pesqueras permanentes de países extracontinentales se dedicaban a la explotación inmoderada y exhaustiva de esa inmensa riqueza, que si bien es cierto debe coadyuvar al bienestar mundial, es evidente que corresponde, en primer lugar al país mismo que la posee y al continente a que pertenece".

La proclamación reivindica "toda la plataforma o zócalo continental adyacente a sus costas y todas y cada una de las riquezas naturales conocidas e inéditas que se encuentra en la misma". La plataforma continental fue incluída dentro del territorio nacional de Méjico por decreto del 25 de febrero de 1949.

Criterio parecido adoptaron en lo sucesivo: Panamá, Arabia Saudita, Filipinas, Pakistán, Nicaragua y Brasil.

Panamá estableció por la Constitución de marzo de 1946 que la plataforma submarina pertenece al dominio del Estado; incluyó también las aguas que bañan su plataforma, por un decreto del 17 de diciembre del mismo año, regulando el uso de los recursos pesqueros y su explotación por barcos extranjeros.

Arabia Saudita, interesada en los recursos petrolíferos del subsuelo del mar, declaró el 28 de mayo de 1949 que queda bajo su jurisdicción y control el suelo y subsuelo del mar en determinadas zonas del Golfo Pérsico, sin afectar los derechos de pesca y de explotación de perlas. Esta aclaración fue seguida por otras similares, hechas en el mes de junio del mismo año por 9 sultanatos con intereses en el mismo Golfo.

La República de Filipinas aprobó una ley, el 12 de junio de 1949, por la cual se declaran pertenecientes al dominio del Estado los yacimientos pe-

trolíferos de la plataforma continental.

Pakistán procedió, el 9 de marzo de 1950, a la inclusión en el territorio nacional del lecho del mar a lo largo de sus costas "que se extiende hasta el contorno de 100 brazas en el alta mar". El decreto no se refirió al subsuelo y tampoco a las aguas y sus recursos pesqueros.

Nicaragua estableció por la declaración del Congreso, el 6 de noviembre de 1950, que la plataforma continental, integrante del territorio nacional, se extiende hasta la profundidad de 200 m. del nivel de la baja marea.

Brasil decretó, el 8 de noviembre de 1950, que la plataforma submarina integra su territorio nacional, estableciendo, además, que "el aprovechamiento y la exploración de los productos y riquezas naturales que se encuentran en esa parte del territorio nacional dependen, en todos los casos, de autorización o concesión federal".

Más categórica fue la República Argentina, al decretar el 11 de octubre de 1946, que "el mar epicontinental y el zócalo continental argentino" pertenecen a la soberanía de la nación. Entre los fundamentos citados figura también uno referente a las riquezas del mar. Este establece:

"Que es propósito del Poder Ejecutivo proseguir en la forma cada vez más intensiva, los estudios científicos y técnicos en todo lo referente a la exploración y explotación de las riquezas de los tres reinos que tantas posibilidades ofrecen en el zócalo continental argentino y en el mar epicontinental correspondiente".

Resulta, pues, que la Argentina tomó la decisión más que lógica de colocar bajo su soberanía no sólo la plataforma continental sino también las aguas del mar que la cubren. Este ejemplo fue imitado también por otros Estados.

Chile, Perú, Honduras. El Salvador y Costa Rica, no disponiendo de una plataforma continental extensa a continuación de sus costas, declararon bajo su protección y control todo el mar (con su suelo, subsuelo, aguas y riquezas naturales) comprendido entre sus costas y una paralela matemática, proyectada en el espacio marítimo a 200 millas marinas. En caso de presencia de islas, las 200 millas marinas cuenta por todo su contorno.

Cabe destacar que en estos casos de soberanía declarada sobre el alta mar no se tuvo en cuenta el límite convencional constituído por la isobata de 200 m. de la plataforma continental. Así en la proclamación de Chile, del 23 de junio de 1947, se proclamó la soberanía nacional sobre el zócalo continental adyacentes a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualquiera que sea la profundidad en que se encuentra (Art. 1) y sobre los mares adyacentes a sus costas, cualquiera que sea su profundidad, "en toda la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar

y aprovechar los recursos y riquezas naturales de cualquier naturaleza"... "sometiendo a la vigilancia del Gobierno especialmente las faenas de pesca y caza marítima, con el objeto de impedir que las riquezas de este orden sean explotadas en perjuicio de los habitantes de Chile, y mermadas o destruídas en detrimento del país y del continente americano" (Art. 2º).

Perú dio una proclamación similar a la de Chile en cuanto al límites y profundidades; contiene, sin embargo, en sus fundamentos, una novedad al establecer:

> "Que la riqueza fertilizante que depositan las aves guaneras en las islas del litoral peruano requiere también para su salvaguardia la protección de los recursos pesqueros que sirven de sustento a dichas aves".

Como bien puede verse, las declaraciones estatales de soberanía presentan gran diversidad en las razones que la fundamentan, en su contenido y también en sus alcances. No obstante, se destaca claramente el predominio de los motivos de índole económica: posesión de los recursos naturales del mar, protección de los mismos, aprovechamiento en beneficio de los habitantes del país, etc.

Las modificaciones efectuadas por los Estados interesados son actos políticos unilaterales que no fueron aceptados universalmente. Tienen el mérito de demostrar abiertamente que muchos Estados no se conforman más con lo que establece el Derecho Internacional con respecto a la soberanía sobre parte del espacio marítimo. Tienen la desventaja de aumentar la posibilidad de los litigios y conflicto entre los Estados, especialmente debido a los derechos que derivan de la proclamaciones de soberanía.

f) DERECHOS QUE RESULTAN DE LA DECLARACION DE SOBERANIA SOBRE UN MAR.—Del acto político de declaración de soberanía sobre el mar adyacente y sus recursos naturales resultan derechos para el Estado respectivo, de los cuales indicamos, a continuación, los más importantes.

1º El derecho de imitar leyes y reglamentaciones sobre el ejercicio de la pesca y caza marítima, la navegación y descarga de residuos pertolíferos en todo el mar que está bajo la Jurisdicción del Estado.

2º El derecho de reglamentar el aprovechamiento de los recursos naturales (energéticos, hídricos, minerales y biológicos) de las aguas, del fondo y subsuelo marino, en beneficio de los habitantes del país.

3º El derecho de emitir leyes y reglamentaciones sobre construcciones de cualquier índole en el mar sobre el cual el Estado ejerce la soberanía.

4º El derecho de conceder permisos y concesiones temporarias de explotación del mar y sus recursos naturales o del fondo y subsuelo marino a individuos o empresas extranjeras.

5º El derecho de organizar la exploración científica de su mar.

6º El derecho de crear zonas de protección o conservación de la fauna y flora dentro del mar que está bajo la soberanía del Estado.

7º El derecho de tomar medidas para la seguridad y de efectuar el contralor de su aplicación.

8º El derecho de prevenir y repeler cualquier acto dirigido contra la soberanía del Estado sobre su mar.

Estos derechos del Estado serán respetados por otros cuando aquél tenga la ascendencia política y fuerza requerida para imponer su voluntad, y mucho más cuando las declaraciones nacionales de soberanía sean reconocidas y respaldadas por el Derecho Internacional. Hasta tanto, continuará la situación actual con incursiones de barcos pesqueros en las aguas de otros Estados, protestas, tensión en las relaciones diplomáticas, contramedidas, etc.

g) TENDENCIAS ACTUALES EN EL CAMPO POLITICO.— En el presente, cuando los biólogos miran hacia el mar como posible fuentes de productos protéicos con los cuales se satisfagan los requerimientos mundiales de alimento; cuando técnicos y diplomáticos afrontan nuevos problemas, creados por el descubrimiento de yacimientos petrolíferos en el subsuelo marino y de construcción de pozos a distancias de más de 30 millas de la costa; cuando muchos Estados claman por la obtención de mayor seguridad en su mar, se pone de manifiesto la tendencia de salvar el principio de la libertad de navegación y su régimen jurídico, establecido en el Derecho Internacional y obtener, en cambio, la propiedad estatal sobre los recursos naturales de grandes extensiones del alta mar o, por lo menos, el derecho de disponer sobre la conservación y el aprovechamiento de los mismos.

Esta tendencia, puesta en evidencia en las proclamaciones nacionales de varios Estados costeros, visualiza la satisfacción máxima de los intereses particulares de cada Estado.

Si el Derecho Internacional no accedió aún a tales tendencias, aunque justificadas y concordes con el desarrollo actual de las cosas, eso se debe a las dificultades que se oponen a la solución del problema en escala mundial. Ellas residen en las diferencias que resultan de la posición geográfica de cada Estado en relación con su mar, extensión variable de los distintos mares, presencia o ausencia y gradiente diferente de la plataforma continental, abundancia variable de los distintos recursos naturales, magnitud variable de los intereses de los Estados, en escala nacional e internacional, en el ejercicio de la pesca y caza marítimas, etc.

No obstante, quedan en pie, por un lado, los cambios operados en la pesca durante la última década y,

en especial, la mayor capacidad de trabajo y expansión de las flotas pesqueras de algunos Estados hacia regiones menos explotadas; y por otro, las acciones en el campo político, tendientes a contrarrestar esta expansión por declaraciones de pertinencia de los recursos naturales del mar al Estado costero adyacente.

El dinamismo tan característico de los fenómenos relacionados con la vida encuentran así su expresión también en el campo restringido de las acciones en la economía del mar y en el de sus correspondientes reacciones en el campo político.

**4. Conclusiones.—**

De lo expuesto resulta que el ejercicio de las operaciones de explotación en el espacio marítimo requiere seguridad y protección y que esta última involucra ciertas acciones políticas de índole nacional e internacional. Surgen así problemas geopolíticos, relacionados con la economía del mar, cuya solución resulta, frecuentemente, sumamente delicada.

En el presente, la situación es aparentemente caótica, debido a la acción unilateral de las naciones con respecto a su mar adyacente y la falta de principios de aplicación universal. Se requiere, más que nunca:

"Salvaguardar los intereses particulares de cada Estado con beneficio mutuo para todos los Estados marítimos y con miras hacia la felicidad de la comunidad humana".

Hay un solo camino que puede llevar a esta meta ideal: el del entendimiento recíproco.

Hay una sola forma de recorrer este camino: la de los convenios fundados en conceptos sanos.

Hay un solo método de fundamentar estos conceptos: el del enunciado de una nueva doctrina que establezca los principios fundamentales de carácter universal, sobre el espacio marítimo y los derechos de los Estados marítimos en materia de dominio, político o económico, sobre partes del mismo y de explotación de sus recursos naturales; energéticos, hídricos, minerales y biológicos.

Sabemos que la modificación de principios jurídicos y doctrinas hondamente arraigadas no es fácil y también que resulta mucho más difícil aún reemplazarlas. Por lo general, nos gusta aceptar las líneas de pensamiento en las cuales hemos sido educados y con las cuales estamos acostumbrado a solucionar los problemas planteados. Las ideas nuevas suelen molestar, porque pueden obligarnos a modificar nuestros propios conceptos o el esquema del mundo que nos hemos elaborado en base a los conocimientos adquiridos en nuestra juventud. Sin embargo, para triunfar en una empresa, debemos estar alertas para aprender y debemos aceptar también ideas nuevas, porque pueden ser una guía para la acción, y la acción puede llevarnos hacia la meta anhelada. Las ideas expuestas sobre la economía del mar como acción y los procesos polí-

ticos que engendra como reacción, pueden ser consideradas con tal criterio práctico.

Al expresar estas ideas, los autores están animados por el deseo de dar un nuevo estímulo a los procesos políticos que tendrán que contribuir a la aclaración de la situación actual sobre el dominio del mar o parte del mismo y la explotación de sus recursos naturales, para allanar el camino hacia la felicidad de la humanidad.



# ¿En qué Consiste la Investigación Operacional?

Por el Capitán de Fragata A.P.
MIGUEL COLINA M.

Investigación Operacional es un método científico para proporcionar a los altos comandos las bases cuantitativas para tomar las decisiones más convenientes en relación con las operaciones bajo su control.

Con el objeto de aclarar esta definición, mostrar las aplicaciones de la Investigación Operacional y de allí colegir la utilidad que podría tener en nuestro país esta nueva ciencia vamos a hacer un resumen del estado actual de su desarrollo y los elementos fundamentales de algunas de las teorías que comprende.

La Investigación Operacional reune una serie de teorías matemáticas que tienen aplicación directa en la solución de problemas estratégicos, tácticos, económicos, industriales y tecnológicos. Algunas de estas teorías han sido ideadas aún antes que se use el término Investigación Operacional, siendo anteriores a la Segunda Guerra Mundial; sin embargo, su desarrollo y aplicación a los problemas de guerra se iniciaron durante su dicha conflagración, a partir de la cual la Investigación Operacional ha ido enriqueciéndose en forma notable, extendiendo su campo de aplicación a la economía, la industria, y a la tecnología. Mencionaremos primeramente el Status de la Investigación Operacional en el mundo, los nombres de algunas de las teorías que la conforman y las bases fundamentales y aplicación de algunas de ellas.

**STATUS**.— Los gobiernos, las fuerzas armadas, y las grandes empresas industriales de los principales países del mundo cuentan con Grupos de Investigación Operacional, los cuales proporcionan a los ejecutivos las bases cuantitativas para tomar las decisiones de importancia.

La Investigación Operacional se enseña en las universidades y principales centros de estudio del mundo como cursos regulares de sus programas respectivos. La Escuela de Post-Graduados de la Marina de Estados Unidos tiene un curso de dos años de duración de Investigación Operacional.

Existen sociedades nacionales de investigación operacional en gran número de países, entre los cuales ya se

encuentran los países en vías de desarrollo, notándose un saludable intercambio de información a través de gran número de publicaciones, tales como:

Operations Research Journal, publicada por la Operation Research Society of America, Baltimore.

Revue de Recherche Opérationnelle, publicada por la Societé Francaise de Recherche Opérationnelle, París.

Operational Research Quarterly, publicada por la Operational Research Society of United Kingdom, London.

Naval Research Logistics Quarterly, publicada por la Office of Naval Research, Washington.

Bollettino del Centro per la Ricerca Operativa, publicada por la Universidad Bocconi, Milán.

Unternehmensforshung, publicada por Physica-Verlag, Wurzburg, Germany.

Con referencia a nuestro mundo Latino-Americano tenemos que en México, Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Venezuela se despliega gran actividad en este campo, cabiendo a las fuerzas armadas una destacada labor, lo cual es natural, pues se debe recordar que esta ciencia se originó en el medio castrense; por ejemplo, en la Argentina existe el Grupo de Investigación Operativa de la Junta de Investigaciones Científicas de las fuerzas armadas, que está haciendo muy valiosas contribuciones en este campo.

En el Perú se están dictando cursos de Investigación Operacional en las universidades: Nacional de Ingeniería, de Lima, y en la Escuela de Post-Graduados de la Facultad de Ciencias Económicas y Comerciales de la Universidad Mayor de San Marcos; se dictan conferencias sobre generalidades de Investigación Operacional en el Centro de Altos Estudios Militares y en la Escuela Superior de Guerra Naval, y se han dado los primeros pasos para la formación de la Sociedad de Investigación Operacional del Perú, existiendo un vivo interés en nuestros círculos científicos e industriales por esta nueva ciencia.

Entre las diversas teorías matemáticas que conforman la Investigación Operacional debemos mencionar: la programación lineal, la programación dinámica, la teoría de los juegos de estrategia, la teoría de las colas, la teoría de la búsqueda, la teoría de la información, la teoría de las fallas y confiabilidad, la teoría de la simulación, la teoría de Wiener sobre los procesos ergódicos, la teoría de las decisiones secuenciales.

A continuación vamos a explicar muy someramente los fundamentos de algunas de estas teorías y sus aplicaciones.

**PROGRAMACION LINEAL.**— El problema de la programación lineal consiste en hallar el mínimo (o el má-

ximo) de una función lineal de n variables $x_i$ tal como:

$$c_1 x_1 + c_2 x_2 + \ldots + c_n x_n$$

Sujeta a m restricciones lineales del tipo

$$a_{11} x_1 + a_{12} x_2 + \ldots + a_{1n} x_n \leq b_1$$
$$a_{21} x_2 + a_{22} x_2 + \ldots + a_{2n} x_n \leq b_2$$
$$\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots$$
$$\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots$$
$$a_{m1} x_1 + a_{m2} x_2 + \ldots + a_{mn} x_n \leq b_n$$

Y además el que todas las variables $x_i \geq 0$ $i=1,2\ldots n$ donde las $c_j$, $a_{ij}$ y $b_i$ son constantes conocidas

La solución de este problema cuando el número de variables y restricciones es grande resultaría imposible por los métodos clásicos, como el de multiplicadores de Lagrange aún para una computadora digital con su formidable velocidad de cálculo; Danzing, trabajando para la Fuerza Aérea Norteamericana, ideó un ingenioso algoritmo llamado el método SIMPLEX por medio del cual se resuelve en una forma relativamente breve el problema general de Programación Lineal. Para demostrar la justificación del método SIMPLEX es menester conocer fundamentos de la teoría de matrices, vectores en un espacio aritmético de n dimensiones y la teoría de los conjuntos convexos.

La programación lineal se aplica a diversidad de problemas entre los cuales destaca el planeamiento de la producción de una fábrica, la programación de las diversas fases de un trabajo como la construcción de un buque, de un cohete, de una carretera; en estas aplicaciones se obtiene una economía de los costos del orden del 20%. Se afirma que el aplicar un refinamiento de este método conocido con el nombre de "Método de la Trayectoria Crítica" a la programación de la construcción del proyectil Polaris se obtuvo una disminución, en el tiempo de construcción, de dos años. Hasta tal punto se ha consagrado este método en la práctica de la planificación de obras que actualmente se exige que todo postor por obras para la Marina Americana programe las diversas fases de la obra por el método PERT, que es un perfeccionamiento del método de la trayectoria crítica usando la teoría de las probabilidades.

Se aplica programación lineal en problemas logísticos de transporte, en asignación óptima del personal a los puestos que existen en una organización; una aplicación importante la constituyen el tipo de problema que consiste en obtener mezclas más económicas de diversos elementos satisfaciendo ciertos requisitos mínimos o limitación de recursos disponibles, tal como el caso de dietas para la alimentación de hombres, animales, mezclas de fertilizantes, de gasolinas, crudos de petróleo, etc.

Otra aplicación de la programación lineal la tenemos en la solución de modelos económicos para determinar el nivel de producción de cada una de las diversas industrias, para satisfacer las demandas del público, del gobierno y la necesidad de incremen-

tar la capacidad productiva de tal modo que se maximice la parte correspondiente del producto nacional bruto, o la producción de determinadas industrias estratégicas.

**TEORIAS DE LAS COLAS.**— La teoría de las colas o de las líneas de espera comenzó a estudiarse en conexión con el diseño de centrales telefónicas automáticas y hasta hace hace pocos años la mayoría de los estudios existentes eran en conexión con el servicio telefónico; solo recientemente, a raíz del auge de la Investigación Operacional, es que esta teoría se aplica a los problemas de inventarios, mantenimiento, líneas de montaje, diseño de servicios óptimos, control de tráfico, . . . etc.

Un problema típico elemental es el siguiente: supongamos que tenemos un servicio de reparaciones de unidades de un mismo tipo; el número de unidades reparadas en un período de tiempo determinado depende de las duraciones de las reparaciones de cada una de ellas, esta duración es una variable sujeta al azar es decir una variable aleatoria continua que puede tomar cualquier valor dentro de su rango de definición, consecuentemente el número de unidades reparadas en un tiempo dado es también una variable aleatoria, en este caso discreta, pues sólo puede tomar valores enteros en su rango de definición. Se demuestra que, en caso de que se satisfagan ciertas condiciones bastante generales, la probabilidad f (x) de que el número de unidades reparadas en un período $\mathcal{T}$ sea x, está dada por la función de probabilidad de Poisson

$$f(x) = \frac{e^{-\mathcal{M}} \mathcal{M}^{x}}{x!} \quad x = 1,2\ldots$$

donde $\mathcal{M}$ es el promedio de unidades reparadas en un período de tiempo $\mathcal{T}$ en la misma forma se demuestra que la probabilidad g (x) de que lleguen x unidades para ser reparadas en el período $\mathcal{T}$ está también dada por la distribución de probabilidad de Poisson: naturalmente con el valor de $\mathcal{M}$ correspondiente, conociendo los valores promedios de llegada y de reparación de unidades por unidad de tiempo es posible determinar la probabilidad de tener unidades esperando ser reparadas.

En esta forma es posible diseñar servicios de tal modo que las colas tengan una longitud (número de unidades promedio) determinada.

Al dar un mejor servicio la probabilidad de una cola larga disminuye, sin embargo, el costo del servicio aumenta y pueden haber momentos que el servicio se encuentre sin trabajo, por otro lado un servicio con reducido personal y escasas máquinas-herramientas es más barato y tiene trabajo continuo, sin embargo, se puede formar colas muy largas lo cual quiere decir que habrían muchas unidades esperando ser reparadas lo cual es a su vez pérdida de dinero; evidentemente, habrá un nivel de servicio que optimice la utilidad. Este problema elemental tiene una serie de variaciones; podría aceptarse una cola ilimitada o sea una cola infinita o tener colas limitadas como el caso de aviones esperando autorización para aterrizar, (el servicio consiste en las fa-

cilidades que tiene el aeropuerto para el aterrizaje) podríamos tener colas en paralelo, servicios en serie, que se permita pasar de una cola a otra paralela, que existan prioridades en el servicio, en fin, diversas variantes que han sido analizadas para distintos tipos de distribución de probabilidades de llegada y servicio. En esta forma a través de un cuidadoso análisis, resolviendo las ecuaciones diferenciales pertinentes, se llega a conclusiones que un simple análisis lógico no puede dar con la exactitud debida.

Desde el punto de vista matemático, problemas aparentemente distintos resultan a fines ya que devienen en el mismo tipo de ecuaciones diferenciales; así tenemos, por ejemplo, que el número de bombas V-2 por unidad de área que caían en la ciudad de Londres, el número de partículas que emite una sustancia radioactiva por unidad de tiempo, el número de llamadas telefónicas que llegan por minuto a una central telefónica, el número de automóviles que llegan por minuto a una intersección, el número de pedidos que llegan a un almacén por día, están todos definidos por la distribución Poisson (naturalmente con distintos parámetros), de tal modo que con la ayuda de la teoría de las colas es posible estudiar las características de estos fenómenos y tomar las decisiones más convenientes.

Podemos apreciar a través de solamente estas dos teorías la amplia gama de aplicaciones de la Investigación Operacional y vislumbrar lo beneficioso que sería para nuestro país contar con analisistas idóneos que puedan adaptar estas teorías a nuestra realidad nacional, poniéndolas al servicio de la planificación y desarrollo industrial y tecnológico tanto en el nivel nacional como en el nivel de la empresa.

También observamos la alta calidad del personal necesario para esta tarea que debe reunir sólidos conocimientos de matemáticas, computación electrónica, economía y de las diversas ramas de la tecnología.

El espíritu creador encuentra en los países en vías de desarrollo, una profunda decepción, pues, en la ciencia, se encuentra con la carencia de medios, que cada vez se hacen más costosos, para la investigación pura y, en lo tecnológico, con lo innecesario de diseñar e implementar equipos y sistemas que se pueden obtener más económicamente en el mercado extranjero debido a lo incipiente de nuestras industrias o a lo reducido de nuestro mercado de productos manufacturados, sin embargo el espíritu científico encontrará en la Investigación Operacional el camino para poner su plena capacidad al servicio de la tarea que actualmente es la más importante de nuestra Patria, tal es, el planeamiento eficiente de nuestro desarrollo en todos los niveles de la economía nacional.

———::o0o::———

# La Investigación Operacional y sus Posibles Usos

Por el Capitán de Fragata A.P.
ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

"Investigación operacional" ha sido definida como el ataque de la ciencia moderna a los problemas de probabilidades que surgen en la administración y control de hombres y máquinas, materiales y dinero, en su ambiente natural. Su técnica especial consiste en inventar una estrategia de control valiéndose de la medición, comparación y predicción del comportamiento probable a través de un modelo científico de la situación. La investigación operacional nació y creció en las Fuerzas Armadas de Inglaterra y los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, y ha encontrado desde entonces creciente aplicación tanto en la esfera industrial como la militar.

La investigación operacional es un medio de aumentar la eficiencia de operación de una organización. En el idioma de la nueva ciencia, una organización es un sistema con fines definidos y cuatro características esenciales: (a) algunos de sus componentes son seres humanos, (b) la responsabilidad de selección (entre posibles cursos de acción) está dividida entre dos o más individuos o grupos, (c) los diversos sub-grupos conocen las selecciones hechas por los otros, ya sea por comunicación o por observación, y (d) algún grupo tiene una función de control, es decir, compara los resultados obtenidos con los deseados y corrige el sistema para reducir las diferencias observadas. Si las condiciones (b), (c) y (d) no se cumplen, se dice que hay falta de organización; si se cumplen, pero deficientemente, se dice que hay desorganización. La definición de "operación" es algo más complicada, pero para nuestros fines podemos simplificarla y decir que es una secuencia de acciones escogidas entre ciertas selecciones posibles.

Ahora, hay cuatro maneras de aumentar la eficiencia de una organización, según las cuatro características arriba indicadas.

(1) Contenido organizacional: cambios de personal y/o equipos que constituyen el sistema, es decir, aumentar, disminuir o modificar estos recursos.

(2) Estructura organizacional: cambios en la división del trabajo, es decir, en la asignación de actividades y responsabilidades entre los sub-grupos de personal y/o equipos.

(3) Comunicaciones: cambios en la generación, colección, tratamientos y trasmisión de la información.

(4) Control: cambios en la manera de usar los recursos disponibles.

El punto (1) está fuera del campo de acción de la investigación operacional. Es obvio que una organización puede no funcionar por la ineficiencia de su personal o equipos. Para mejorar esto, se puede: (a) escoger personal mejor preparado o instruir el existente, lo cual cae dentro de la esfera de la instrucción y psicología de personal; (b) mejorar las operaciones humanas de acuerdo a los métodos de la ingeniería industrial; (c) cambiando el ambiente y aumentando la motivación del personal, como recomienda la psicología social industrial; y (d) modificando el equipo usado por el personal (ingeniería humana), o diseñando nuevos equipos (ingeniería de sistemas).

El punto (2) es la especialidad de las compañías consultoras de administración de empresas. Estas recomiendan cambios en el número, composición y funciones de las unidades organizacionales, de acuerdo a una "teoría de organizaciones" más cualitativa que cuantitativa. La participación de la investigación operacional en este aspecto del problema ha sido insignificante. Lo mismo puede decirse del punto (3), que ha estado en manos de los analistas de sistemas y procedimientos y los especialistas en contabilidad, cuyos métodos también son predominantemente cualitativos.

Es sólo en el punto (4) que la investigación operacional encuentra su verdadero campo de acción. Una organización con buen personal y equipos, y eficiente estructura y comunicaciones, puede ser ineficiente porque no emplea bien sus recursos (personal, maquinaria, materiales y dinero). El "control" de la organización, es decir, la dirección de la organización hacia los objetivos deseados, y que se obtiene por la eficiente toma de decisiones de los ejecutivos, es deficiente. Servir de medio para poder tomar mejores decisiones es el objetivo de la investigación operacional.

Es evidente que resultaría imposible una división absoluta entre los cuatro aspectos del problema. El investigador operacional, con su invariable orientación matemática, rehuye los problemas de (1), (2) y (3), pero no deja de darse cuenta que sus mejores esfuerzos producirán escasos resultados si la organización flaquea en esos aspectos. Esto ha conducido a un serio interés en los Estados Unidos por lograr una "síntesis superior" que comprenda una visión global de todo el problema. Si esto se produce por una amalgama de todas las disciplinas afines, o por la "conquista" de todas por la más fuerte, dependerá de la imaginación y actividad que desplieguen los proponentes de cada una. A la fecha, son la investigación operacional y la ingeniería de sistemas las que parecen mejor preparadas para asumir esa misión rectora en la síntesis deseada.

La posibilidad de que la investigación operacional se estanque y de-

saparezca ha de parecer blasfemia a algunos de sus ardientes defensores. No está demás recordarles que tal suerte han corrido otros servicios para la administración de empresas. La ingeniería industrial ha estado por años viviendo de las ideas de sus fundadores, perfeccionando detalles sin buscar nuevos conceptos y horizontes.

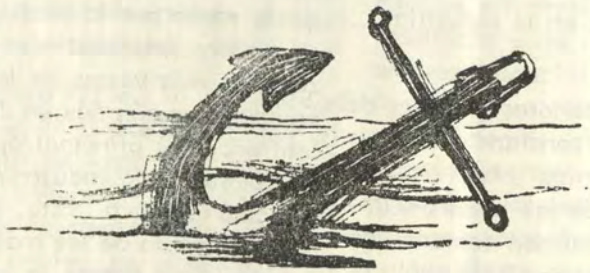
Algo parecido ocurre con la investigación de mercados y el control estadístico de la calidad. Estos ejemplos nos están mostrando a la vez la manera de evitar correr igual suerte: buscar nuevos horizontes. La investigación operacional ha estado limitada a problemas que podríamos llamar "Tácticos": control de inventarios, programación lineal, búsqueda antisubmarina y anti-aérea... etc. Es hora de aplicarla a problemas "estratégicos": selección entre diversos sistemas de defensa continental, análisis de riesgos y competencia en la industria... etc.

Como en anteriores artículos de divulgación, dejo constancia de mis escasos conocimientos sobre este tema. La mayoría de las ideas discutidas en este artículo son tomadas de "Progress in Operations Research", editado por Russell Ackoff. Creo, sin embargo que algunos comentarios finales basados en mi reacción personal ante el tema pueden ser de interés, aunque no sea para otra cosa que avivar una sana discusión de una nueva rama científica que tuvo su origen en las Fuerzas Armadas, y que por eso reclama nuestra atención en forma muy especial.

Tengo la impresión que la investigación operacional exige dos pre-requisitos para su fructífera aplicación: (A) que los puntos (1), (2) y (3) discutidos en el cuarto párrafo del artículo estén adecuadamente resueltos, y (B) que la organización a que se aplique sea de gran tamaño y complejidad, para que los métodos estadísticos sean válidos y el costo de la investigación se justifique. A mi parecer, el punto (A) no está aún resuelto en la mayoría de los países sub-desarrollados, donde el problema educacional (en todos sus niveles) me parece el básico. Para ellos, la investigación operacional está aún en el futuro (Esto me recuerda a un estudioso de nuestros problemas educacionales, quien tuvo que recurrir a la literatura de fin de siglo para obtener una discusión pertinente de los problemas de un país que recién inicia su industrialización). El segundo requisito parece ser la razón por la cual la investigación operacional nació en las organizaciones más vastas de las potencias mundiales, y aún hoy en día sigue encontrando su principal aplicación en los colosos de la industria y la administración pública. Esta, y no el perfeccionamiento de las máquinas computadoras me parece la razón básica de la creación y desarrollo de la investigación operacional. Si tales suposiciones fueran ciertas, la plena aplicación de la investigación operacional en los países sub-desarrollados posiblemente tendría que esperar no solamente a que la educación venza al sub-desarrollo de esos países, sino a que el sentido común conduzca a su integración económica, sin la cual

no pueden existir los mercados masivos que requiere la industria moderna. Educación e integración, he aquí pues las herramientas de nuestro progreso.

¿Quiere esto decir que la investigación operacional no nos es de ninguna utilidad? No por cierto. El indicar lo que creemos que son sus limitaciones en nuestro medio no debe interpretarse como una total negación de utilidad. En la táctica moderna la investigación operacional es una herramienta de reconocido valor, y lo mismo puede decirse de varias aplicaciones específicas en la industria. Por otro lado, aún si ciertas aplicaciones tardarán aún años en llegar, esto no significa que no debamos tener desde ahora personal familiarizado con la nueva ciencia y sus posibilidades. Por último, el mismo hecho que la investigación operacional esté en pleno desarrollo sugiere la posibilidad de que un investigador de suficiente ingenio e imaginación podría elaborar un método o procedimiento de aplicación de los principios conocidos de la ciencia a algún problema de los países en desarrollo. Es ésta, quizás, la tarea más desafiante para nuestros investigadores operacionales.



# Riesgos Médico-Psiquiátricos en la Población Pesquera del Litoral Peruano

Por el Capitán de Corbeta SN. (MC.)
ALFREDO BEYER ROSSEL

## INTRODUCCION

*El presente trabajo fruto de una investigación preliminar sobre los riesgos médicos y psiquiátricos en el pescador peruano, tiene por objeto dar a conocer al lector un nuevo problema social que se está desarrollando en este sector de la población y pese a tener una importancia de tipo nacional, puede, por extensión poseer las mismas características en otros países cuya riqueza ictiológica es fuente de desarrollo industrial y quizás también a todo desarrollo acelerado y aparentemente beneficioso en cualquier actividad humana que implique un cambio radical en la manera de vivir.*

*Tengo que expresar mi agradecimiento al Sr. Capitán de Navío César Gonzales Díaz, Capitán de Puerto del Callao, por haber aprobado este trabajo y brindado las facilidades para efectuarlo, demostrando su inquietud en la solución de los problemas del pescador peruano.*

**Elección del Tema.—**

El desarrollo de la industria pesquera en el Perú durante los últimos años en una forma acelerada, que rebaza todo intento de planeamiento previo, está originando el cambio de vida de un grupo humano, que se encuentra sujeto a un nuevo régimen de trabajo, con ingresos económicos apreciables.

Conocida es la consecuencia de la miseria, el desempleo y la falta de seguridad futura en un pueblo. Pero en nuestro medio, en un sector de la población está ocurriendo lo opuesto. Existe trabajo para la pesca, limitado por la circunstancialidad climática y la construción de embarcaciones; ingresos económicos altos en relación al tipo promedio en la clase trabajadora y un futuro prometedor.

Estos hechos, aunque en apariencia sean halagadores, deseados y encomiables, pueden ser altamente nocivos, si este grupo en referencia no se encuentra preparado para ello, como veremos luego.

Los industriales de productos derivados de la pesca, armadores o dueños de embarcaciones, no se han detenido en pensar que junto al material flotante, existe otro, el material humano, al que quizás juzgan inagotable y sin el problema del reacondicionamiento y mantenimiento de tipo mecánico.

Los mismos pescadores, no tienen una clara visión de los riesgos para su salud en este trabajo. Su pensamiento está dirigido a solucionar problemas

inmediatos de trabajo, lograr más ingresos y porque no decirlo, en su gran mayoría, como veremos más adelante, en la mejor forma de gastar su dinero.

El estudio de este problema debe ser enfocado de diferentes ángulos: el gremial, industrial, sociológico, psicológico social y médico.

Yo me referiré en la presente comunicación a los riesgos médicos y psiquiátricos del pescador, el trabajador de la pesca o tripulante de embarcaciones, previa exposición de algunas características de sus costumbres y sistema de trabajo, para una mejor comprensión del tema y dar a conocer en mi concepto, la existencia de un nuevo problema social y médico que se está presentando en nuestra costa.

**Material y Métodos.—**

El presente estudio se ha circunscrito a los pescadores de anchoveta, por ser los más numerosos en nuestro litoral. Ellos son la base de la industria de harina de pescado y los únicos pescadores organizados en sindicato.

Como fuentes de información, revisamos en la Capitanía de Puerto del Callao, los Libros de Inscripción para pescadores anchoveteros Nº 10, 14, 17 y 18, correspondientes a los años 1960, 1961, 1962 y 1963 respectivamente. De ellos se tomó nota de la inscripción de 500 pescadores, tomados al azar, consignando su edad, lugar de nacimiento, estado civil y grado de instrucción.

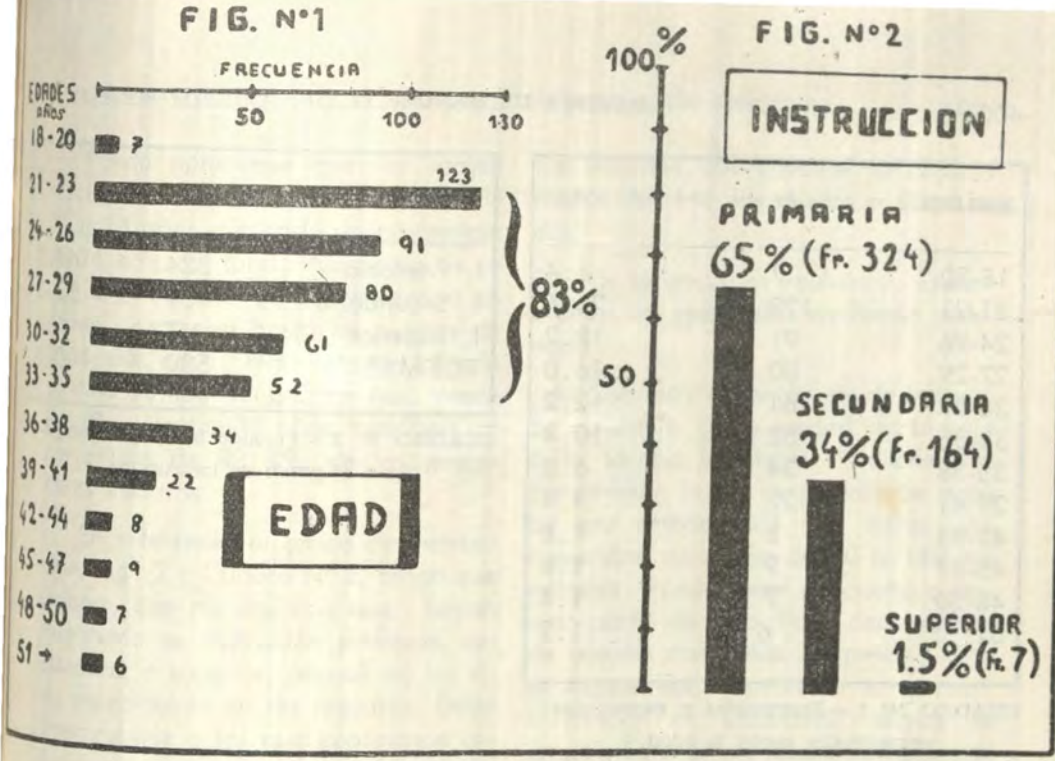
Además de este aspecto puramente estadístico hemos realizado un estudio tipo encuesta en forma personal, realizado en el Muelle de Pescadores del Callao, donde interrogamos a más de 20 patrones de lancha y 36 tripulantes. También hemos entrevistado, además del Capitán de Puerto del Callao, al Delegado del Sindicato de Pescadores ante la Junta de Puerto, al Médico Jefe del Sistema Asistencial del pescador y a diferentes armadores o dueños de embarcaciones.

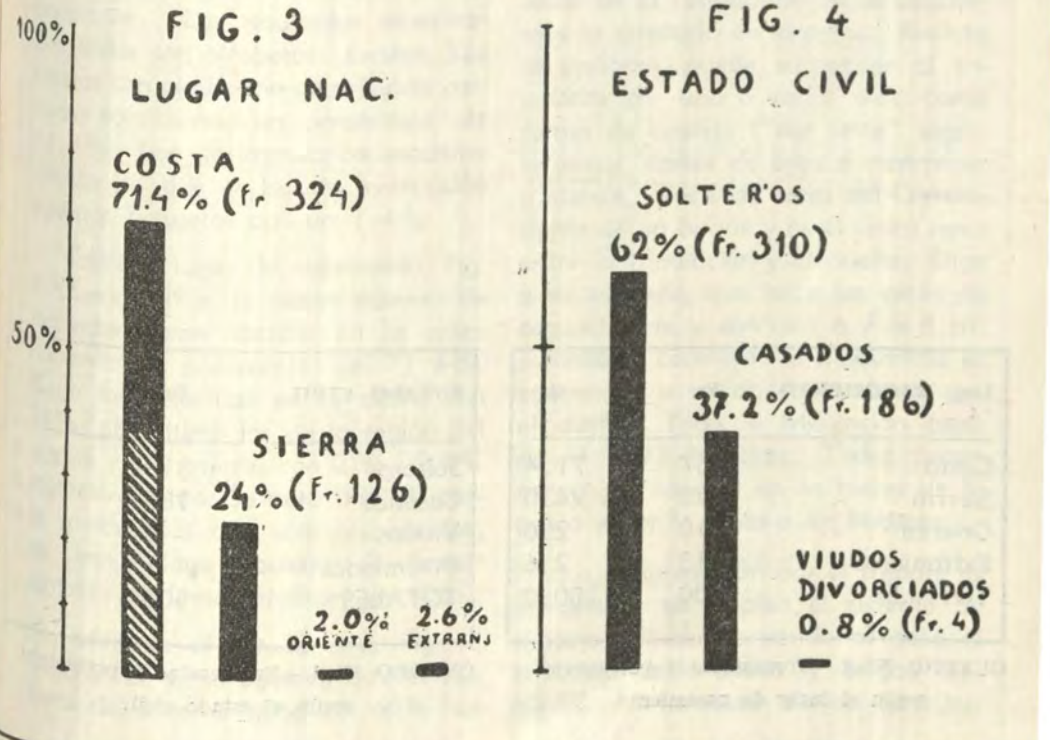
A todos los entrevistados se les interrogó sobre los siguientes tópicos: a) Sistema y organización de trabajo. b) Requisitos para ser pescador. c) Enfermedades y accidentes más frecuentes en el medio de trabajo. d) Actual sistema asistencial. e) Costumbres y hábitos nocivos del pescador. El tiempo de la entrevista duró de 20 a 60 minutos con cada uno de ellos, empleando las preguntas en lenguaje apropiado según la cultura del entrevistado. A todos se les comunicó el motivo de la encuesta.

Como puede apreciarse los puntos (a) y (b) ofrecen aspectos de la vida del pescador con la finalidad de lograr mejor comprensión del problema médico propiamente dicho que abordaremos más adelante.

**Resultados.—**

En el estudio estadístico efectuado, encontramos como datos de interés, primeramente, en relación a la edad, gráficamente en la Fig Nº 1 y frecuencias y expresiones porcentuales en el Cuadro Nº 1, donde se aprecian las edades de los 500 pescadores cuando se inscribieron en la Capitanía de Puerto del Callao. Están ordenados en grupos de tres años, desde los 18 hasta 51 o más años de edad.




**ráficas que muestran frecuencias y porcentajes de los 500 pescadores inscritos según su edad, grado de instrucción, lugar de nacimiento y estado civil.**

| EDADES | Fr. | % |
|---|---|---|
| 18-20 | 7 | 1.4 |
| 21-23 | 123 | 24.6 |
| 24-26 | 91 | 18.2 |
| 27-29 | 80 | 16.0 |
| 30-32 | 61 | 12.2 |
| 33-35 | 52 | 10.4 |
| 36-38 | 34 | 6.8 |
| 39-41 | 22 | 4.4 |
| 42-44 | 8 | 1.6 |
| 45-47 | 9 | 1.8 |
| 48-50 | 7 | 1.4 |
| 51... | 6 | 1.2 |

CUADRO Nº 1.—Frecuencias y expresiones porcentuales según la edad.

| INSTRUCCION | Fr. | % |
|---|---|---|
| I. Primaria | 324 | 64.8 |
| I. Secundaria | 169 | 33.8 |
| I. Superior | 7 | 1.4 |
| TOTALES | 500 | 100.0 |

CUADRO Nº 2.—Frecuencias y porcentajes según el grado de instrucción.

| Lug. NACIMIENTO | Fr. | % |
|---|---|---|
| Costa | 357 | 71.4 |
| Sierrra | 120 | 24.0 |
| Oriente | 10 | 2.0 |
| Extranjeros | 13 | 2.6 |
| TOTALES | 500 | 100.0 |

CUADRO Nº 3.—Frecuencias y porcentajes según el lugar de nacimiento.

| ESTADO CIVIL | Fr. | % |
|---|---|---|
| Solteros | 310 | 62.0 |
| Casados | 186 | 37.2 |
| Viudos | 3 | 0.6 |
| Divorciados | 1 | 0.2 |
| TOTALES | 500 | 100.0 |

CUADRO Nº 4.—Frecuencias y porcentajes según el estado civil.

Puede apreciarse que la mayor frecuencia está entre los sujetos de 21 a 23 años, teniendo un porcentaje de 24.6% del total. Asimismo, se ve que la proporción va disminuyendo en forma progresiva hasta los sujetos de 51 o más años. Haciendo un cálculo sencillo se logra apreciar que desde los 18 hasta los 35 años, totalizan un porcentaje de 82.8% de los pescadores inscritos.

En referencia al grado de instrucción, Fig. 2 y Cuadro Nº 2, tengo que aclarar, que no significa que hayan terminado su instrución primaria, secundaria o superior, porque no ha sido especificado en los registros. Debe interpretarse a los que conforman estos grupos como que han cursado todo o algún año de instrucción correspondiente. Los resultados muestran que todos son alfabetos. Existen 324 sujetos con algún año de primaria cursado, totalizando un porcentaje de 64.8%. Los de instrucción secundaria un 33.8% y los de instrucción superior 7 sujetos con un 1.4%.

Sobre el lugar de nacimiento, Fig. 3, Cuadro Nº 3, el mayor número de pescadores son nacidos en la costa haciendo un porcentaje del 71.4%, luego los nacidos en la sierra con 24%, por último los de la región del oriente y extranjeros con 2% y 2.6% respectivamente. Se nota (Fig. 3, parte sombreada) que sólo los nacidos, en Lima, Callao y puertos del departamento de Lima totalizan un 40%.

Referente al estado civil, Fig. 4, Cuadro Nº 4, se observa que el número de solteros tiene un 62% de los inscritos, los casados 37.2% y menos del 1% los viudos o divorciados.

Por la encuesta realizada, expondremos los resultados en forma ordenada.

a) *Sistema y organización de trabajo.* Se considera como unidad de trabajo a la lancha bolichera ("Boliche" se denomina a la red de pesca). Se trata de una embarcación que tiene una capacidad de carga de 80 a 140 toneladas. Puede tener un dueño o formar parte de una flota dependiente de alguna compañía de pesca. Está al mando del "Patrón de la lancha" ("Patricio" o "Capazote" según la jerga). Este último es contratado por el dueño de la lancha y es el responsable de la conducción de la bolichera y la dirección de la pesca. Recluta al personal, puede suspender al tripulante por uno o varios días, como forma de castigo ("dar tinta" según la jerga), darles de baja o incorporar a nuevos. Hace las veces del Comandante de un buque y es el único nexo entre la tripulación y el dueño. Elige a su segundo, que hace las veces de segundo jefe y contrata a 7 ú 8 tripulantes y cocinero. El maquinista es contratado a sueldo directamente por el dueño. Toda la tripulación tiene de 11 a 12 hombres. Todos tienen derecho a laborar en la faena de la pesca y por lo tanto a los haberes.

La remuneración por el trabajo es semanal y se emplea el sistema de destajo. El dueño vende al peso el producto de la pesca y asigna S/. 80.00 por tonelada a toda la tripu-

lación. De esta cantidad S/. 20.00 es para el patrón de la lancha y el resto para repartirse entre los tripulantes, en proporción fijada por el patrón, de acuerdo al rendimiento y habilidad de cada uno de su dotación.

El haber promedio de ingreso semanal para el tripulante de menor jerarquía y experiencia es de S/. 1,500.00 á S/. 2,500.00 soles semanales, en tiempo de pesca.

La lancha se hace a la mar generalmente en la madrugada, retornando a puerto en el atardecer del mismo día, totalizando de 14 a 16 horas en el mar, promedio. La faena de la pesca en sí, sólo dura de una hora y media, a dos horas, promedio. En tiempo de pesca salen todos los días, con excepción del día domingo.

b) *Requisitos para ser pescador.*— Según reglamentación vigente sólo pueden obtener carnet de pescador ciudadanos de 21 años o mayores de 18 con permiso para entrenamiento.

Para poder laborar en la pesca se requiere poseer el "Carnet de Pesca", expedido por cualquier capitanía de puerto. Para ello tiene que presentarse documentación establecida, entre ella, Certificado de buena conducta, expedido por la Policía de Investigaciones de la Prefectura de la Provincia, un certificado de salud, y constancia de navegación.

En la Capitanía del Callao están registrados aproximadamente 8.500 pescadores anchoveteros, pero no todos laboran en este puerto. Haciendo un cálculo sobre 500 embarcaciones que existen, el Callao tendría de 5,500 a 6,000 pescadores de anchoveta.

En el litoral peruano hay registrados aproximadamente 15,000 hombres, pero se calcula un número superior a 25,000, contando aquellos que no cumplen el requisito de inscripción, son los pescadores eventuales, llamados también "cachueleros", según la jerga.

c) *Enfermedades más frecuentes en el medio de trabajo.*— Aunque no disponemos de datos numéricos o estadísticos sobre la morbilidad en el pescador, por no existir en el momento de hacer el presente estudio, enunciaremos las enfermedades más frecuentes referidas por las diferentes fuentes de información.

Aparato respiratorio.— Todos concuerdan que las enfermedades más frecuentes son las que afectan al aparato respiratorio. Las titulan como "enfermedad de los bronquios". El Delegado del Sindicato de Pescadores nos refirió la existencia de numerosos casos de TBC pulmonar. Como causas principales para estas enfermedades asignan a los cambios bruscos de temperatura, el frío y la humedad que sienten cuando salen bruscamente del interior de la embarcación cuando reciben la orden del inicio de la faena de pesca.

Enfermedades venéreas.— Las consideran muy frecuentes en la forma de sífilis, uretritis gonocócica y cuarta venérea. Según información del Médico Jefe del Sistema Asistencial del Sindicato, se han presentado

no pocos casos de sífilis pre-natal, como primer indicio de unalúes en el pescador padre de familia; y la presencia de uretritis crónica por reinfecciones e incumplimiento de tratamiento. Como causas de la frecuencia de estas enfermedades, sindican a la costumbre generalizada en el pescador de divertirse con prostitutas, generalmente bajo los efectos del alcohol.

*Artritis.*— La denominan "reumatismo a los huesos". Consideran a la humedad como principal causa de élla.

Accidentes.— Los consideran muy frecuentes, ocurriendo en forma de heridas contusas y fracturas, sobre todo en las extremidades superiores, en especial la mano y luego las extremidades inferiores.

d) *Actual sistema asistencial del pescador.*— El primer contacto que tiene el pescador con el médico es cuando sufre de alguna enfermedad. El sistema de asistencia médica está a cargo en la actualidad por un organismo denominado "Junta de Puerto", con la finalidad de controlar el "Fondo Provisional de Prevención y de Asistencia Social del Pescador". La Junta de Puerto es presidida por el Capitán de Puerto y cuenta con los siguientes delegados: Un representante de la Sociedad Nacional de Pesquería, dos Delegados del Sindicato de Pescadores y un Delegado de la Asociación de Armadores.

El Fondo de Asistencia está formado mediante acuerdo, con ingresos asignados por tonelada de anchoveta. El armador contribuye con S/. 1.50 y la tripulación con S/. 1.00. Este fondo es exclusivamente para la asistencia médica del pescador anchovetero empadronado en el Sindicato y que contribuye al Fondo.

Para la atención médica, se realiza acuerdo o contrato con una entidad médica privada, que en su organización abarca facultativos de todas las especialidades, atendiendo al pescador en sus consultorios. Existen también clínicas privadas donde se internan para ser intervenidos quirúrgicamente o para tratamiento en caso de enfermedad.

La consulta médica, hospitalización y medicación son gratuitas. Estos derechos alcanzan también a la esposa, con un límite de 800 enfermas, pero no a los hijos.

En caso de accidentes de trabajo, los gastos son cubiertos por las diferentes Compañías de Seguros, cuyas primas son pagadas por los armadores.

Para gozar de todos estos beneficios anteriormente citados, existe la disposición provisional, además de ser pescador de anchoveta empadronado que figure en los ocho últimos planillones semanales controlados por la oficina administradora del Fondo. Es decir debe encontrarse en actividad de pesca las ocho semanas en forma continua.

e) *Costumbres y hábitos nocivos del pescador.*— Pese a existir una copiosa información de tipo cultural me

referiré exclusivamente a los hábitos nocivos: tabaco, alcohol, coca.

Tabaco.— Todas las fuentes de información concuerdan que la costumbre de fumar en el trabajo es generalizada y que lo hacen en exceso. El promedio diario es de una a tres cajetillas o paquetes de cigarrillos. Justifican este hábito por el frío del ambiente.

Alcohol.— Todas las fuentes de información concuerdan que en su gran mayoría los pescadores toman en exceso, generalmente los sábados y domingos o "cuando tienen plata". Es de interés conocer que ante la pregunta que hice a los patrones de bolichera, sobre cuál era el motivo de inasistencia más frecuente al trabajo de su gente, todos respondieron "por el trago" y que muchos tripulantes llegaban los días lunes, para zarpar, aún con signos de embriaguez. En su mayoría toman cerveza, pero también es frecuente el trago corto. Se embriagan en cantinas y prostíbulos. Nunca en navegación.

Todas las fuentes de información concuerdan en afirmar que el pescador de anchoveta en su gran mayoría, gasta su dinero en alcohol, mujeres y otras diversiones, no ahorra y no procura levantar su estado o nivel de vida. Muchos continúan viviendo en la misma barriada o callejón que ocuparon antes de su inicio como pescadores.

Coca.— Las diferentes fuentes de información concuerdan todas en más o menos que el pescador peruano tiene la costumbre del coqueo. En la entrevista personal efectuada en el muelle de pescadores, pude observar por parte del pescador de anchoveta, la existencia de un poderoso recelo y actitud esquiva al tratar el asunto, lo que dificultó poderosamente la investigación.

Los patrones de bolichera aunque ninguno la negó, trataban de minimizar su importancia o tomar actitud de justificación. Algunos referían una frecuencia de 40%, otros 10%, otros menos. Los dueños de bolichera que por intermedio de su patrón de lancha y sus salidas a la mar, observan los pormenores de su tripulación, sostienen que el porcentaje es muy elevado pudiendo llegar a un 80%. Existe en el Callao y en otros puertos de alta densidad pesquera.

Las diferentes fuentes de información concuerdan que el expendio generalizado se efectúa en bolsitas de S/. 1.00, con capacidad de 250 cc., conteniendo hojas con un peso de 15 a 30 gr. El contenido de esta bolsa es la que usan para mascar, utilizando sólo un período de coqueo, diariamente. Utilizan también sustancias alcalinas a base de sales de calcio a manera de la llipta o tocra de la sierra. "Arman" la coca algunas horas antes de la faena de la pesca, mientras la lancha se dirige al punto fijado, procurando que coincidan sus efectos con el momento de la faena. Luego de terminada ésta, se postran en un sueño profundo que dura todo el retorno a puerto.

Los anchoveteros que reconocieron la existencia de este hábito, nos informan que es más frecuente en invierno y que su finalidad es exclusivamente estimulante para el trabajo rudo de la pesca, dándoles resistencia al cansancio, frío y sueño.

Es de notar que los anchoveteros cuando fueron interrogados al respecto en su actitud de resistencia, recelo o negativa en referencia a su grupo, todos sin excepción expusieron que existía un grupo de pescadores, sobre todo los de embarcaciones pequeñas, que pescan "bonito" o "machete", que coqueaban habitualmente y en exceso, justificando este hecho por ser el trabajo de éstos exclusivamente nocturno, debiendo permanecer despiertos.

**Comentario.—**

En referencia al estudio estadístico efectuado, salta a la vista una serie de datos de interés. En primer lugar, acerca de la edad, existe un elevado porcentaje (82.8%) de pescadores cuya edad está comprendida entre los 21 y 35 años. Esta mayor frecuencia de gente en la plenitud de su juventud podría explicarse por el tipo de trabajo que en sí es rudo y demanda gran esfuerzo físico, estando sometido el organismo a variaciones bruscas de temperatura y a peculiaridades de la navegación, que en embarcaciones de poco calado como las bolicheras, en alta mar presentan movimientos de fuerte cabeceo y balance.

Sobre el grado de instrucción, es de notar la ausencia de analfabetismo en el grupo estudiado. Por otras fuente de información sabemos que existen analfabetos, pero su número es reducido. La presencia de un elevado porcentaje de sujetos que han cursado algún año de secundaria (34%-) hace pensar en las posibles causas que han originado para que el estudiante secundario abandone sus estudios. Podría ser el fracaso en los mismos o un impulso real a mejorar su situación económica y la de sus familiares. Esto sería conveniente investigar.

En relación al lugar de nacimiento, es comprensible que en su mayoría sean de la costa (71.4%) y deseo aclarar, que entre los nacidos en la sierra, la mayoría son de capitales de departamento o provincias y que se encuentran habituados a la costa. En consecuencia no corresponderían al prototipo del indígena de nuestras serranías.

Acerca del estado civil, el hecho de que la mayoría (62%) sean solteros podría explicarse, por el gran porcentaje de jóvenes y el hecho de no estar especificado en los registros a los convivientes, que en este caso se consideran como solteros.

Sobre la segunda parte de nuestro trabajo, la encuesta realizada, pese a no tener la presente información el peso y rigor estadístico, tenemos la convicción de estar en la situación de plantear problemas médicos evidentes. No existe publicaciones sobre la morbilidad del pescador. El Médico Jefe del sistema asistencial del pescador nos comunicó que estaba próximo a presentar un estudio con el material que

dispone. A pesar de esta dificultad, existen consideraciones que pueden ser sometidas a juicio crítico.

Podemos apreciar en primer lugar, en referencia al estado de salud del futuro pescador, que un certificado médico, en el mejor de los casos es la conclusión de un examen clínico, en donde las manifestaciones pre-clínicas no pueden evidenciarse vg.: infiltrados pulmonares sin manifestaciones clínicas. Es así como postulantes a pescadores pueden estar con una TBC pulmonar activa mínima y en ese estado inicien un trabajo que por su naturaleza acelere el curso de la enfermedad. El examen radiológico previo se impone con carácter de obligatoriedad. En la actualidad existe en el Callao la reciente disposición emanada de la Capitanía de Puerto que se tome examen radiológico al postulante y que por intermedio del sistema asistencial contratado por los pescadores sean sometidos a control todos los pescadores de matrícula. Es de esperar que en los puertos que falta este requisito se cumpla lo antes posible.

El hecho que en la encuesta sean las enfermedades del aparato respiratorio las más frecuentes, no es de extrañar. Los cambios bruscos de temperatura en su sistema de trabajo, el ambiente alergénico del pescado y la humedad de nuestro litoral, pueden ser las causas.

En referencia a las enfermedades venéreas, considera que se trata de un problema serio y digno de ser tomado en cuenta por varios motivos: en primer lugar, un pescador portador de alguna enfermedad venérea, por el sistema de trabajo puede propagarla fácilmente, siendo difícil su control sanitario. Es un hecho universal cuando recala a puerto el hombre de mar en su gran mayoría vaya a bares o prostíbulos. En la realidad concreta de nuestros pescadores, con ingresos económicos apreciables, escasa cultura y educación moral, la promiscuidad sexual está muy desarrollada, con el agravante de la dificultad en un control sanitario, ya que por diferentes motivos de trabajo, recala a diferentes puertos de nuestro litoral, en reducido tiempo, contagiando a otras mujeres y sin saberlo a la propia esposa, cuando retorna a su punto de origen.

Considero que sería conveniente para la prevención de las dos enfermedades citadas, efectuar controles periódicos, serológicos y radiológicos en el pescador, como requisito indispensable para continuar en este trabajo; asimismo, el riguroso control sanitario de la prostitución en los puertos de más densidad pesquera como Callao, Chimbote, Huacho, Chancay, etc.

En referencia a los hábitos y costumbres del pescador, tenemos el evidente riesgo del alcoholismo, reconocido por ellos mismos, en nuestra encuesta, como la principal causa de inasistencia al trabajo.

El reconocer, también, que el producto económico del trabajo, no lo emplean en forma constructiva, sinó en su gran mayoría en divertirse bajo

los efectos del alcohol, debe movernos a meditar sobre el futuro de un número apreciable de sujetos que con relativa juventud, podría catalogárseles ya, de bebedores excesivos regulares.

A este respecto debe efectuarse un estudio sistemático en este grupo laboral y complementar los realizados en otros medios de trabajo, (1) (2) (3) (14) (15) (18) (19), y tratar de controlar este hábito mediante campaña educacional y reglamentar el expendio de bebidas alcohólicas en los puertos citados.

Otra costumbre, el coqueo, que sólo nombrarla concita el interés de los estudiosos, se presenta en nuestros pescadores.

La ya enunciada actitud de resistencia, recelo y desconfianza de los pescadores entrevistados, hace suponer, que esta costumbre la consideran algo prohibido o vedado por la Ley o la sociedad y tengan el sentimiento de estar haciendo algo censurable. Estos hechos han presentado enorme dificultad para una investigación más exacta. Pero todas las fuentes de información coinciden en su existencia, con más frecuencia e intensidad en los pescadores que laboran de noche o que efectúan travesías largas.

Estas mismas fuentes coinciden en aceptar que el coqueo lo efectúan con fines estimulantes, "para no dormir", "no sentir frío", "no cansarse". La costumbre complementaria del uso de alcalinos para "armar" el bolo de coca, son por los mismos fines usados en la sierra, es decir la acción acelerada y potencializada de los efectos estimulantes (17).

La presencia de este hábito o costumbre debe abrir nuevos horizontes para la investigación. Se tiene la base de los estudios efectuados sobre el coqueo en nuestra serranía por GUTIERREZ NORIEGA, ZAPATA ORTIZ, que también lo hizo en reclusos de la costa, CIUFARDI TIJERO sobre la química del cocaísmo, CHAMOCHUMBI, SALOMON BUTTLLER y otros. Esta investigación aclararía muchas interrogantes que propusieron estos investigadores y podría ayudar a la solución del problema de la coca en la sierra.

Se ha enunciado la relación entre pobreza exagerada y el coqueo (11). Si dicho hábito es consecuencia del déficit intelectual en vez de ser este déficit consecuencia del mismo coqueo (10). Que la distribución del analfabetismo guarda relación con la distribución geográfica del cocaísmo (13).

Podemos adelantar que en caso del pescador, no existe pobreza, sinó lo opuesto, holgura económica, quizás en exceso para personas que no saben aprovecharla en forma constructiva. Lo mismo en referencia al nivel intelectual y analfabetismo, que en nuestro estudio estadístico se aprecia que no existe. Sobre el nivel intelectual sería de interés la investigación psicológica con test psicométricos y de fundamental valor, factores de personalidad.

Las características del hábito por la encuesta realizada nos permite establecer, que existe regularidad en el coqueo y el trabajo. Esta regularidad también se encontró en nuestra serranía. En el caso del anchovetero, sólo realiza un período de coqueo de una hora a tres, antes de la faena de pesca. En nuestra sierra se presenta dos o tres veces por día (4).

Es evidente que los efectos estimulantes de la coca sea la principal causa por la que nuestros pescadores coquean. Se ha demostrado que suprime la sensación de hambre, sed, frío, sueño y la sensación de cansancio (8). Se ha comprobado aumento de la fuerza muscular (20) (4). Entre otras modificaciones fisiológicas se observó el aumento del metabolismo basal y temperatura corporal (7) (20). Se hace mención en una publicación (20) que por existir alargamiento del tiempo de reacción psicomotora, el coqueo puede ser peligroso en algunas formas de trabajo. Este hecho las mengua de la atencion observada (13), nos hace pensar en el riesgo de accidentes de trabajo en el posible pescador habituado.

**Comentario Final.—**

En mi concepto, la población pesquera, en su mayoría pertenecientes a clases económicas modestas, sin una adecuada educación, más en el concepto moral y ético, por el aumento considerable de sus ingresos económicos, está desarrollando una reacción psicológica de entusiasmo y desorientación, que con su poca preparación para el empleo constructivo de sus ingresos, originan los problemas médico sociales anteriormente expuestos en desmedro de su salud física y psíquica. Es aquí donde una campaña educativa dirigida, sería eficaz y necesaria.

En relación al coqueo, como medio estimulante para trabajar más y por ende ganar más, ante una posible actitud de aceptación por parte de los industriales y los mismos pescadores, repetiré literalmente las palabras de GUTIERREZ NORIEGA: "NINGUN GOBIERNO, NINGUNA ENTIDAD CIENTIFICA ADMITIRIA ESTE ANOMALO PROCEDIMIENTO PARA AUMENTAR EL RENDIMIENTO DE TRABAJO" (9).

**Conclusiones.—**

1.—El estudio estadístico efectuado muestra que la mayor frecuencia de pescadores está comprendida en las edades de los 21 a 35 años (83%) según registros de la Capitanía de Puerto del Callao.

2.—No existe el analfabetismo en el grupo revisado. Existiendo apreciable porcentaje de pescadores (34%), que han cursado algún año de Instrucción Secundaria.

3.—La mayoría de los pescadores inscritos en el Callao son nacidos en puertos del litoral peruano (71%). Sólo los costeños del departamento de Lima llegan al (40%).

4.—Según el estudio estadístico los solteros figuran con el mayor porcentaje (62%). En este grupo

debe considerarse a los convivientes.

5.—Como enfermedades más frecuentes según la encuesta realizada se asignan a las del aparato respiratorio y venéreas. No se ha llegado a conclusiones numéricas, por no existir publicaciones estadísticas al respecto.

6.—Según nuestra encuesta el pescador peruano bebe en exceso y en su mayoría no utilizan sus ingresos económicos en forma constructiva.

7.—Según la encuesta existe la costumbre del coqueo en nuestros pescadores, sobre todo en aquellos que laboran de noche o efectúan travesías largas. Lo utilizan como medio estimulante para el trabajo. La actitud de resistencia por parte del pescador, dificultó la investigación, lo que impide ofrecer datos numéricos y estadísticos.

## BIBLIOGRAFIA


1.—FERNANDEZ, F. Papel de la educación en el alcoholismo. Conferencia Nacional de alcoholismo. Tex. Mimiograf. MSP. y AS. pp. 146-157, Lima 1957.

2.—CARAVEDO, B. Alcoholismo en la industria. Conferencia Nacional de alcoholismo. Tex. Mimiograf. MSP. y AS. pp. 104-118, Lima 1957.

3.—CARAVEDO, B. y ALMEIDA, M. El alcoholismo como problema de salud pública. Investigación de algunos aspectos psiquiátricos en el Perú. Rev. psiquiátrica Peruana. 1: 39-65, 1957.

4.—CIUFFARDI T., E. Contribución a la química del cocaísmo. Rev. de Farmacol. y Med. Experimental. 2: 18-93, 1949.

5.—CIUFFARDI T., E. Dosis de alcaloides que ingieren los habituados a la coca. Rev. de Farmacol. y Med. Experimental. 1: 81-90, 1948.

6.—CRUZ SANCHEZ, G. y GUILLEN, M. Eliminación de la cocaína en sujetos no habituados. Rev. de Farmacol. y Med. Experimental. 2: 1-17, 1949.

7.—CHAMOCHUMBI, N. Efectos de la coca sobre el metabolismo basal en sujetos no habituados. Re. de Farmac. y Med. Exp. 2: 94-113, 1949.

8.—GUTIERREZ NORIEGA, C. Alteraciones mentales producidas por la coca. Rev. de Neuropsiquiatría. 10: 145-176, 1947.

9.—GUTIERREZ NORIEGA, C. Errores sobre la interpretación del cocaísmo a grandes alturas. Rev. de Farmac. y Med. Exptal. 1: 100-123, 1948.

10.—GUTIERREZ NORIEGA, C. y ZAPATA, V. La inteligencia y la personalidad en los habituados a la coca. Rev. de Neuropsiquiatr. 13: 22-60, 1950.

11.—GUTIERREZ N., C. y ZAPATA, V. Medida de la inteligencia en sujetos habituados a la coca. Rev. de Neuropsiquiatría. 10: 585-591, 1947.

12.—GUTIERREZ N., C. y ZAPATA, V. Observaciones fisiológicas y patológicas en sujetos habituados a la coca. Rev. de Farmacología y Med. Experimental. 1: 1-31, 1948.

13.—GUTIERREZ N., C. y ZAPATA, V. Estudio de la inteligencia en sujetos habituados a la coca Rev. de Farmac. y Med. Exptal. 1: 38-58, 1948.

14.—JERI, R. Factores psicodinámicos del alcoholismo. Alcoholismo en el medio policial. Rev. de Sanidad de Policía. 20: 622-640, 1960.

15.—MARGIN, W. Alcoholismo en las comunidades indígenas. Conferencia Nacional de Alcoholismo. Tex. Mimiograf. MSP. y AS. pp. 74-77, Lima, 1957.

16.—SAENZ, L. La coca. Estudio médico social de la gran toxicomanía peruana. Tesis Doctoral. Lima, 1938.

17.—SALOMON, P. Potenciación del efecto neuroestimulante de la cocaína por las sustancias alcalinas. Rev. de Farmacología y Med. Experimental 2: 114-137, 1948.

18.—VILLA, C. Factores sociales del alcoholismo. Conferencia Nacional de Alcoholismo. Tex. Mimiograf. MSP. y AS. pp. 68-73, Lima, 1957.

19.—SANCHEZ, G. Algunos aspectos de agresión en un grupo de alcohólicos. Nota preliminar. Rev. de Sanidad de Policía. 20: 616, 1960.

20.—ZAPATA, V. Modificaciones psicológicas y fisiológicas producidas por la coca y la cocaína en los coqueros. Tesis, 1944, Lima.

21.—ZAPATA, V. Acción de la cocaína sobre el metabolismo basal de sujetos no habituados. Re. de Farmac. y Med. Experimental. 1: 67-80, 1948.





# CRONICAS DE AYER

**TRADICIONALES NAVALES PERUANAS.—**

Por el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

## El Perro "Cholo"

En el canto XVII de la Odisea, Homero dejó entregada a la admiración de la posteridad la sublime lealtad de un perro. Hace poco más o menos tres mil años que Ulises marchó ufano a la guerra de Troya, para volver de ella transcurridos veintitres, encorvado y envejecido por el sufrimiento. Laertes, su propio padre, no le reconoció y le confundió con un mendigo. Ni su amada y leal esposa, sin excluir al anciano esclavo Eumeo, dieron muestras de saber quién era aquel sujeto harapiento que subía penosamente las escalinatas del palacio, buscando quizás una limosna para aliviar su miseria o un mendrugo de pan que atenuara su hambre. "Argos", el ya achacoso can que dejara el héroe antes de ir a la lucha, fue el único que le identificó: mirándole con incontenible afecto se incorporó para lamerle las manos, y meneando débilmente la cola satisfecho de encontrarle, cayó muerto a sus pies, como fulminado por la súbita explosión de su emotivo cariño.

Muchos, muchísimos años más tarde, sobre insalvables obstáculos y difíciles pasos helados entre Suiza y Saboya, un perro de San Bernardo, el célebre "Barry", llegó a salvar la vida de veintidós personas. Su gran corpulencia, fino olfato y viva inteligencia, coordinándose a través del adecuado entrenamiento que le dieran los monjes, hicieron de aquel animal un samaritano de los Alpes; una figura tradicional y épica en el mundo de los canes de todos los lugares y todos los tiempos.

Pero... ¿a dónde irá a parar el autor con este prólogo perruno?, te preguntarás quizás lector, sabiendo como sabes que estas parrafadas que de vez en cuando echamos, deben conformar el meollo de una Tradición Naval y no el pespunte de un hilván sobre zoología.

Es que hoy te quiero contar la historia de un perro no menos notable que los anteriores, estrechamente relacionado con uno de nuestros combates navales de otrora. Me refiero al increíble perro "Cholo" y a la acción de Punta Gruesa, acaecida el 21 de mayo de 1879 en las cercanías de Iquique.

Para ello haré revivir una historia olvidada; una crónica del entonces Capitán de Corbeta Dn. Manuel I. Vegas, escrita allá por el año 1916, que por haber sido de cortísima edición y poco difundida en nuestro medio, se encuentra prácticamente extinguida, sin que por ello haya perdido su sabor tradicional y gratísimo para todos los que nos interesamos en las cosas del mar.

El Segundo Comandante de la fragata "Independencia", Dn. Eugenio Raygada, poseía un hermoso ejemplar de perro Terranova al que había bautizado con el nombre de "Cholo". Era aquel animal el prototipo de can destinado por la naturaleza para adaptarse a bordo de un buque, por su agilidad para contrarrestar "balances" y "cabeceos"; por su fortaleza, docilidad y entusiásticos ladridos, alegría de los marinos al romper el alba y comenzar las faenas diarias; pesadilla de aullidos súbitos, para quienes habiendo tenido el cuarto de guardia entre gallos y media noche, despertaban con la diana intempestiva que emitía su perruna garganta.

El "Cholo" —como todos los de su raza—, poseía un tupido pelaje obscurecido en partes; patas fuertes y orejas gachas; hocico no muy puntiagudo y deseos incontenibles de juguetear, halando por instantes los anchos pantalones de denime de los tripulantes; saltando en oportunidades sobre los que baldeaban la cubierta, para luego correr evadiendo persecuciones amistosas y refugiarse en una telera o esconderse en una batayola, como muchacho malcriado que cuida las asentaderas después de una travesura.

A las horas del baño de mar, y estando el buque en puerto, incansable como todos los Terranovas nadaba y arrastraba como podía a los divertidos marineros un tanto lejos del barco, siendo casi con toda seguridad el último de los que regresaban a bordo. Empapado lo subían y era el terror de los Guardiasmarinas de Servicio, quienes en uniforme de parada y guantes blancos más de una vez quedaron hechos miseria, al sacudirse el "Cholo" cerca de ellos y embadurnarles la tenida, salpicándoles con agua salada y grasa de los aparejos, producto de sus recostones en la jarcia de labor mientras se izaba el bote.

El 21 de mayo de 1879, mientras el "Huáscar" combatía con la "Esmeralda" y la echaba a pique con su tercer espolonazo, la "Independencia", persiguiendo a la "Covadonga" hábilmente piloteada por el

práctico inglés Stanley y comandada por Condell, emprendió eufóricamente la caza de la corbeta chilena, acercándose a los arrecifes de Punta Gruesa en forma audaz y temeraria.

Moore, al ver que el buque chileno —aprovechándose de su menor calado— evadía sus disparos, y que se adentraba hacia la costa tratando de barajarla hacia el sur para escapar decidió embestirlo con el espolón, basándose en los todavía inseguros sondajes que "cantaba" el encargado de largar el escandallo. La premura del ataque quizás no le hizo recapacitar en la relativa exactitud de esas presumibles profundidades, tomadas a velocidad y braceando con la sonda de mano. Intempestivamente, y ya cuando su espolón casi rozaba el casco de la "Covadonga" se sintió en el buque un ruido de metal rasgado, las hélices giraron vanamente y la "Independencia", como herida en plena carrera por un puñal de rocas, se detuvo sobre una de ellas no marcada en la carta, pero que con su presencia brutal y contundente abrió los fondos de la fragata, haciendo que el agua irrumpiera a torrentes dentro de su obra viva.

Mientras tanto —y durante todo el combate—, el "Cholo", haciendo caso omiso al estampido de los cañones, considerándolo quizás como un estímulo para sus continuos juegos, siguió como de costumbre saltando junto a los artilleros, mordiéndoles cariñosamente las pantorrillas y corriendo de un lado a otro, como si estuviera satisfecho y contento con esa nueva modalidad de diversión que no conocía hasta el momento.

Encallado el buque, nadie se ocupó del perro. Habiendo dado el Comandante Moore la orden de arriar botes mientras se defendían del cruel y feroz reataque de la "Covadonga", el Capitán de Fragata Raygada recibió la consigna de hacerse cargo de las embarcaciones y procurar que llegaran a la playa, sorteando arrecifes, balas de cañón y metralla, disparadas a mansalva sobre los náufragos por la tripulación de la afortunada "Covadonga".

Mientras tanto, en Iquique y al naufragar la "Esmeralda", el cadáver del heroico Prat era sacado de la cubierta del monitor "Huáscar" y transportado a su interior, con todos los honores que mereció aquél valiente marino chileno. El Cirujano Mayor del buque, Dn. Santiago Távara, se prodigaba entre los heridos nacionales y enemigos, atendiendo de manera especial al intrépido Teniente Serrano, quien con los órganos genitales destrozados se retorcía de dolor con las manos puestas sobre el vientre. Ochentaitrés sobrevivientes de la "Esmeralda" fueron recogidos de las aguas por orden de Grau. A todos ellos, sin excepción, se les atendió y proporcionó ropas y calzado; bebidas y alimentos calientes... Eran enemigos vencidos, pero no por ello perdían su calidad de hombres valientes que luchaban por la causa de su patria.

Las prendas del Comandante Prat, inventariadas al detalle, fueron celosamente guardadas para ser remitidas a su doliente viuda, la dama chilena Dña. Carmela Carvajal. La historia registra las hermosas cartas que con motivo de este triste episodio, intercambiaron el entonces Capitán de Navío Miguel Grau y aquella ilustre y culta matrona.

¡Beau Geste!, bello gesto aquél que pone muy en alto la caballerosidad del jefe peruano, al salvar a los náufragos chilenos; al reconocer hidalgamente la hazaña de Prat; al recibir, como resintiéndose en su modestia, el saludo emocionado de Uribe, quien cuadrándose ante el pabellón del "Huáscar" —con digna actitud que perenniza su valor moral—, exclamó en el portalón del monitor una frase que le salió del alma: "¡Viva el Perú, generoso!".

Mientras tanto Condell persistía en su deseo de exterminar sobre las aguas a los náufragos de la "Independencia". Nadaban los hombres hacia la playa salvadora, y su braceo vigoroso se tornaba de improviso lento: un hervidero de metralla acribillaba sus cuerpos, sumiéndolos en el seno de las aguas y dejando el mar con gigantescas manchas de sangre...

Jacinto López, el ilustrado historiador venezolano, refiriéndose a las figuras de Grau y Prat, al compararlas con la de Condell, tiene en su libro "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre" frases muy duras para el comandante de la "Covadonga": dice, "que deslució como un plebeyo, entre aristócratas".

Pero, lector amigo, perdóname que me haya detenido en disgresiones y permíteme que vuelva nuevamente al tema central de esta modestísima Tradición, ¿estamos?

Es de suponerse que al subir el Comandante Raygada al último bote que dejara la "Independencia", su perro "Cholo" siguiendo al amo, se embarcara también en él.

En el parte oficial del combate —que para relatarte este episodio he tenido en mis manos, y que de paso te digo se encuentra en el Museo Nacional de Historia, en Magdalena—, afirma el Comandante Moore que todas las embarcaciones que el mandara abrir del buque, naufragaron en los arrecifes sin poder llegar a la playa. En el puente quedaron, hasta el último instante, Moore, Palacios, Basadre. El Teniente García y García cayó muerto entre ellos, al recibir una bala de fusil en medio del pecho.

Desafiando la lluvia de proyectiles, el perro "Cholo", tan acostumbrado como estaba a bañarse en los puertos junto con los tripulantes, recordó sus habilidades de juego que en esos instantes se convirtieron en impulsos de rescate: los atónitos marineros que habían logrado llegar a la playa, vieron como este fiel animal, lanzándose una y otra vez entre

las olas, reaparecía entre la espuma halando a algún herido y no descansaba hasta dejarlo en sitio seguro. Siete veces repitió su hazaña, quedando tan rendido que tuvieron que sujetarlo para que no desfalleciera, tratando de repetir sus proezas a despecho del peligro y la fatiga.

Cuando la tripulación náufraga emprendió su triste y silenciosa caminata hacia Iquique —dice Vegas—, el "Cholo" indomable rompió la marcha haciendo mil piruetas; siempre ganoso de escapar hacia el mar donde veía, cada vez más lejanos, los despojos de su antes gallardo buque.

Aquel leal perro llegó al puerto, al parecer indiferente ante la magnitud de la catástrofe. Todos los que tuvieron la suerte de presenciar su abnegación sin límites, se disputaron desde ese momento el privilegio de acariciarle y alimentarlo con carnes y embutidos.

Al cabo de algún tiempo, y siempre siguiendo a Moore, el "Cholo" fue a Arica y quedó a cargo de la guarnición de las baterías del morro, parte de la cual estaba conformada por sobrevivientes de la "Independencia" bajo el mando del ex-comandante de la fragata.

Poco después se embarcó el "Cholo" a bordo del transporte "Rímac", tomado a los chilenos junto con el batallón de "Carabineros de Yungay". Demás está decir que era el favorito de los tripulantes, quienes lo hartaban de golosinas, mimos y caricias. En dicho buque hizo toda la campaña, durante el bloqueo llevado a cabo sobre el Callao por la escuadra chilena.

Y cuentan que cuando nuestras lanchas porta-torpedos iniciaban sus salidas nocturnas para hacer raíds contra los buques bloqueadores, el "Cholo" pugnaba por embarcarse, como si se considerara a si mismo parte obligada en las expediciones. Como es natural, no se le satisfacía a causa del natural silencio que había forzosamente que guardar, y la falta de garantía para que en los momentos más apremiantes, acallara voluntariamente sus sonoros ladridos.

Al perderse las batallas de San Juan y Miraflores, el "Rímac" junto con el resto de buques de nuestra débil escuadra, fueron incendiados para que no cayeran en poder del enemigo, hundiéndoseles de consiguiente.

Nuestro protagonista, el leal e indómito "Cholo", pasó a vivir en tierra, a cargo y en poder del señor Adolfo Santillana.

Y del pobre "Cholo" nunca más se supo, quedando la historia en ignorancia sobre la fecha de su muerte, debido a que en las Municipalidades no hay registros abiertos para las defunciones perrunas.

¿No es una lástima lector? —Qui habet aures audiendi, audiat (Quien tenga oídos para oír, oiga).

A mi sólo me queda apagar la luz y retirarme, no sin antes terminar en latín (pero esta vez sin introducción), en homenaje a ese perro admirable que se llamó "Cholo".

¡Requiescat in pace!

---

## Las Fruteras

Rosa Tarazona Aguirre es una mujer modesta y sincera. Su pintoresca silueta se ha paseado durante cuarentaicinco largos años por el balneario de La Punta y sus manos han vendido frutas por millares. Está profundamente relacionada con la tradición de la Escuela Naval, porque también en dicho Instituto y durante casi medio siglo, su libreta descolorida, de arrugadas páginas, se ha abierto y cerrado a diario para registrar nombres y débitos: de tripulantes, hoy ya retirados del servicio; de cadetes, hogaño Almirantes de la Marina de Guerra del Perú.

Miles y miles de personas han comido sus jugosas naranjas, sus plátanos, manzanas, uvas, granadillas y paltas. Muchas de ellas le pagaron al contado y otras no de inmediato; al crédito prolongado —en algunos casos—, por años.

Rosa se sonríe cuando lo recuerda. Podría decirse sin embargo, que su cara cambia poco, porque ha sido hecha por Dios como para ostentar una sonrisa permanente, buena, comprensiva.

Regordeta y chaposita ella, con la faz bronceada por el sol y unos anteojos ahumados que cubren su incipiente ceguera, sigue siendo siempre la misma, alegre y bonachona, que le vendiera frutas al "gringo" Davis; a Granadino, Teixeira, Martínez, Corpancho, de las Casas y a otros cadetes de las recientes promociones.

Esta es como la casa del jabonero —piensa ella—, ¡quien no cae, resbala! Siempre me han pagado, asegura.

Sus polleras, en un principio multicolores, cuando comenzó a vender su fruta y sus embotantes "chapanas", se han tornado ahora más serias; como corresponde a una señora de sus años, propietaria de un automóvil, pero que continúa viniendo a diario a la Escuela Naval, "aunque sea para oír marchar a los cadetes y no ponerse más triste", dice.

Su sombrero sigue siendo muy parecido al que se colocó el primer día: de paja que algunas vez fue blanco, con una negra cinta gastada por el manoseo cotidiano.

Rosa nació en Huilquiaco, un pueblito remoto del departamento de La Libertad, casi en sus fronteras con Huánuco. Recuerda muchos "pueblos importantes" de la ruta que siguiera, cuando su madrina, la señora Ganoza, de Trujillo, la trajo para la costa: Huaganto, Challa, Pacobamba, Huanchay y Huancaspata, desfilan en su memoria como enlazados uno con otro por la cinta plateada del Alto Marañón, ¡lindos villorrios!.

Huancaspata es una ciudad grande, me dice. No sabe calcular cuánto tiempo le demoró el viaje, pero tiene conciencia de que fue muy largo, porque "entonces no habían carreteras como la Panamericana".

De muy joven vino Rosa a la capital. Quince años tenía cuando dio a luz a su primer y único hijo: Rubén Zanabria Tarazona, hoy Maestro de Segunda de nuestra Marina. Ahora trabaja en el Departamento de Bienestar — me cuenta— y es furriel, "!pero no me lo ascienden hace tiempo!", añade con su infaltable y pícara sonrisa, como esperando que el autor se ocupe del asunto.

Rosita, como le llamamos todos cariñosamente, se siente feliz cuando la brisa del mar le da en la cara y oye el paso redoblado de los cadetes. Súbitamente se pone triste, su boca dibuja el gesto de un "puchero" y comienza a sollozar:

—Todo esto es muy bonito, ¡pero si yo pudiera ver! Tú crees, me dice —tuteándome como siempre—, que yo no tengo pena de no poder verlos a ustedes que les he vendido fruta tanto tiempo, ya hechos Jefes con sus galones y todo; tú te imaginas que no me duele ver no más que una "escuridá", sin poder mirar "sus caras de ustedes" y ver cómo está la Escuela?.

—Comprendo Rosita, pero no te desanimes —tercia el Sub-Director, allí presente—, ¿no te ha asegurado Valdeavellano (un oculista, retirado de la Armada) que te va a operar y vas a sanar?.

—Si, así me ha dicho, pero yo hasta ahora no veo nada..., contesta Rosa, enjugándose los gruesos lagrimones que ruedan por sus mejillas.

Ha sido un instante emotivo sin duda; en la atmósfera hubo un chispazo eléctrico que nos conmovió, ¡hubiéramos querido tanto ayudar a Rosa!

—Tengo que venir aquí todos los días con los ojos de otro —añadió Rosa, refiriéndose a Manuel, un esmirriado paisano que la conduce de la mano todos los días y la cuida con celo—. Le agradezco mucho al pobre lo bueno que es conmigo...

Rosa me ha hecho una larga lista de aquellos a quienes más presentes tiene en su recuerdo. Jefes, Oficiales y Cadetes, apretujándose en esa nómina sin concierto cronológico, salen a la luz en la memoria de la paisana frutera. Veamos:

Jiménez Pacheco, Melgar, Vinces, Baso, Barrios, Rangel, Benites, Sousa, de las Casas, Tomás Pizarro, Granadino, Ciriani, Alzamora, Saldías, Rodríguez, Graner, Llosa, Arbulú, Camino, Campos, Arana, Monge, Lindley, Torres Matos, Castillo, Teixeira, Luna Ferreccio, Tirado, Krüger, Carbonel, Chávez, Martínez, Delgado, Chávez Goitizolo, Conterno, Bonuccelli, Iturrino, Saavedra, Rotalde, Mesías. Estos, dice, "son los que recuerdo y estoy agradecida por la consideración de todos".

En otro lote aparte —y quizás para que no se resienta quien estas líneas escribe—, me nombró junto con Gálvez, Barrón y Guzmán Barrón, Rivarola y Giannotti.

Y Rosa, ni corta ni perezosa, aprovecho para añadir:

—Varios Almirantes me han prometido un kiosko... Ya lo pondrán, ¡si se acuerdan!

—Rosa, ¿alguna anécdota sobre los cadetes?

—No puedo recordar en qué año ni qué promoción fue, pero una vez los jóvenes éstos vinieron con un gato amarrado a un palo, paseándolo por toda la Escuela. Les pregunté para que lo hacían. Me contestaron que era para traer buena suerte y ganar uno de los campeonatos que había por esos días, ¡era tan cómica la cosa!

Retrotrayendo memorias, incido sobre Huamana, la otra frutera que siempre vino con Rosa a la Escuela, por muchos años y que luego falleciera. Si no la conociste lector, intentaré describírtela:

Era mayor que Rosa, más morena y menos agraciada, sin ser fea. Tenía cierto aire de gravedad opuesto a la cara risueña de su compañera. Su nariz era aguileña, su sombrero un tanto más alto pero igualmente de paja; sus polleras, de colores más serios...

—Murió hace algo más de quince años. Un día que bajaba del tranvía se cayó, golpeándose fuertemente en el vientre. Yo le dije que

fuera "donde el dotor", pero no me hizo caso y quiso curarse ella misma. Después de algún tiempo se enfermó con hemorragias y la llevaron al Instituto del Cáncer; allí murió Victoria Cerrón, porque ella no se llamaba "Huamana". El nombre se lo pusieron los cadetes. Era de Apata, en Arequipa.

—¿Hay algo más que me quieras contar, Rosita?

—Como no. Cuando tuve a mi hijo tenía yo quince años. El Capitán de Navío Charles Gordon Davy era el Director de la Escuela y me preguntó, al darme permiso después para vender frutas, si el bébe estaba bautizado. Le contesté que sí, pero que faltaba confirmarlo. El "gringo" fue pues su padrino y su señora, la madrina. Yo soy comadre de ellos...

Rosa me muestra algunos amarillentas fotografías de la época, envueltas cuidadosamente entre papeles. Tiene miedo que se las "choréen", como ella dice.

Y me despido de ella. Se empeña en que me lleve una fruta como regalo, porque piensa que le he hecho un "reportaje"; si el sastre sin dinero, paga con ojales y puntadas, ella, con atisbos de distinción y guardando "su lado", quiere recompensar mi interés con una manzana. Declino cortesmente.

Y me voy con mis apuntes convencido de que he hecho algo bueno: Atraer un poco la atención de tanto "viejo cliente" de aquella modesta y buena mujer, para hacerle pensar que ella, la constante Rosa, viene vendiendo ssu frutas en la Escuela desde hace cuarentaicinco años.

Qu forma parte de nuestra tradición, con derecho.

Que está casi ciega.

Que su sueño dorado es tener un kiosko.

Corro traslado, pongo punto final y me despido.

---

## Un Compás Saltarín

El título de esta Tradición, lector amigo, ha estado rondándome por el cerebro durante varios días con sus noches. Tal vez, si me hubiera detenido a pensar algo más, lo hubiese cambiado y puesto "Tradición so-

bre un Tradicionista" como el más adecuado. La redundancia me desanimó sin embargo, decidiendo colocarle ut supra el que ahora lleva.

Las razones para estas dudas mías las apreciarás en un periquete, cuando leas los renglones que siguen y atiendas las explicaciones de éste, tu modesto servidor, desde que uno de los protagonistas de mi historia fue nadie menos que Dn. Ricardo Palma, el insigne tradicionista peruano, quien naufragara allá por el año de 1855 frente a las costas del departamento de Ica yendo a bordo del "Rímac", debido, en parte, a los veleidosos caprichos del compás magnético de dicho buque —que a mi modo de ver las cosas y según lo averiguado—, aquel día aciago funcionó como saltimbanqui por razones valederas.

Para no distraer más tu atención con un prólogo tedioso, me complazco en poner ante tus ojos algunos párrafos relativos al asunto, escritos por mano y pluma de Dn. Ricardo Palma:

> "El naufragio del vapor de guerra "Rímac", el 1º de marzo de 1855 en los arrecifes de la punta de San Luis, llevó al tradicionista que este libro ha escrito —anota Palma, refiriéndose a sus "Tradiciones Peruanas"—, después de andar tres días entre arenales, pasando la pena negra, al pueblecito de Acarí. Aquél naufragio no fue al principio gran catástrofe, pues de novecientos que éramos entre tripulantes del buque, pasajeros y un batallón de Infantería que, con destino a Islay, se había embarcado, no excedieron de doce los ahogados en el mar. Pero cuando congregado en la playa, nos echamos a deliberar sobre la situación y nos encontrábamos sin víveres ni agua y nos convencimos de que para llegar a poblado necesitábamos emprender jornada larga, sin más guía que la Providencia, francamente que los pelos se nos pusieron de punta. Acortando la narración, basta decir que la sed, el hambre, el cansancio y la fatiga dieron cuenta de sesenta y seis náufragos, y que los que, vigorosos o afortunados logramos llevar a Chaviña, Chocavento o Acarí, más semblanza teníamos de espectros que de humanos seres".
>
> Nota del Autor.— Al parecer, ha habido un lapsus calami en la relación hecha por Palma. Debió ser Punta San Juan (o Punta Parada) y no San Luis, desde que este último nombre no existe en las cartas del paraje.

Entre los papeles que tengo sobre la mesa para ampliar un tanto más este desgraciado episodio, tan suscinta y modestamente relatado por Palma no obstante lo sustancioso y colorido de su narración, figura la Sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra, en la causa seguida sobre el naufragio del vapor "Rímac", la misma que me fuera gentilmente

facilitada por el Director de nuestro Museo Naval, Capitán de Navío (R), Dn. Julio J. Elías Murguía, a quien agradezco desde estas líneas.

Tal vez por la dureza excesiva de los términos en ella contenidos y por la severísima crítica que de algunos marinos se efectúa en su texto, Palma calló y jamás —con la modestia característica de los grandes hombres—, hizo alarde de su comportamiento sereno y valeroso en dicho naufragio, tanto más notable y meritorio cuando casi todos los demás perdieron la cabeza y los papeles en el citado accidente. Cabe aquí hablar de la testa porque se descontrolaron; es posible también aludir literalmente a hojas y folios, desde que a nadie se le ocurrió poner a salvo el Diario de Bitácora del buque.

Hora es pues de hacer resaltar la parte resolutiva de la sentencia a que me refiero, máxime si en ella se ponen muy en alto las virtudes personales de aquel Teniente Segundo y a la sazón Contador de la Armada, Dn. Ricardo Palma, porque las tradiciones que me ha dado por escribir no tienen finalidad de contar sólo lo bueno sino también lo malo de lo sucedido en nuestra Marina, sin fruición o morbosidad frutos de un chauvinismo mal entendido o de un sadismo fuera de toda justificación; más bien como un extracto de enseñanzas objetivas para las generaciones venideras.

El caso fue que el vapor de guerra "Rímac", primero de su clase adquirido por una nación sudamericana en la época de transición entre las velas y las máquinas alternativas, mientras se dirigía a Islay llevando a su bordo novecientas personas, naufragó a las 1030 hrs. de la mañana sobre los arrecifes iqueños, entre San Juan y Acarí, en un día 1º de Agosto del año 1855.

Exactamente dos meses después, en el primer día del mes de Octubre, en el domicilio del Contralmirante Dn. José María Raygada, Comandante General de Marina, se reunían los siguientes miembros del Consejo de Guerra que juzgaría el caso: Capitán de Navío Dn. José Boterín, Coronel Dn. Miguel Lanao, Capitán de Navío Dn. Pedro Roel, Coronel Dn. José María Tejada, Capitanes de Fragata Dn. Damián Alzamora y Dn. Tomás Ríos así como el Auditor de Marina, Dn. Mariano Felipe Paz Soldán. Demás está indicar que el citado Consejo estaba presidido por el Contralmirante Raygada.

Lo actuado hasta el momento arrojaba múltiples declaraciones, siendo los directos responsables —a juicio del Consejo—, el comandante de la nave, Capitán de Corbeta Dn. Carlos Castro, y el Oficial de Guardia, Alférez de Fragata Dn. Prudencio León. En este punto debo corregir la información que da el Comandante Manuel I. Vegas en su libro,

"Historia de la Marina de Guerra del Perú", afirmando que el Oficial de Guardia era el Alférez de Fragata Dn. Parcemón Echeandía.

Según el tenor de estos interrogatorios —leídos por quien estas líneas escribe un poco más de cien años después—, parece que en la mañana del 1º de agosto de 1855, Prudencio León hizo poco honor a su nombre de pila y descuidó imprudentemente la vigilancia que sobre los timoneles debe tener siempre el jefe de la facción de guardia.

La rosa del compás que venía marcando con bastante exactitud el rumbo ordenado, comenzó desatinada e inexplicablemente a desobedecer al timonel, saltando unas dos o tres veces hacia babor de la línea de fe y obligando a meter la caña para conservar la dirección debida. Esta circunstancia, anormal para quien tiene experiencia en dichos menesteres más no para el Alférez aquel, no fue ni interpretada como un peligro ni informada al comandante del buque, por lo que éste aseguró ocho minutos antes del choque, al General Dn. Fernando Albízuri y al Coronel Dn. Manuel Manríquez, que el rumbo trazado era el correcto y se mostró satisfecho de sus cálculos náuticos.

Sin embargo, el buque que a decir de su capitán iba navegando tan de acuerdo con la técnica marinera, de impreviso impactó sobre los arrecifes escondidos entre la calina que cubría la costa, inundándose sin remedio.

Y aquí —intercalando a medida sea oportuno los considerandos de la sentencia que dictó aquel Consejo de Guerra—, copio el primero ad literae, permitiéndome hacer algunas consideraciones subjetivas al margen:

> "1º.—Que el hecho de haber naufragado el buque, prueba de un modo claro y conveniente que los rumbos y marcaciones fueron malos, y que los que señala la papeleta de fs. 42 y declaraciones de algunos oficiales son concertados posteriormente, pues al haberse seguido con estrictes los que se indican era imposible el naufragio, a lo que se agrega que el Comandante Castro asegura que los oficiales de su dependencia cumplieron con su dever".

Inexplicable y fuera de toda lógica debió parecerles a aquellos duros jueces de hace ciento y tantos años, que un rumbo bien calculado, cuidadosamente trazado en la carta y seguido religiosamente, diera con el buque sobre las rocas y causara su pérdida. Sólo les quedó pensar que la proa se mantuvo sobre dirección errada, deduciendo de ello la indiscutible equivocación de su comandante y su consiguiente responsabilidad.

Hoy, pasado un siglo de aquel ingratísimo episodio, cabe recordar al lector que el "Rímac" naufragó frente a una costa riquísima en mineral de hierro. Que desde 1933 comenzó la explotación de Marcona —cuyo puerto es San Juan—, operando actualmente (año 1964) en aquellos yacimientos: La Marcona Mining Company y la Compañía de Hierro de Acarí. Que 30 años después de aquel accidente se registró en el mismo paraje otro similar, el del trasatlántico "Italia", y que ambos barcos poseían compases magnéticos, esto es decir, influenciables sin lugar a dudas por las líneas de fuerza emanadas de aquellas concentraciones ferrosas, que cual imanes permanentes, permanecieron durante siglos esperando que un arriero informara al Ingeniero Fuchs sobre su existencia, suministrando a éste —como persona culta que era—, la oportunidad de un denuncio y la subsiguiente explotación de aquellos ricos yacimientos.

Dentro del campo de las suposiciones sensatas, ¿no cabría la posibilidad de que aquellas masas ferrosas, distribuídas por la naturaleza sin concierto a través de la arenosa costa y quizás subyacentes en el zócalo continental, dependiendo en su magnetismo de la fuerza terrestre de este tipo existente en la localidad y con una aptitud para conservarlo, afín con su dureza, hayan logrado influenciar al compás del "Rímac"?, ¿quién podría negarlo o asegurar que las violencias naturales, como temblores, terremotos y avalanchas no le dieron carácter permanente o cuando menos duradero a su magnetismo?

Por estas consideraciones lógicas y posibles; por las declaraciones vertidas durante la causa y por el contraste entre la seguridad que existía sobre el rumbo y la atroz realidad del accidente, es que me atreví a sugerir en el título de esta Tradición aquello de que el vapor tenía "un compás saltarín". Ningún otro adjetivo se le ocurre a uno para calificar a una rosa náutica, que en vez de mantenerse estable, le da, de cuando en vez, por ejecutar bruscos y peligrosos pasos de ballet.

Valga por lo menos mi razonamiento para aliviar en algo al capitán del buque de los cargos que se le hicieron a continuación. Por ellos ni siquiera acerco mis manos al fuego y paso a ennumerarlos, atenuando como procede algunos párrafos del Acta aquella, desagradables pero justos.

Se le dijo "que en los momentos de estrellarse el vapor..., en lugar de aquietar el atolondramiento en que se hallaba la jente, imponiendo silencio y llamándola al orden, usando para esto de toda su autoridad y empleando en último extremo medidas fuertes y enérgicas..., fue el primero en infundir terror, diciendo que el buque estaba perdido y

que se salvase quien pudiera. Que no fue el último en abandonar el barco como le correspondía. Que usó la postrera embarcación expedita, para sacar su equipaje y planos, desatendiéndose de la jente, de acopiar víveres, y, especialmente del Libro de Bitácora". "Que sus oficiales —con excepción hecha del Teniente Segundo Ricardo Palma, Maquinistas Dn. Carlos Daques y Dn. Santiago Arnold—, sin tomar ninguna medida para contener a la marinería y tropa, usando de las armas en caso necesario, se ocuparon casi estrictamente de ponerse a salvo, despreocupándose de salvar a otras jentes cuyas vidas debieron serles preferidas...". En fin, en esa acta que condena la desorganización, la irresponsabilidad y el egoísmo, se escribieron dichas verdades y otras mucho más duras que me resisto a reseñar, pero que dejo a tu feraz imaginación, querido lector. En el recuerdo de los miembros de aquel Consejo de Guerra, debió hacer su aparición —por contraste—, el heroico sacrificio del Capitán de Navío Dn. Juan Noel, quien como Comandante de la fragata "Mercedes", se hundiera en Casma dos años antes con su buque, después de haber procurado el salvamento de todos los náufragos que pudo, en una tragedia causada por la fatalidad y no por su culpa.

Las sentencias fueron enérgicas, pero podían muy bien haber sido peores: al Comandante Castro se le privó de su empleo, diósele de baja de la Armada Nacional, condenándosele a dos meses de prisión en la Fortaleza del Callao "sin que en ningún tiempo pueda ser rehabilitado por incapacidad para merecer la confianza del Gobierno". Al Alférez Prudencio León, igualmente se le privó de su empleo.

A los demás oficiales se les condenó: "a ser trasladados al Colegio Naval por dos años, en donde, a pesar de su clase serán considerados como alumnos, para que estudiando los principios y deberes de su profesión se hagan dignos de ser destinados, después de un examen riguroso, al servicio de los Bajeles del Estado, y los que no tendrán más Haber que medio sueldo de sus clases respectivas para su decencia por el tiempo señalado, sin que les sea permitido en su reclusión entablar reclamo ni demanda para separarse del Servicio".

Quedaron "exceptuados de esta penitencia el Teniente Segundo Dn. Ricardo Pimentel, Contador Dn. Ricardo Palma y Maquinistas Dn. Carlos Daques y Dn. Carlos Arnold, por haber sido los únicos que cumplieron con su deber y a los que se destinará de preferencia a los buques de la Escuadra, en las vacantes que hubiere". Debo anotar aquí que el Teniente Pimentel, a riesgo de su vida, aseguró la boza de uno de los botes en las rocas de la playa, permitiendo así el salvamento de muchos de los náufragos. Palma, Daques y Arnold —como ya ha sido dicho— demostraron serenidad y absoluta conciencia de sus deberes para con el pasaje.

Y he aquí lector amigo, mi justificación para decirte al comienzo que esta historia, en vez de llamarse como la llamé, pudo muy bien tener como título el de "Tradición sobre un Tradicionista".

Porque, no por algo sino por muchísimo aquel Oficial del Cuerpo Administrativo de la Armada, andando el tiempo, se convirtió en el más ilustre de nuestros escritores, en el "Padre de las Letras Peruanas". Por ello, los siguientes versos de José Gálvez Barrenechea figuran en el busto de Dn. Ricardo, en la alameda de su nombre situada en Miraflores, ciudad en la que por suerte come actualmente pan quien estas líneas escribe:

Con su varita mágica despertó del pasado
oidores y virreyes, tapadas y guerreros,
dando vida a la muerte sus manos milagrosas;
abrió a nuestras miradas un inmenso Dorado,
nuestro sombrío cielo tachonó de luceros
y añadió a la corona de Lima una de rosas...

Curvado por la gloria, paseó en esta avenida
aquél patriarca mago su ancianidad gloriosa,
aquél que a nuestra historia diera vida con su alma;
y aunque los tiempos pasen y cambie nuestra vida,
ha de triunfar perenne, como una enseña airosa,
el nombre evocativo de don Ricardo Palma.



# El Primer Viaje de Nuestros Monitores "Manco Capac" y "Atahualpa"

Por: JAVIER BUENAÑO MURO

Uno de los episodios menos conocidos en la historia de nuestra Marina de Guerra fue la adquisición y traslado al Perú desde los EE. UU., hace casi cien años, de los dos monitores que figuraron en nuestra armada con los nombres de "Manco Capac" y "Atahualpa". Aunque no se trata de un episodio de guerra naval la hazaña en sí vale relatar y hacerse conocer pues en ella quedó a prueba la pericia y habilidad de nuestros marinos, haciendo resaltar sus magníficas cualidades de hombres de mar, y a la vez demuestra y confirma el alto grado de nuestra tradición naval.

Al principio de la década de 1860-70 nuestra marina carecía por completo de naves que se podían llamar verdaderos buques de guerra. Los dos únicos que podían ser considerados en esta categoría eran las corbetas "Unión" y "América". Estas dos unidades habían sido ordenadas construir en Francia por los Estados Confederados durante la Guerra Civil Americana. Eran muy veloces para su época e iban a ser dedicadas a la guerra de corso igual al famoso "Alabama" pero la guerra terminó con la derrota de los del Sur y estos buques quedaron en manos de los constructores en Nantes hasta que afortunadamente el Perú los adquirió en 1865. También por esa época España tuvo la pretensión de tratar de lograr una reivindicación por la pérdida de sus colonias en esta parte del Nuevo Mundo. Con este fin tuvimos la ingrata visita de una escuadra española, primero al mando del Almirante Pareja y después del suicidio de éste al conocer la captura de la "Covadonga", de su Brigadier Méndez Núñez. Como resultado de la estadía en estas aguas del Pacífico de la escuadra española tuvimos las victorias navales de Abtao y Dos de Mayo en el año 1866.

Este peligro que nos vino del mar y que afortunadamente pudimos rechazar más por el coraje de nuestros combatientes que por el deficiente material de guerra y buques de que disponíamos, hizo ver a nuestro gobierno la imperiosa necesidad que había de adquirir nuevas unidades para

nuestra marina si era que nuestra patria iba a permanecer libre e independiente.

Como consecuencia el Perú inició una política muy acertada de adquisiciones navales. En Inglaterra se mandó construir los buques blindados "Huáscar" e "Independencia" que se entregaron en 1867 y ese mismo año se gestionó la compra en los EE. UU. de los monitores "Manco Capac" y "Atahualpa". Sin embargo, la adquisición de estas dos naves no pudo ser considerada como muy feliz y desde su principio todo lo concerniente a ellas fue colmado de dificultades. Las gestiones para su compra se iniciaron en Setiembre de 1867 pero las naves no partieron de Nueva Orleans sino en Enero de 1869 y no llegaron al Callao hasta Mayo de 1870. No se conocen los informes técnicos que debieron aprobarse para recomendar su adquisición y más bien nos parece que no los hubo y que lo que importaba era conseguir buques de guerra de urgencia, de cualquier tipo y en cualquier forma con el fin de llenar el vacío que existía en nuestra escuadra. No se puede explicar en otra forma la decisión de adquirir unas naves tan inadecuadas para el servicio que debían prestar, la fuerte cantidad de dinero que costó su traslado al Perú y las duras pruebas a que fue sometido nuestro personal de marina que las tripuló. Los monitores eran del tipo fluvial e inaparentes para operar en alta mar para cuyo fin iban a ser destinados. En la marina de los EE. UU. llevaban los nombres "Oneota" y "Catawa" y habían sido construídos para las campañas de la Guerra Civil en el río Mississippi y otras vías fluviales. Desplazaban 1,084 toneladas, tenían 200' de eslora, 44' de manga y 14' de puntal. Los movían una máquina a vapor de 350 H.P., eran de una hélice y desarrollaban 5 nudos en aguas tranquilas. Su capacidad de carbón era de 140 toneladas, lo suficiente para navegar cinco días. A toda carga su cubierta sólo quedaba diez pulgadas del agua. Su construcción era de fierro y tenían sobre sus partes vitales una coraza de 5". Su armamento consistía de dos cañones Dahlgren de 15" montados en una sola torre. Como medida de seguridad se les había dotado de una potente bomba de 2,000 galones por minuto para achicar el agua que les entraba.

Era evidente para cualquiera que naves de tales características no estaban diseñadas para operar en el mar y mucho menos para efectuar un viaje tan largo y peligroso como era el que tenían que llevar a cabo desde Nueva Orleans hasta el Callao vía los estrechos de Magallanes y pasando por los mares más tormentosos del mundo. Por este motivo fue que se les tuvo que hacer alguna alteración en su superestructura tal como un rompeolas a través de sus proas y cerrando todas las aperturas de cubierta y esto explica en parte la demora en su partida. También era obvio que con una autonomía tan reducida estos buques no podían hacer

el viaje por sus propios medios y tendrían que ser remolcados durante la mayor parte del trayecto. Para este fin se tuvo que adquirir dos vapores que se llamaron el "Reyes" y el "Marañón" para remolcarlos y servir de buques de abastecimientos. Es demás decir que un viaje tan largo y con tales buques iba a ser lleno de incidentes y que bien se le podía comparar a la Odisea de Ulises. El mando de esta pequeña flotilla de naves peruanas fue dado al Capitán de Fragata Leandro Mariátegui y partieron el 12 de Enero de 1869 con rumbo a Pensacola, Florida, navegando las 109 millas de distancia sin novedad y en poco más de veinte horas. Sin embargo, ya desde aquí en su primer puerto de escala empezaron a sufrir contratiempos. Por alguna falla de máquinas la flotilla tuvo que permanecer en este lugar 30 días y en este lapso se enfermó el Comandante Mariátegui teniendo que quedarse en tierra y ceder el mando al oficial superior más inmediato que era el Capitán de Corbeta Camilo Carrillo que era el comandante del "Manco", la flotilla siguió rumbo al sur por lo largo de la costa de Florida hasta Cayo Hueso donde su llegada aumentó los rumores de que se dirigían a algún lugar de la costa norte de Cuba para ayudar a los rebeldes cubanos contra el dominio español. A pesar de los desmentidos oficiales a este respecto las naves peruanas fueron seguidas durante una parte de la segunda etapa de su viaje a Samaná, Islas Bahama, por las fragatas españolas "Fernando el Católico" y "Tetuán", pero no les fue fácil llegar a su destino. El día 8 de Marzo les sobrevino un temporal y olas de 10 á 12 pies de altura pasaban por sus cubiertas obligando a las naves que remolcaban a los monitores soltar sus remolques. También por causa de este mal tiempo les fue imposible mantenerse en convoy separándose unos de otros hasta perderse de vista. Al día siguiente, cuando ya había amainado en algo la marejada, el "Reyes" encontró al "Manco" y trató de restablecer el remolque pero al acercarse por su popa para maniobrar a su costado una ola repentinamente echó atrás al monitor y su filuda popa perforó el casco del transporte y éste se hundió en 15 minutos. La posición geográfica era 21º 02' Lat. N. y 74º57' Long. W.

El hundimiento del "Reyes" dejaba al "Manco" en situación muy precaria y angustiosa. Quedaba sólo en el mar, separado de los otros buques, con sólo 30 toneladas de carbón a bordo y víveres para tres días. Además, aparte de la pérdida de las reservas de carbón y víveres, hubo que lamentar la pérdida de la caja de la expedición cuyo dinero se utilizaba para el pago de la gente y los gastos de reaprovisionamiento en los diversos puertos de escala. Como era de urgencia llegar a tierra lo más pronto posible para no quedar al garete el "Manco" se dirigió al puerto más cercano que era el de Naranjo en la costa norte de Cuba y a 80 millas de distancia. Felizmente ese lugar estaba en manos de los insur-

gentes que les facilitaron víveres y leña ya que no había carbón en ese lugar. Terminándose estas faneas el monitor dejó aquel lugar con rumbo a su destino original de Samaná pero la leña resultó ser un combustible muy pobre y sólo le alcanzó para llegar a la isla cercana de Ragged. De este lugar se tuvo que mandar a dos oficiales en una goleta local hasta Nassau para conseguir el tan necesario carbón y obtenido éste, el día 15 de Marzo logró seguir su viaje.

El "Atahualpa" también sufrió las consecuencias del temporal del día ocho pero sin mayores daños materiales que lamentar. Al separarse los buques ese día buscó refugio junto con su consorte "Marañón" en la tierra más cercana que era la isla de Inagua. Aquí se abasteció de víveres y carbón pero todos estos gastos salieron de los bolsillos de sus oficiales pues todo el dinero de la expedición se hallaba en el fondo del mar con el "Reyes". A la brevedad posible dejaron esta isla para dirigirse a Samaná donde esperaban reunirse con el "Manco" pero al llegar allí encontraron que ya había dejado ese puerto con rumbo a St. Thomas, Islas Vírgenes. Enseguida volvieron proa al sur para ese lugar donde encontraron al "Manco" y "Marañón" esperándolos.

La estadía de los buques en este puerto fue bastante prolongada pues tuvieron que esperar la llegada del vapor "Pachitea" mandado desde el Perú con abastecimientos, carbón y dinero y a la vez para que sirviera de remolcador al "Manco" reemplazando en esta tarea al desaparecido "Reyes". También trajo el "Pachitea" nuevo personal de oficiales haciéndose algunos cambios en las planas mayores y regresando algunos oficiales al Perú. Terminada la larga estadía en St. Thomas la siguiente escala del convoy fue Cayenne, Ghiana Francesa, y desde allí siguieron la larga costa del Brasil con innumerables escalas cuyos detalles no vale la pena relatar por ser de rutina, hasta que llegaron a Río de Janeiro el 15 de Setiembre. Aquí de nuevo sufrió el "Manco" un contratiempo. Al ingresar al puerto esa noche se varó en un bajo denominado Taipú pero afortunadamente esto sucedió en marea baja y al día siguiente con la ayuda de los otros buques y de las autoridades brasileñas fue reflotado. Sin embargo, su casco había sufrido y hacía agua teniendo el monitor que entrar a dique que le fue facilitado en la isla de Culebras. En este puerto también se unió al convoy la corbeta "Unión" que pocos días antes había llegado procedente del Perú trayéndoles abastecimientos y nuevo oficiales, efectuándose nuevamente algunos cambios de plana mayor. Todo esto obligó a la flotilla permanecer tres meses en Río lo que fue del agrado de muchos pasar esta larga temporada en tan bello lugar. Por fin el día 12 de Diciembre pudo zarpar la flotilla haciendo varias escalas a lo largo de la costa sur brasileña hasta llegar sin mayor novedad a Montevideo. Pocos días estuvieron en este puerto para luego seguir via-

je por la costa argentina hasta llegar al estrecho de Magallanes el 29 de Enero de 1870 o sea más de un año después de su partida de EE. UU. El paso del estrecho se realizó con la pérdida de algunas anclas pero en general sin mayor contratiempo, llegando a Punta Arenas, Chile, en los primeros días de Febrero. Aquí los esperaba el transporte "Chalaco" para reemplazar en el remolque del "Atahualpa" al "Marañón" cuyas máquinas estaban maltratadas después de haber fielmente remolcado y atendido a su monitor en lo que constituía el remolque más largo efectuado en cualquier marina del mundo en aquella época. El convoy se reforzó nuevamente con el "Chalaco" remolcando al "Atahualpa", el "Pachitea" al "Manco Capac" y con la "Unión" y "Marañón" como escoltas. Aunque ya estaban en el Pacífico todavía faltaban muchas millas por navegar para llegar a aguas peruanas. Los buques tuvieron que afrontar muchos temporales por la costa sur de Chile y se tuvieron que dispersar y separarse. Recalaron en algunas caletas y puertos para tomar carbón o resguardarse del mal tiempo pero finalmente se reunieron de nuevo en Talcahuano el 14 de Abril. Mucho les dio que hacer la mala calidad del carbón chileno pero no obstante siguieron su viaje hacia el norte haciendo escala en el entonces puerto boliviano de Cobija en Iquique, Pisco y finalmente llegaron al Callao el 11 de Mayo de 1870, casi 16 meses después de haber salido de Nueva Orleans.

Para completar este relato cabe agregar el fin que tuvieron estos dos monitores después de haber ingresado a formar parte de nuestra escuadra. Ambos se perdieron en la guerra con Chile de 1879 combatiendo hasta lo último. El "Manco Capac" estuvo destacado en el puerto de Arica para ayudar en la defensa de esa plaza habiendo competido numerosas veces contra los buques chilenos cuando se aventuraban a acercarse a su alcance. En una de estas ocasiones cuando el "Huáscar" ya en manos chilenas entró a probar las defensas del Morro, el "Manco" salió valientemente a su encuentro tratando de espolonearlo. Los dos buques se rozaron no habiendo podido disparar sus antiguos cañones en el momento del encuentro por habérseles atracado pero en la retirada se llegó a disparar uno de los cañones de 15" y un proyectil de 500 lbs. tocó al "Huáscar" de lleno por popa decapitando a su primer comandante Thompson y haciéndole otros daños materiales. Como sus viejas máquinas apenas podían moverlo en la bahía el "Manco" tuvo que permanecer allí hasta que se perdió la plaza de Arica ese inmemoriable 7 de Junio de 1880. Ese día el viejo monitor al mando de su último comandante Sánchez Lagomarsino valientemente se lanzó dos veces contra el blindado "Cochrane" para embestirlo con su espolón pero la mayor velocidad y maniobra del buque enemigo evitó el encuentro. Finalmente cuando su comandante vio que la plaza cambiaba de bandera y ante la imposibilidad

de alcanzar a los buques chilenos, abrió las válvulas desapareciendo el monitor para siempre en las aguas que había defendido hasta el último momento.

El "Atahualpa" tuvo un fin bastante similar a su gemelo pero los hechos sucedieron en la bahía del Callao. Siempre que pudo este monitor se enfrentaba a los buques chilenos cuando entraban a la bahía para bombardear el puerto pero por las mismas razones que el "Manco" no pudo alcanzar a sus enemigos el "Atahualpa" tampoco lo lograba. Finalmente sobrevino la debacle de San Juan, Miraflores y la entrada de las tropas chilenas a Lima y en la noche del 16 de Enero de 1881 se dio la orden de hundir todos los buques de guerra surtos en la bahía del Callao, echándose a pique lo último que nos quedaba de nuestra armada, el "Atahualpa" y la "Unión", terminando así un episodio poco grato de nuestra historia naval.



EDITORIAL DE "HIERRO Y FUTURO" ORGANO INFORMATIVO DE MARCONA MINING COMPANY.

# Patria y Progreso

Desde 1821, la peruanidad celebra cada 28 de Julio la fecha más importante de la Patria: el aniversario de nuestra independencia nacional. Hace pues 143 años que el Perú alcanzó la ciudadanía plena, desde el mismo día que sus habitantes con el esfuerzo solidario de otros hermanos de América determinaron fundar la República, la Patria Libre. Desde entonces, con ocasión de celebrarse el trascendental acontecimiento, renovamos nuestra fe en el destino de la Nación que, con la gloria de su pasado, sabe enfrentarse a los problemas del presente para cumplir con la promesa que debemos al futuro. Promesa que nos urge a trabajar intensa y conscientemente para que nuestros hijos sean dueños de una respuesta feliz para el Perú.

Debemos tener en cuenta que el trabajo que reclama la Patria es mucho más que el esfuerzo físico de cambiar el paisaje de su territorio espléndido pero adusto, lo de elevar nuestra productividad industrial y agrícola. Significa emprender la gran tarea que la historia nos señala: enlazar los músculos y los corazones de todos los peruanos para robustecer las instituciones, nuestro credo, la libertad y disfrutar de una vida civilizada que nos permita decir con orgullo: ¡Soy peruano!

Nos toca pues, a nosotros, tomar el relevo de la posta de la historia y forjar el progreso del Perú, fortaleciendo los ideales democráticos como el mejor homenaje que podemos ofrecer a los precursores y mártires de la libertad que hoy gozamos y que debemos legar a las generaciones que nos sucedan.

Elevemos nuestras plegarias al Todopoderoso y, al renovarle nuestra gratitud por habernos permitido nacer en un país libre, pidámosle también que nos dé la oportunidad de cumplir con el rol que la Patria exije de nosotros, y que nos conduzca por el sendero que Dios determina para los hombres libres que quieren progresar en armonía con la humanidad, dando y recibiendo lo que nuestro Señor nos señalara en sus enseñanzas.

# La Guerra en el Mar

Por: JAVIER BUENAÑO M.

I

## EL CRUCERO "SAN FRANCISCO" EN LA CAMPAÑA DE GUADALCANAL

La pequeña isla de Guadalcanal, del archipiélago de las Salomón, fue escenario de reñidos encuentros tanto en tierra como en el mar entre fuerzas japonesas y norteamericanas. Allá por Agosto de 1942 los japoneses estaban tranquilamente terminando de construir un campo de aterrizaje en esta isla y tenían por guarnición una compañía de soldados. Entre soldados y obreros no había más de 400 hombres.

Los japoneses no esperaban ningún ataque en esta zona así que cuando elementos del cuerpo de Infantería de Marina de los EE. UU. desembarcaron en Guadalcanal el 7 de Agosto de 1942 fueron tomados por sorpresa. Los combates por esta isla duraron seis meses, los japoneses tratando de hacer llegar refuerzos y los norteamericanos tratando de retener lo conquistado y expulsar del resto de la isla a los contrarios y evitar que llegaran sus refuerzos.

Entre los combates navales en torno de esta isla uno de los más interesantes fue el que tuvo lugar en Noviembre 12-15 de 1942 y en el cual participó el crucero "San Francisco". Este buque era del tipo crucero pesado, de 9,950 toneladas, con nueve cañones de 8" aparte de artillería antiaérea que consistía de ocho cañones de 5" y otros más pequeños. Además era del tipo mejor blindado de los cruceros americanos.

En la noche del 12 de Noviembre este crucero era la nave insignia del Contralmirante Daniel J. Callaghan al mando de los siguientes buques que tomaron parte en este combate: Crucero pesado "Portland", Crucero ligero "Helena", Cruceros antiaéreos "Juneau" y "Atlanta" y ocho destroyers. Todas estas unidades estaban haciendo ronda alrededor de Guadalcanal para proteger la isla de las incesantes tentativas nocturnas de los japoneses de bombardear el campo de aterrizaje ya tomado por los norteamericanos y llevar refuerzos a sus diezmadas tropas que combatían en inferioridad numérica. Esa noche los japoneses llevaban a cabo una de sus más fuertes tentativas para atacar el campo de aterrizaje bautizado con el nombre de "Henderson Field" por los que acababan de tomarlo.

Las fuerzas japonesas consistían de los acorazados "Kirishima" y "Hiei" de 29,300 toneladas y armados con ocho cañones de 14" cada

uno, el crucero ligero "Nagara" con cañones de 5.5" y nueve destroyers. El encuentro fue inesperado para los japoneses que no esperaban encontrar esa noche una fuerza enemiga y para los norteamericanos también lo fue, aunque sabían que venían los japoneses, no sabían que habían dos acorazados en la fuerza contraria.

El primer contacto fue entre los destroyers de las vanguardias de ambas fuerzas. Fue violento, con fuego de artillería y torpedos. De los cuatro destroyers americanos que formaban la vanguardia en breves minutos dos se estaban hundiendo, dos seriamente dañados y el crucero "Atlanta" que los seguía fue torpedeado e incendiado por fuego de artillería.

El "San Francisco" abrió fuego contra el primer destroyer japonés y después de siete andanadas de su artillería principal lo incendió. El encuentro ya se había generalizado y era confuso no pudiéndose distinguir bien en la oscuridad de la noche entre amigos y enemigos. En esta confusión el "San Francisco" disparó varias veces sobre el mal herido "Atlanta" que poco después se hundía. El "Portland" fue torpedeado perdiendo dos hélices. El "Juneau" también recibió un torpedo. En la retaguardia dos destroyers se hundieron y otro resultó seriamente averiado. Sólo el crucero "Helena" y un destroyer quedaron sin daño de importancia. Y todo esto sucedió en breves minutos de combate.

En estos momentos hicieron su aparición los dos acorazados japoneses a 2,500 yardas de distancia o sea a quemarropa. Aunque parezca mentira los primeros disparos de ambas bandas fallaron. Sin embargo el "San Francisco" empezó a dar en el "Hiei" primero pero el efecto de sus proyectiles de 8" que pesaban 260 lbs., no podían hacer mucho efecto en un acorazado. El japonés no tardó en dar en el blanco y a la tercera andanada cuatro proyectiles de 14" con un peso de 1,400 lbs., cada una dieron en el puente con devastador efecto. Lo destrozaron matando a prácticamente todo el personal incluyendo al primer Comandante, al Almirante Callaghan y todo su estado mayor. El acorazado "Kirishima" y el crucero "Nagara" y algunos destroyers también lo tomaron como blanco infligiéndole mayor daño. El buque estaba prácticamente fuera de control pues había recibido 45 impactos, 12 de los cuales fueron de 14".

Estando el buque en estas condiciones el oficial sobreviviente de mayor jerarquía optó por retirarlo del combate. En esta retirada uno de sus propios destroyers y el crucero "Helena" casi lo toman bajo fuego pues lo confundieron con el enemigo pero la suerte los acompañó y fueron reconocidos a tiempo. El "San Francisco" había tenido 83 muertos y 106 heridos.

Lo que salvó al crucero en este desigual combate fue debido a la corta distancia en que se combatió ningún impacto se recibió bajo la línea de flotación. Además, los acorazados japoneses sólo disponían de proyectiles incendiarios, especiales para bom-

bardear aeropuertos y poco eficaces, por su poca carga explosiva, contra cruceros pesados como el "San Francisco". Por otro lado el almirante japonés ordenó el retiro de su fuerza al poco rato de haberse iniciado el combate pues sabía que sus acorazados no tenían munición apropiada para combatir contra otros buques y que si permanecía en las cercanías de Guadalcanal al amanecer, la fuerza aérea norteamericana acabaría con todos sus buques.

El resumen de las pérdidas fueron para los norteamericanos el hundimiento de los cruceros "Atlanta" y "Juneau" y cuatro destroyers y seriamente dañados el "San Francisco" y "Portland" y tres destroyers. Los japoneses perdieron solamente dos destroyers en el combate pero el acorazado "Hiei", que había recibido 85 impactos quedó averiado y no pudo alejarse mucho del escenario del combate y fue atacado al día siguiente por aviones de bombardeo y torpederos de Henderson Field que lo dañaron aún más. Finalmente, en vista de no poder navegar por sus propios médios fue hundido por su tripulación. Así terminó uno de los más reñidos combates por la posesión de esta isla.

---

## II

## EL FIN DEL BISMARCK

Este famoso acorazado, el orgullo de la marina alemana, tuvo una corta pero violenta vida. Se le terminó de construir apenas iniciada la Segunda Guerra Mundial y a los pocos meses se hallaba reposando en el fondo del mar. Sin embargo en este corto lapso de vida hundió al buque más grande de la escuadra británica, dañó seriamente e hizo fugar a otro poderoso acorazado y movilizó a toda la escuadra británica en desesperado afan de encontrarlo para destruir a tan peligroso adversario.

En cuanto a sus características de construcción el "Bismarck" no era superior a los acorazados contemporáneos de las demás potencias. Desplazaba alrededor de 42,000 toneladas y estaba armado con ocho cañones de 15" aparte de la batería secundaria y antiaérea. Sin embargo, este buque reunía cualidades no visibles a simple vista y que sólo se llegaron a conocer cuando entró en combate con sus adversarios ingleses.

Desde la guerra pasada la construcción naval alemana fue conocida por la extraordinaria resistencia de sus buques para absorber castigo en combate. El "Bismarck" y su gemelo el "Tirpitz" no fueron la excepción y reunieron estas cualidades al máximo.

Para mejor comprender el motivo por el cual se le mandó en su último viaje es preciso recordar un po-

co de historia. Al final de la Primera Guerra Mundial la fuerza naval alemana fue exterminada, solamente permitiéndosele una pequeña escuadra con buques que no excediesen 10.000 toneladas. Posteriormente, a consecuencias de un tratado naval con Inglaterra, se le permitió exceder los límites de tonelaje de los buques pero dentro de un tonelaje total muy inferior al Británico. Por eso, al estallar la Segunda Guerra Mundial, los alemanes se encontraban en una inferioridad naval muy grande en comparación con sus adversarios, primero Inglaterra y Francia y después Rusia y Estados Unidos.

En vista de esta inferioridad naval los alemanes tuvieron que recurrir a la guerra de corso que tan buenos resultados les había dado en la Primera Guerra Mundial con muy pocos buques y que en la Segunda ya les había dado magníficos resultados. Este tipo de guerra consistía en mandar por todos los mares del mundo buques solitarios de guerra o mercantes armados, para que atacasen a diestra y siniestra los buques mercantes de sus adversarios. Para lograr destruír estos corsarios se necesitaba una fuerza naval muy grande, fuera de toda proporción al tonelaje alemán empleado. Esto se debía al hecho de no saber el lugar exacto en que se encontraban o iban a dar su próximo golpe, requiriendo vigilancia simultánea en muchas partes a la vez. Como los alemanes habían tenido tan buen éxito con buques inferiores decidieron utilizar al buque más potente que tenían para este tipo de guerra y el "Bismarck" fue el escogido para este fin.

Con todo sigilo y utilizando todas las tretas posibles para engañar al servicio secreto enemigo, el "Bismarck" levó anclas de su base el 19 de Mayo de 1941 en compañía del crucero "Prinz Eugen". Entraron al Mar del Norte haciendo escala en la ocupada Noruega para de allí intentar escapar al Atlántico por el norte de las islas Británicas e Islandia. El mal tiempo ayudó a los buques alemanes hasta el día 23 cuando fueron avistados por los cruceros "Suffolk" y "Norfolk" al norte de Islandia. Inmediatamente dieron la alarma y todos los buques ingleses disponibles se lanzaron al ataque.

Los más cercanos fueron el "Hood" y el "Prince of Wales" que les dieron alcance en la madrugada del día siguiente e inmediatamente entraron en combate. A los 5:52 a.m. se abrió fuego a una distancia de 22,000 yardas. El "Bismarck" y el "Prinz Eugen" contra el "Hood" y éste contra el "Prinz Eugen" por error pues lo confundió con su consorte. En el primer minuto el "Prinz Eugen" alcanzó al "Hood" iniciando un incendio pero pronto fue controlado. La distancia se había reducida a 18,000 yardas cuando el "Hood" fue cubierto por una andanada del "Bismarck" habiendo un proyectil perforado la Sta. Bárbara volando el buque con toda su tripulación de 1,300 hombres menos tres que se salvaron milagrosamente. Al desaparecer este buque los alemanes concentraron sus fuegos

sobre el "Prince of Wales" que muy pronto se vio cubierto de proyectiles de 15" y 8". Sin embargo la suerte los acompañó pues un proyectil llegó a penetrar en una Sta. Bárbara pero no explosionó librándose de una suerte igual a la del "Hood". De todas maneras el "Prince of Wales" estaba mal herido con 600 toneladas de agua en sus entrañas y 2 de sus 3 torres de la artillería principal fuera de combate. Estando en esta situación el buque eludió seguir combatiendo y se retiró. El "Bismarck" sólo había recibido dos impactos y el "Prinz Eugen" ninguno.

En vista de que ya los ingleses sabían de su presencia el almirante alemán decidió despachar a Brest al "Prinz Eugen" y continuar el "Bismarck" sólo en su tentativa de perderse en el vasto Atlántico. Y casi logra hacerlo pues los ingleses lo perdieron de vista durante 31 horas hasta que fue visto nuevamente por un avión patrullero Catalina a sólo 690 millas de la costa francesa. Nuevamente los ingleses lanzaron contra él todo lo que tenían y un avión torpedero del portaviones "Ark Royal" lo alcanzó, con gran suerte, con un torpedo en el timón quedando el "Bismarck" navegando en círculos por habérsele doblado el timón y a merced de toda la escuadra británica.

El fin del "Bismarck" ya era aparente para todos. Al poco rato llegaron los acorazados "Rodney" y "Kin George V" con cañones de 16" y 14" respectivamente y lo bombardearon a su conveniencia durante más de dos horas. Sin embargo su robusta construcción aguantaba este matador castigo y el buque no se hundía. Por fin, cuando ya todos sus cañones estaban silenciados, el almirante inglés desesperado para terminar con su agonía ordenó al crucero "Dorsetshire" que le diera el golpe de gracia con torpedos y finalmente y con su bandera al tope se hundió el "Bismarck" llevándose consigo a 2,300 hombres.

Como dato interesante se puede indicar que para darle caza al "Bismarck" los ingleses movilizaron ocho acorazados, dos portaviones, cuatro cruceros pesados, siete cruceros ligeros, veintiun destroyers e innumerables aviones.



EXITO DE SUPERACION SINDICAL.—

# El Seminario de Capacitación Sindical se Clausuró en Marcona

Demostrando objetivamente el convencimiento unánime que existe en Marcona acerca de los beneficios que reporta el perfeccionamiento sindical, como herramienta eficaz para propiciar y fortalecer la armonía interna, todos los oradores que hicieron uso de la palabra en la ceremonia de clausura del Primer Seminario de Capacitación Sindical, realizado en este centro minero, destacaron la trascendencia del acto y manifestaron la necesidad de continuar la obra iniciada.

La ceremonia aludida se llevó a cabo el día Viernes 24 del mes en curso, con asistencia de autoridades locales, el Sr. Irvin Rubinstein (Agregado Laboral en la Embajada de Estados Unidos en el Perú), el Alcalde del distrito, el Director del Centro de Estudios Laborales del Perú, el Sub-Director y profesores de la misma institución, el Gerente Residente de M. M. Co., jefes de la Empresa, los 29 trabajadores que habían asistido al Seminario y personas residentes en este centro minero.

Con el Himno Nacional se inició el acto de clausura y en seguida presentó su informe el Coordinador del ciclo.

A continuación improvisó un elocuente discurso el Sr. Manuel Ordóñez, Secretario de Cultura del Sindicato de Obreros y asistente al Seminario, destacando, entre otras cosas, que "la capacitación sindical es un camino para la paz y el progreso que merece Marcona".

El Sr. Tomás Kehoe habló en nombre de la Cía. manifestando su felicitación a los trabajadores que asistieron al Ciclo de Capacitación Sindical, reiterando que la empleadora apoyará todo deseo de perfeccionamiento técnico y sindical de los que prestamos servicios en Marcona. "El resultado natural de éste y los próximos ciclos que se realicen en esta industria será el entendimiento cabal de los problemas propios del trabajo", puntualizó durante su discurso.

El Dr. Segundo Echevarría, Alcalde de Marcona, al aceptar la invitación que le formularon para que declare clausurado el ciclo, expresó su felicitación a la Empresa y a los trabajadores porque el seminario demostraba el interés de crear un ambiente favorable para la mejor marcha de las instituciones y de la industria.

A continuación se procedió a la entrega de los certificados y luego se sirvió un cóctel ofrecido por la Compañía a todos los asistentes.

Con propiedad que dice mucho de su perspectiva y responsabilidad, el Sr. Luis Angeles Blas, en nombre del Sindicato de Empleados dijo que los que terminaban el ciclo se harían divulgadores de lo que habían aprendido para "ser dignos representantes de los trabajadores, con espíritu netamente sindical, y sostenedores de la armonía interna".

"Un sindicato puede ser un instrumento positivo o negativo", sentenció el Sr. Irvin Rubinstein cuando hizo uso de la palabra, para luego agregar que "ya pasó el tiempo en que el que grita más fuerte dirija un sindicato. Los dirigentes deben ser los más preparados, de manera que se consiga mejorar las condiciones de vida y de trabajo según los postulados del mundo libre".

El Director del Centro de Estudios Laborales del Perú, Sr. Jesse Friedman, fue el orador siguiente. Hizo una serie de reflexiones sobre sindicalismo democrático y la necesidad de intensificar el perfeccionamiento en el orden sindical de todos los trabajadores y de los dirigentes en particular. Felicitó a los seminaristas que terminaron el ciclo y agradeció la ayuda proporcionada por la Compañía.

De: "Hierro y Futuro" Organo Informativo de Marcona Mining Company.—

## Revisando Libros

### RESEÑA HISTORICA DEL PROBLEMA LIMITROFE PERUANO ECUATORIANO.—

Por el Mayor E. P. José Zárate L.
Revisado por el Teniente Segundo A. P. Francisco R. Rabines Cardozo

La presente reseña consta de tres partes perfectamente delineadas a lo largo de todo el trabajo y se desenvuelven de la siguiente manera: se inicia exponiendo las causas del carácter Político que han motivado en el Ecuador la desatinada postura que presenta al problema limítrofe, ocasionando que con el correr de los días cada vez se haga más acentuado la voluntad de impedir la real solución de un problema tantas veces definido en el campo Diplomático y en el de Batalla. Seguidamente se presenta una breve reseña de la evolución territorial del Perú y del Ecuador, desde 1,200 años atrás, hasta los presentes días. Se menciona datos históricos cuya autenticidad no se puede poner en duda pues hacerlo sería negar el génesis de sus mismos pueblos y olvidar sin ningún reparo los días de la Independencia Americana.

La última parte afronta el problema desde el punto de vista de las consideraciones de carácter Jurídico que existen entre Perú y el Ecuador. En primer lugar exponen la idea de conjunto para luego dar por separado las consideraciones jurídicas que ambas partes presentan para que las asistan en el secular litigio de límites. Se tratan puntos tales como los principios de Constitucionalidad, del Uti Possidetis de la Independencia, de

la posición permanente y efectiva de los territorios, y por último el de la Libre Determinación de los Pueblos.

La conclusión del tratado da información de especial interés en lo referente a razones que aduce el autor frente al problema de límites.

En pocas palabras nos dice que el Perú, con cinco fronteras por definir, ha sufrido en la vida republicana la mayor reducción territorial que cualquier otro en América, en todo su perímetro, con excepción de la frontera con el mar, y nos dice que tal vez sea por: ser una de las últimas en sellar nuestra Independencia, dando ocasión que la Presidencia de Quito y la Provincia de Guayaquil integraran Colombia (realizándose en gran parte el sueño de Bolívar), y la separación del Alto Perú, para constituir la nueva República de Bolivia. Asimismo menciona que parte de todos los problemas actuales en límites se debe a que los que estuvieron encargados de defender los legítimos derechos no lo hicieron en forma eficiente por desconocimiento del territorio Nacional. Además, el abandono de las zonas fronterizas, incurría en menor grado pero aún se mantiene hasta la fecha, ayudan a este litigio las impresiones de límites en la época colonial que eran muchas veces imprecisos pero que mayormente no afectaban mientras dependiera de España, se tiene también como factores preponderantes a la falta de unidad Nacional en la Política Continental y la anarquía que ambos pueblos han sufrido en los primeros años de la República.

Actualmente es bien sabido que de 1,642 Km., de la frontera con el Ecuador sólo quedan por demarcar 80 Kms., en la región de la Cordillera del Cóndor, a lo que el país vecino ha puesto toda clase de obstáculos para su pronta y feliz terminación y obstinándose últimamente casi, en forma definitiva dar cumplimiento al Protocolo de Río de Janeiro.

De todos modos el Perú, tiene plena confianza en la rectitud de las potencias garantes para exigir el cumplimiento del mencionado Protocolo y, mantener su indeclinable firmeza basada en el derecho y la justicia que la asiste, en el interés a los principios básicos del sistema jurídico Internacional; y, en la fidelidad puesta al servicio de la paz y armonía continentales.

Tiene como anexo la Real Cédula del año 1802 y ameniza la presentación con siete Mapas que abarcan el completo desarrollo del problema limítrofe comenzando en el año 1802 y terminando en el año 1941.

La presente Reseña Histórica, puede ser adquirida en la Imprenta del Ministerio de Guerra y su valor es de S/. 12.00 precio por el cual tomarán conocimiento de: "LO QUE TODO PERUANO DEBE SABER Y TODO ECUATORIANO NO DEBE IGNORAR"

## Notas Profesionales

**Importancia del Desarrollo Cualitativo de los medios para la lucha Antisubmarina.—**

Por: M. BERTINI

(De la "Rivista Marittima" XCVII-8)

La grave amenaza submarina que pesa sobre el conjunto de las comunicaciones marítimas, vitales para la existencia misma del mundo libre, ha impuesto a todas las Marinas Occidentales y en particular a las de la Alianza Atlántica un problema de prioridad absoluta, cual es el de contener la amenaza misma dentro de límites aceptables de seguridad.

Sin embargo, el continuo progreso de los medios vectores de las armas ha aumentado notablemente en esta postguerra las posibilidades ofensivas de los submarinos. Por lo tanto, el problema ya en el principio imponente por la entidad cuantitativa de la amenaza, va hoy creciendo cada vez más por la necesidad de tener que disponer de medios y de aparatos que presten servicios siempre más elevados e idóneos para hacer frente a las crecientes posibilidades operativas del adversario.

Por consiguiente, el problema presenta en conjunto múltiples aspectos cualitativos, además del cuantitativo, independientes entre sí, entre los cuales podemos señalar:

—mayores conocimientos del ambiente marino que comprendan un desarrollo de los programas de investigaciones oceanográficas;

—desarrollo de los aparatos para hacer investigaciones y para practicar localizaciones submarinas;

—desarrollo de las armas y de los sistemas antisubmarinos;

—desarrollo de los medios vectores de las armas y de los aparatos de exploración submarina;

—desarrollo de los métodos y de las tácticas de su empleo.

En el transcurso del examen de estos diversos aspectos de los problemas nos referimos a lo que está actualmente en acción o en vías de realización en la Marina Norteamericana, para la cual, en el problema aquí indicado, es evidentemente de particular importancia en consideración a la amplitud y a la complejidad de sus compromisos e intereses esparcidos por todo el mundo.

Sin embargo, el problema ha sido encarado también en otras Marinas, las cuales hacen notables esfuerzos tanto económicos como de estudio. Además, el relato de cuanto se ha hecho en Norteamérica no pretende ni puede abarcar todos los progresos realizados en este campo o hasta ahora en estudio, muchos de los cuales están guardados en secreto, pero que en el futuro podrán constituir grandes novedades.

**Conocimiento del ambiente marino.**—

Según recientes declaraciones del Jefe de Operaciones Navales de la U. S.N., la presentación del programa decenal de investigaciones oceanográficas ya iniciado desde hace tiempo, es de gran importancia para la ejecución de las tareas de lucha antisubmarina que gravitan sobre el País.

"Es trágico —ha dicho el Almirante Mc Donald— ver cómo, mientras se conoce de cerca el ambiente que nos circunda, se conozca en cambio muy poco acerca del ambiente submarino. Los esfuerzos hechos para localizar los restos del submarino "Thresher" nos han suministrado numerosas informaciones sobre el ambiente submarino, las cuales emplearemos eficientemente; pero hay todavía mucho por hacer".

En efecto, la Marina Norteamericana le está dando un impulso notable tanto a la construcción de unidades para investigaciones oceanográficas, como al desarrollo de los programas destinados a obtener un cuadro detallado y completo sobre la naturaleza de los océanos y sobre las variables que pueden influir sobre las condiciones de empleo de los instrumentos de investigación.

En lo que respecta a los medios, las 11 mayores unidades para investigaciones oceanográficas en gran parte transformadas para este objeto, y que son de antigua o de no muy reciente construcción, están quedando ahora atrasadas ante el progreso de los equipos náuticos. Hay 10 unidades especialmente proyectadas y construidas para hacer levantamientos oceanográficos. Forman parte de este nuevo conjunto 7 unidades de 1020 tons. st. de la clase **Rober D. Conrad** del tipo **AGOR** (unidades para inves-

tigaciones oceanográficas), de las cuales las 3 primeras ya están en servicio, y 3 unidades de un tonelaje más elevado comprendido entre las 1370 y 2580 tons., del tipo.

Estas 10 unidades estarán dotadas de equipos de laboratorio y de un instrumental adecuado para la adquisición de datos, tanto meteorológicos como oceanográficos.

Además, en el programa de las nuevas construcciones previstas para el año fiscal 1964-1965 hay 2 unidades del tipo **AGS** y 2 del tipo **AGOR**.

Este conjunto de unidades oceanográficas que resultará constituido en gran parte por unidades equipadas con el instrumental de la técnica más moderna de investigaciones, contribuirá notablemente a la realización del proyecto A.S.W.E.P.S. (Anti-submarine Warfare Environmental Prediction System), proyecto que podrá suministrar gran parte de los datos necesarios, como por ejemplo la distribución del calor, la velocidad del sonido a diversas cotas, además de otros datos sobre el ambiente marino oceánico, considerados indispensables para poder emplear los diversos aparatos de sonar del modo más eficiente.

Recientemente también ha sido construido por la Westinghouse Electric Corporation un conjunto especial para el estudio del fondo del mar, mediante explosiones con un haz de ondas sonoras de elevada frecuencia emitido por un vehículo sonar especial remolcado por una unidad de superficie a una velocidad máxima de 4 nudos y a una distancia del fondo comprendida entre 60 y 120 metros, por el momento hasta una profundidad máxima de 6000 metros.

El haz reflejado puede por consiguiente, ser registrado sobre una carta sensitiva. Dos transconductores sonar, un receptor y un transmisor de cada lado del vehículo exploran el fondo hasta una distancia de 360 metros por ambos lados, suministrando particularidades sobre su conformación.

El sistema empleado en la búsqueda de los restos del submarino "Thresher" puede suministrar también una representación tridimensional aprovechando las sombras acústicas.

A los medios navales de superficie para la investigación oceanográfica se necesita agregar los medios submarinos evidentemente proyectados de un modo especial y dotados de instalaciones adecuadas, medios en los cuales la Marina Norteamericana se ha interesado mucho. Entre estos medios especiales está incluido el pequeño submarino de gran profundidad proyectado por el francés Cousteau, de 7 tons. y 3 hombres de dotación, actualmente en construcción, "Deepstar" (Estrella profunda) que podrá tomar fotografías y hacer el levantamiento "topográfico" del fondo del mar hasta en profundidades de 12000 pies (2000 brazas), y el "Aluminant" también en curso de construcción que podrá actuar hasta en profundidades de 15000 pies (2500

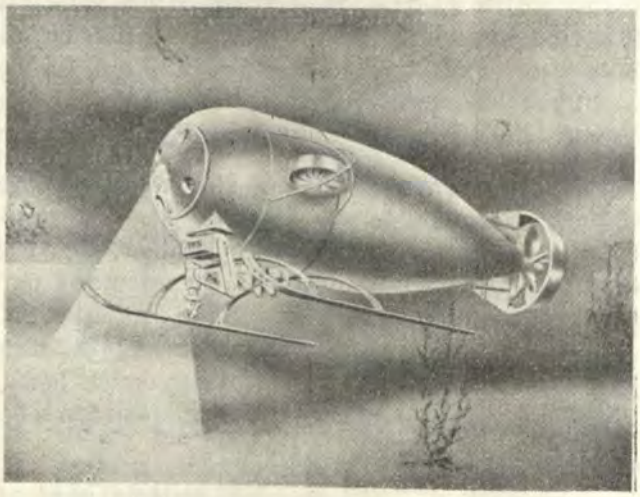


Figura 1

Modelo de submarino para la investigación científica a grandes profundidades

brazas) con posibilidades de explorar el 60% del fondo de los océanos.

Además, científicos norteamericanos y franceses efectúan en estos meses una serie de inmersiones con el batiscafo "Archimede" ya destacado a Puerto Rico en el curso de la campaña científica llamada "Operation Deepscan".

**Equipos de investigación y de localización.—**

Respecto a los equipos de sonar empleados en la Segunda Guerra Mundial que tenían un alcance bastante limitado; los que actualmente están en uso prestan servicios muy superiores tanto en alcance como en poder discriminativo, es decir, un mejoramiento en la relación entre las señales y las perturbaciones. Por ejemplo, el nuevo sonar SQS-23 y aún más la versión siguiente en curso de construcción, el sonar SQS-26 permitirá alcances que no son comparables a los del primer equipo.

Los notables incrementos en el alcance son debidos también a técnicas especiales que aprovechan de la "reflexión sobre el fondo" del haz sonoro además de las así llamadas "zonas de convergencia" que refractan hacia la superficie (por refracción al atravesar las diversas capas de agua) los haces sonoros enviados hacia el fondo, obteniéndose así los casos de una ventaja notable en el alcance. Pudiendo aprovechar estos fenómenos, se puede obtener hasta 100 millas de alcance.

Tienen también gran empleo en las unidades de superficie los V.D.S. (Variable Depth Sonar) (Sonar de profundidad variable) o ecogoniómetros remolcados. Por consiguiente, con estos equipos es posible filar el trans-

conductor por debajo de las capas que representan verdaderas pantallas desviadoras de la propagación de los haces sonoros de los aparatos fijos al casco.



Fig. 2

Parte del conjunto de fondeo de los aparatos AUTEC

Junto con el desarrollo de los equipos de investigación y localización, hay dos proyectos el AUTEC y el ASPECT.

El AUTEC (Atlantic Underwater Test and Evaluation Center) es en efecto, un centro experimental para la discriminación y el examen de la transmisión del sonido en el agua en un vasto campo de frecuencia.

Gracias al perfecto conocimiento del ambiente submarino —(los aparatos electrónicos están colocados en un profundo valle submarino en las Islas Bahamas, protegidos por consiguiente, contra los ruidos extraños y de conocidas características oceánicas)— es posible analizar y catalogar los ruidos distintos, desde los producidos por seres vivientes como los peces, hasta los producidos por los buques de superficie o por los submarinos en inmersión.

Los ruidos interceptados por dichos equipos submarinos cuya ubicación es exactamente conocida son transmitidos a las unidades del Centro para su valoración y su registro.

Las faltas en la tecnología de clasificación de los blancos submarinos (el problema de la clasificación es uno de los más importantes y difíciles de la lucha antisubmarina) han conducido a menudo a pérdidas de tiempo y de esfuerzos preciosos, por contactos que han resultado falsos. Gracias también a un registrador gráfico ASPECT, se tiende a un progreso de-

cisivo en el establecimiento de la validez de los contactos obtenidos.

Merecen ser inscritos entre los nuevos medios de investigación y localización, los indicadores de rayos infrarrojos y el indicador de la presencia de gases quemados, cuyo nombre en el Codice es SNIFFER (husmeador), este último, por lo demás, ya en servicio desde hace tiempo en los aviones antisubmarinos.

También en lo que respecta al M.A.D. (Magnetic Anomaly Detector) ya desde hace tiempo en uso en los aviones antisubmarinos y cuyo alcance es desgraciadamente muy limitado, las recientes investigaciones sobre el nuevo tipo de magnetómetro, hacen esperar un apreciable aumento del alcance de estos aparatos.

**Armamento antisubmarino.—**

Durante muchos años después de la Segunda Guerra Mundial, las fuerzas destinadas a la caza antisubmarina, también por estar dotadas de aparatos de exploración de limitado alcance, han tenido la necesidad de estar obligadas a "estrechar distan-



Figura 3

Plataforma giratoria del conjunto ASROC. Nótese las instalaciones de lanzamiento del proyectil dirigido superpuestas dos a dos y giratorias separadamente alrededor de un eje horizontal.

cias" sobre el blanco identificado a fin de poder atacar con las armas disponibles, torpedos o bombas de limitado radio de acción, cuyos efectos destructores dependían exclusivamente de su impacto sobre el blanco.

Se obtuvo progresos en los torpedos filoguiados y de cabeza buscadora, pero las ventajas nunca fueron resolutivas.

Con la realización del sistema de armas A.S.R.O.C. para las unidades de superficie, actualmente es posible efectuar con toda seguridad el ataque con el proyectil-torpedo a distancias notables, aprovechando el mayor alcance de los sistemas de localización y de autoguía del torpedo llevado por el proyectil hasta las cercanías del blanco.

Recientemente un sistema análogo de armas ha sido construido y probado para los submarinos el SUBROC, proyectil biestadio antisubmarino cuyo alcance máximo está calculado en 40 o 50 millas.

Ambos sistemas de armas preven el empleo ya sea de un torpedo con cabeza buscadora con carga convencional o bien una bomba de profundidad con carga nuclear, lo cual exalta evidentemente de una manera decisiva la posibilidad destructora del arma, haciéndola una de las más eficientes que hoy existen.

Está además en pruebas un nuevo torpedo filoguiado denominado **ASTOR** conocido con la sigla "Mark 45" y concebido para la lucha antisubmarina. Dotada de un motor eléctrico, esta arma puede estar provista ya sea de una cabeza convencional o bien de una cabeza nuclear, y su radio de acción está calculado en más de 20 Kms.

También en las armas de chorro se ha progresado igualmente con la realización de varios tipos de bombas de profundidad de carga nuclear, una de ellas es la llamada bomba "Lulu". Siendo de peso limitado, esta arma puede ser lanzada desde aviones Su empleo está todavía condicionado a la posibilidad de una exacta identificación del blanco, por cuanto no se puede excluir el empleo operativo por unidades de superficie (para identificar y localizar el blanco) avión lanzador.

**Medios vectores de armas y equipos.**

Sin considerar en este breve examen los medios navales vectores de armas antisubmarinas de tipo clásico comprendidos en la vasta gama de las unidades ligeras, los cazatorpederos de prevaleciente armamento, las fragatas antisubmarinas, las unidades menores en continua evolución por el progresivo perfeccionamiento de las armas, los equipos de exploración, ni los submarinos de ataque, se reserva actualmente en la estrategia submarina norteamericana, un puesto de primerísimo plano a los nuevos medios veloces de superficie en conjunto, que serán empleados como medios vectores de armas antisubmarinas, tales como aliscafos y botes voladores sobre capas de aire.

**En los que respecta a los submarinos nucleares de ataque,** con el nuevo programa de construcciones previsto para el año fiscal 1964-65, la Marina norteamericana dispondrá en un futuro próximo de dichos buques, 36 de los cuales serán de la clase Thresher mejorada. Los elevados servicios prestados en profundidad en inmersión, silenciosidad de las instalaciones, amplio alcance de los sistemas de exploración y localización, eficiencia de las armas entre las cuales se encuentra el reciente proyectil SUBROC sometido a perfeccionados equipos de elaboración de datos de lanzamiento, —hacen de estos barcos un eficientísimo conjunto defensivo que podrá detener la amenaza a las líneas de comunicaciones norteamericanas en términos aceptables.

**En lo que respecta a los nuevos medios veloces de ataque** de superficie (aliscafos y botes volantes sobre capa de aire) ellos han sido realizados por vía experimental en diversos tipos. Aún más, el gran éxito de los prototipos hace esperar en el futuro el empleo de ellos en la lucha antisubmarina, empleo que irá a integrarse en la ya vasta gama de los otros medios tanto aéreos como navales.

**En el campo de los medios aéreos** especializados en la exploración y en la caza antisubmarina, hay reservada una noticia especial para el nuevo cuadrimotor "Lockheed P3V-1 Orion" de reconocimiento antisubmarina de gran radio de acción, con una autonomía de vuelo de 8 horas, dotado de los más recientes equipos de exploración y de lanzamiento, además del helicóptero sin piloto DASH provisto de torpedos de cabeza buscadora, asignado para el equipo de las unidades ligeras antisubmarinas de superficie.

**Métodos y Táctica de empleo.**

En lo que respecta a los métodos y a la táctica del empleo, evidentemente guardados en secreto, se puede decir que en estos últimos tiempos se ha obtenido un mejoramiento notable,



Figura 4

Avión tipo "Lockheed P3-A Orión". Se nota en la cola el aparato tubular MAD, y bajo el fuselaje la antena giratoria del radar de exploración.

tanto en el adiestramiento de simples unidades como en la cooperación táctica entre los diversos tipos de los medios que componen los "teams antisubmarinos", es decir, los medios aéreos, de superficie y submarinos cuyos diversos servicios homogéneamente aprovechados y recíprocamente integrados pueden asegurar la descubierta (o la exploración), la localización y el conocimiento de la distribución de las fuerzas del nuevo adversario.

El elemento esencial de la cooperación táctica entre los medios constituyentes y los "teams antisubmarinos" es primordial en la existencia de un eficiente, rápido y seguro sistema de comunicaciones.

Los progresos realizados en este campo han sido declarados plenamente satisfactorios.

Entre otras cosas, la Marina Norteamericana está preparando un sistema de transmisiones VLF que permitirá establecer contactos por radio con submarinos en inmersión. No se excluye tampoco en un futuro próximo, la utilización de satélites con este objeto.

**Contramedidas.**

Paralelamente al desarrollo técnico de las armas y de los equipos de exploración, se ha procedido igualmente a mejorar los medios para las contramedidas que merecen, ellas también, el título de "medios antisubmarinos".

Por ejemplo, en la actualidad es posible obstaculizar seriamente la recepción-sonar de un buque de tal modo, de hacer imposible una acción de ataque.

Las contramedidas pueden también engañar a un submarino, ya sea alterando los ruidos de las hélices, ya sea haciendo convergir los torpedos hacia falsos blancos.

Además, el empleo de los batitermógrafos con la posibilidad de transmisiones y de registros a distancia, de los datos, permitirá una investigación más rápida y eficiente de las llamadas "zonas de silencio", en las cuales los submarinos podrán operar sin ser descubiertos por el sonar enemigo.



FIDEOS "NICOLINI"
Calidad Máxima

HARINA "SOL"
Calidad Inmejorable

# HARINA "SOL"

Pan hecho con harina "SOL" significa
Mejor alimentación, Mayor economía.
:::: Más nutrición. Menos gasto ::::
NO FERMENTA. NO ES ACIDA

# FIDEOS NICOLINI

Son tan buenos como los mejores importados.
Elaborado con Harina "Sol" y con Sémola de primera clase. Fideos en bolsas, paquetes, cajas, de EXCELENTE PRESENTACION

PIDAN EN TODAS PARTES

**Harina "Sol" y Fideos Nicolini**

INCONFUNDIBLES

**Nicolini Hnos., S. A. -- Lima**

**Teléfono 30180**

# Informaciones Mundiales

CANADA

FRANCIA

ESTADOS UNIDOS

GRAN BRETAÑA

MEJICO

REPUBLICA SUDAFRICANA

## CANADA

**Entrada en servicio del destroyer-escolta HMCS "Nipigon".—**

El destroyer-escolta DDE 266 "Nipigon", en armamento en los astilleros "Marine Industries Limited" de Sorel (Provincia de Quebec) entró en servicio activo el 30 de Mayo 1964. Había sido puesto en gradas en Abril de 1960 y lanzado al agua el 10 de Diciembre de 1961.

El "Nipigon" y su gemelo "Annapolis" que también está terminándose de armar, aunque fueron inscritos en el mismo programa naval que los cuatro escoltas de la clase Mackenzie, difieren considerablemente de éstos, en lo que concierne a sus características. Estos últimos son idénticos a los Saint Laurent después de su modernización.

Sus características son:

Desplazamiento: 2.900 tons., en plena carga.

Dimensiones: 11,55 m., x 12,80 m., x 4,10 m.

Máquinas: 2 calderas, 2 grupos T. E. de 30.000 C.V.

Velocidad máxima: 28 nudos.

Armamento: Un montaje doble de 76 m/m. AA de 70 calibres; un mortero ASM/MK 10 "Limbo" (90 proyectiles); un helicóptero CHSS2 que lleva torpedos MK 44 y un "sonar".

Equipo DSM: Un sonar de casco y un sonar remolcado.

Recordemos que la clase Saint Laurent se compone de 7 unidades que han entrado en servicio de 1955 a 1957; de las cuales el "Assiniboine" y el "Saint Laurent" mismo ya han sido modernizadas. La reforma de la serie completa terminará en 1966.

Los cuatro Mackenzie terminados entre 1962 y 1963 son idénticos a los siete DDE a la clase Restingouche construidos entre 1950 y 1960. Las características de casco y de máquinas de éstos son idénticas a las del "Nipigon", pero su armamento es diferente: 2 montajes dobles de 76 m/m. AA y 2 morteros ASM "Limbo".

**Cambio de título a los buques del tipo "Prestonian".—**

La Marina canadiense ha decidido clasificar como **escoltas oceánicos** a las antiguas **fragatas** de la clase Prestonian. Esta clase se compone de 17 unidades terminadas de construir en 1943 - 1944. (2,360 tons. en plena carga; 19 nudos; 2 piezas de 102 m/m. AA; 6 de 40 m/m. AA y 2 "squids").

---

## FRANCIA

**El regreso de la "Jeanne d'Arc".—**

Al término de su 26º crucero de aplicación de los Alfereces de Navío, el crucero "Jeanne d'Arc" fondeó en la bahía de Quiberon el 29 de Mayo último. Luego zarpó el 7 de Junio para Brest donde llegó al día siguiente. A su arribo fue recibida con gran entusiasmo por todos los buques de la 2ª región allí presentes, entre los cuales se encontraba su sucesor el portaviones "La Resolue" que enarbola la insignia del Vicealmirante de Escuadra Amman, Prefecto Marítimo.

**Ejercicio franco-norteamericano.—**

Los buques de la escuadra, bajo el comando del Vicealmirante de Escuadra Paton, y los barcos de la VI Flota norteamericana a las órdenes del Vicealmirante Gentner, efectuaron del 13 al 23 de Mayo un importante ejercicio bilateral franco-norteamericano en el Mediterráneo sobre las costas de Córcega.

**Salida de adiestramiento.—**

Durante su viaje de adiestramiento sobre las costas de Provenza y de Córcega del 5 al 9 de Mayo, el buque escolta de escuadra "Surcouf" que enarbola la insignia del Contralmirante Dartigues, Comandante de la Primera Flotilla de escoltas de la escuadra, el crucero "Colbert" y los escoltas de escuadra "Jaureguiberry", "La Bourdonnais", "Maillé-Brézé" y el abastecedor de escuadra "La Seine" hicieron escala en Calvi, del 6 al 8 de Mayo.

**Viaje de los Cadetes Navales.—**

Los escoltas rápidos "La Bourdonnais" y "Le Course", los avisos "Commandant de Pimodan", "Commandant Amyot d'Inville" y el escolta "Yser" zarparon de Brest el 12 de Mayo último con los Cadetes de la Escuela Naval, e hicieron escalas no o-

ficiales en Marin del 15 al 18 y en Vigo del 18 al 20 del mismo mes, regresando a Brest el día 23.

**Misión de dragado de minas.—**

—Los dragaminas de la 16ª División que comprende el "Geranium", el "Aubepine" y la "Jonquille", y los dragaminas de la 26ª División que comprende el "Jasmin", la "Violette", el "Oellet" y la "Paquerette" efectuaron un ejercicio de dragado de minas delante del puerto de Dunkerque del 25 de Mayo al 6 de Junio último.

—Los dragaminas "Réséda", "Gardenia", "Marguerite", "Camelia". "Begonia" de la 30ª División, los "Quistreham", "Berlaimont", "Narvik", y "Autun" de la 32ª División, los "Mimosa", "Acacia", "Glaieul", "Zalée", "Acanthe" y "Pavot" de la 34ª, y la gabarra "Commandant Robert Giraud" participaron en un ejercicio de dragado en la región de Marsella del 25 al 30 de Mayo 1964.

**Entraron en servicio activo.—**

—El aviso-escolta "Protet" fue admitido en el servicio activo a partir del 1º de Mayo de 1964 y orgánicamente está destinado a la 2ª Región Marítima.

—El submarino "Flore" ingresó al servicio activo el 21 de Mayo y pertenece a la primera escuadrilla de submarinos.

—El submarino "Daphné" ha sido admitido en el servicio activo el 1º de Junio 1964 y pertenece a la 2ª escuadrilla.

**Travesía trasatlántica.—**

El Alférez de Navío de Primera clase Tabarly se ha calificado vencedor el 19 de Junio en la carrera trasatlántica Plymouth - Newport, como navegante solitario. Habiendo partido de Plymouth el 23 de Mayo, el Alférez Tabarly atravesó el Atlántico en 27 días, batiendo considerablemente el record de 33 días establecido por el inglés Chichester en 1962.

Al anuncio de su victoria, el Presidente de la República decidió nombrar al Alférez de Navío Tabarly, Caballero de la Legión de Honor, a título excepcional.

---

## ESTADOS UNIDOS

**Abandono de la conversión del "Saipan".—**

La Marina norteamericana ha decidido suspender los trabajos de la conversión del AVT 6 "Saipan" en buque de comando (CC 3). Estos trabajos se efectuaban en el arsenal de Alabama en el cuadro del año fiscal de 1963. El CC 3 debía ser el tercer buque de esta clase, con el CC 1 "Vorthampton" y el CC 2 "Wright".

**Entrada en servicio del buque de transmisiones "Annapolis".—**

El AGMR (Major Communication Relay Ship) "Annapolis" ha entrado en servicio el 7 de Marzo de 1964 en el arsenal de Brooklyn. Es el antiguo portaviones de escolta USS "Gilbert Island", su conversión fue

inscrita en el programa del año fiscal de 1963. Su antigua cubierta de vuelos ha sido erizada de antenas de radio. Este buque puede recibir y transmitir 200.000 mensajes diarios. Un segundo buque de este mismo tipo, el "Vela Gulf", está en transformación, según el mismo modelo.

**Modernización de tres abastecedores de municiones.—**

La Marina ha firmado recientemente un contrato con dos astilleros particulares para la modernización de tres abastecedores de municiones, los AE 22 "Mauna Kea", AE 23 "Nitro" y AE 24 "Pyro".

La modernización del AE 22 y del AE 24 ha sido confiada a los astilleros de la "Puget Sound and Dry Dock Co" de Seattle, Was.; se elevará a la suma de 8'545.615 dólares. La del AE 23 será efectuada por la firma "The Maryland Shipbuilding and Dry Dock Co" de Baltimore, Maryland, y se elevará a la suma de 4'127.522 dólares.

Durante esta modernización inscrita en el presupuesto de 1964, estos buques serán equipados con el sistema FAST (Fast automatic shutte tranfer system).

Estos tres barcos, que pertenecen a la clase **Suribachi,** entraron en servicio entre 1955 y 1958.

Sus características son las siguientes:

—Desplazamiento: 7.000 tons., sin carga 10.000 tons., standard 17.500 tons., en plena carga.

—dimensiones: 156 m. x 22 m. x 7,4 m.

—Máquinas: turbinas, 1 hélice 1.600 C. V.

—velocidad: 21 nudos

—armamento: 4 piezas de 76 m/m (II x 2).

**Construcción de un buque abastecedor para combate.—**

La USN, ha firmado recientemente un contrato por $ 17'685.000, con posibilidad de revisión en función de la evolución de los costos de mano de obra y de los materiales, con la "National Steel and Shipbuilding Co." de San Diego de California para la construcción de un buque abastecedor para combate, del tipo AFS.

Este buque que será el tercero de su clase ha sido inscrito en el programa de construcciones nuevas del año fiscal 1963-1964. Será idéntico al AFS 1 "Mars" puesto en servicio el 21 de Diciembre último, y al AFS 2 "Sylvania" que debe unirse a la flota este verano.

Estos AFS, desplazan 16.500 tons., en plena carga. Pueden desempeñar simultáneamente las mismas funciones que los tres **antiguos** abastecedores:

—abastecedores de víveres AF (Store Ships),

—abastecedores de materiales y de piezas de repuesto, "para buques de superficie: AKS (store issue ships) "para la aviación: AVS (aviation supply ships)".

Su capacidad les permite transportar de un 30 a un 50% de los víveres transportados por un AF y casi tanto material como un AKS y un AVS juntos.

**Entrada en servicio del buque abastecedor polivalente AOE 1 "Sacramento".—**

El 14 de Marzo de 1964 entró en servicio el AOE 1 "Sacramento" prototipo de una nueva clase de abastecedores polivalentes de gran tonelaje y de gran velocidad.

Está en construcción un segundo buque de este tipo, el AOE 2 "Camden", y en el proyecto de presupuesto de 1964-1965 se ha previsto un tercero.

**Nuevos submarinos.—**

—El SSBN 626 "Daniel Webster" ha recibido su primera tripulación el 9 de Abril último en Groton.

—El SSBN 658, que deberá ser construido en Mare Island llevará el nombre de "Mariano G. Vallejo": se prevé que la colocación de su quilla tendrá lugar en Agosto de 1964 y que será lanzado al agua en Noviembre de 1965.

—El SSBN 654 puesto en gradas el 2 de Marzo último será bautizado con el nombre de "George E. Marshall". Este buque forma parte del programa del año fiscal 1963-1964, así como el "Mariano G. Vallejo". Deberá ser lanzado al agua en Abril de 1965 y entrar en servicio a principios de 1966.

—El submarino atómico de ataque SSN 607 "Dace" ha entrado en servicio el 4 de Abril; fue construido en los astilleros de la Ingalls Shipbuilding Corporation en Pascagoula en el Mississipi.

—El mismo día fue lanzado al agua en los astilleros de la General Dinamics, el SSN 614 "Greenling" (N. del T. Según informaciones anteriores el "Greenling" llevaba la sigla SSN 610).

El "Dace" forma parte del programa de 1959 y el "Greenling" está inscrito en el presupuesto del año fiscal de 1960.

Por otra parte, la Marina acaba de dar los nombres de "Pogy", "Aspro", y "Queenfish" respectivamente a los submarinos SSN 647, SSN 648 y SSN 651 del programa de construcciones del año fiscal de 1962-1963. Estos tres buques serán puestos en gradas en los astilleros de la New York Shipbuilding Corporation, Ingalls Shipbuilding and Dry Dock y Newport News, y serán lanzados en Junio de 1965, Enero de 1966 y Setiembre de 1966 respectivamente.

—El SSBN 625 "Henry Clay" fue puesto en gradas el 23 de Octubre de 1961; lanzado al agua el 30 de Noviembre de 1962 y entró en servicio el 20 de Febrero de 1964.

—El SSBN "Woodrow Wilson" entró en servicio el 4 de Julio de 1964 y llevará 16 "Polaris".

**Entrada en servicio de los DDG 23 "R. E. Byrd" y DDG 21 "Cochrane".**

Estos dos destroyers del tipo **Charles F. Adams,** lanzadores de proyectiles dirigidos, entraron en servicio el 7 y el 21 de Marzo respectivamente. Falta solamente la incorporación del DDG 22 "Benjamín Studert" y del DDG 24 "Waddell" a la flota, para completar la serie.

Estos dos destroyers, como todas las unidades de la clase **Charles F. Adams** construidas a partir del DDG "Berkeley", están dotados de una rampa doble. Por lo demás, su armamento es idéntico: 2 piezas de 127 m/m. AA, automáticas, 1 "asroc" y dos plataformas triples de TLT / ASM Mk 32.

El "R.E. Byrd" está dotado de un sonar de roda ANSQS 23.

**Bautismo de una nueva fragata.—**

La fragata lanza proyectiles dirigidos DLG 32 actualmente en construcción en los astilleros de Bath, Maine ha recibido el nombre de William H. Stanley". Pertenece a la clase **Balknap**.

**Lanzamiento del DE 1041 "Bradley".**

El destructor de escolta DE 1041 "Bradley" fue lanzado al agua el 26 de Marzo 1964 en los astilleros de la Bethlehem Steel Co. en San Francisco de California. Esta unidad que desplazará 3.400 tons., desarrollará 27 nudos; tendrá un armamento compuesto de 2 piezas de 127 m/m. AA, sencillas de 38 calibres; un "asroc"; 2 plataformas de TLT / ASM MK 32 y dos helicópteros teleguiados DSN 3 ("Dash"). Había sido puesta en gra-




Figura 1.— El USS DDG 15 "Berkeley

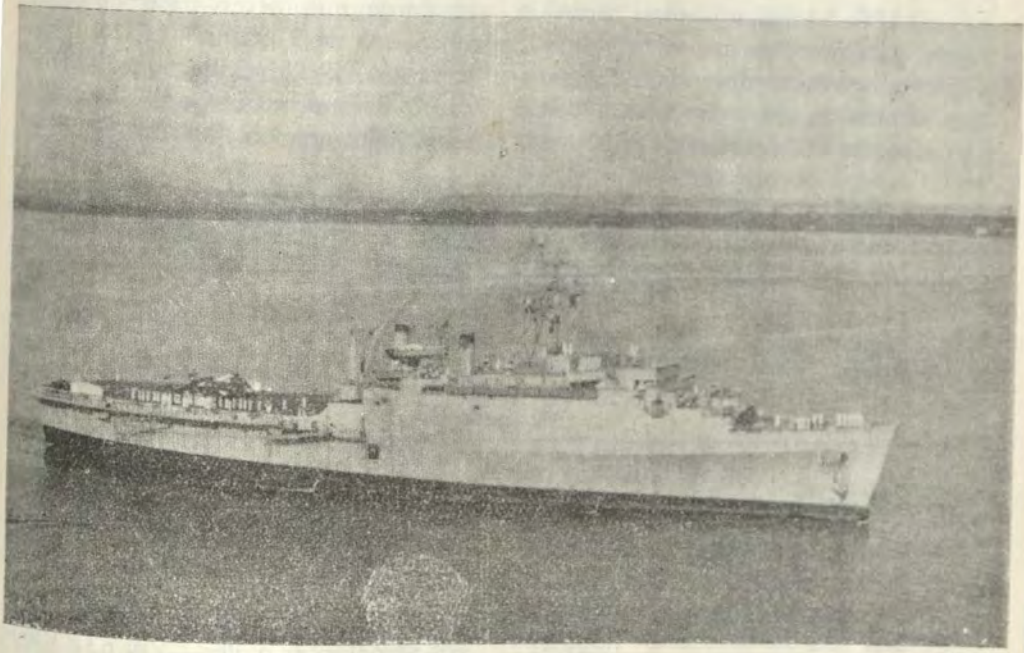


Figura 2.— El USS LPD 1 "Raleigh"

das el 17 de Enero de 1963. Su entrada en servicio está prevista para fines de este año.

**Entra en servicio el LPD 3 "La Salle".—**

El "Amphibious Transport Dock" LPD 3 "La Salle" ha entrado en servicio el 22 de Febrero de 1964 (Washignton Day). Fue construído en los arsenales de Brooklyn, New York.

La situación de estos buques es la siguiente:

| Programa | Sigla | Nombres | Observaciones |
|---|---|---|---|
| 1959 | LPD 1 | Raleigh | En servicio |
| 1960 | LPD 2 | Vancouver | En servicio |
| 1961 | LPD 3 | La Salle | En servicio |
| 1962 | LPD 4 | Austin | En gradas |
| 1962 | LPD 5 | Ogden | En gradas |
| 1962 | LPD 6 | Duluth | En gradas el 18-12-1963 |
| 1963 | LPD 7 | N..... | |
| 1963 | LPD 8 | N..... | |
| 1963 | LPD 9 | N..... | |
| 1963 | LPD 10 | N..... | |
| 1964 | LPD 11 | N..... | |
| 1964 | LPD 12 | N..... | |
| 1964 | LPD 13 | N..... | |
| Proyecto 1965 | LPD 14 | N..... | |
| 1965 | LPD 15 | N..... | |

El LPD 5 y los siguientes serán un poco más grandes que el "Raleigh". Su armamento comprenderá 4 montajes dobles de 76 m/m. AA. Podrán transportar 900 hombres y 2500 tons., de carga que serán desembarcados con ayuda de 9 LCM, 1 LCU y 6 helicópteros. El "La Salle" y los LPD 7 y LPD 8 estarán equipados como buques de comando.

| | clase Raleigh | clase Ogden |
|---|---|---|
| Desplazamiento | 13.900 tons. | 16.900 tons. |
| Dimensiones | 158,80 m x 25,60 m x 6,10 m. | 171,30 m x 25 m x 6,70 m |
| Potencia | 24.000 C. V. | 24.000 C. V. |
| Velocidad | 21 nudos | 20 nudos |
| Dotación | 460 hombres | 510 hombres |

**Llegada del buque-base AS 32 "Holland" a España.—**

El buque-base de submarinos "Polaris" AS 32 "Holland" llegó el 1º de Abril de 1964 a la base norteamericana de Rota, en donde ha reemplazado al AS 19 "Proteus".

El "Holland" servirá de base para la flotilla de SSBN destacada al Mediterráneo.

El acuerdo que permite a los submarinos norteamericanos lanzadores de Polaris utilizar la base de Rota, fue firmado en Madrid el 26 de Febrero último.

**Pedido del portaviones CVA 67.—**

El "Bureau of Shpis" ha firmado recientemente con la "Newport News Shipbuilding and Dry Dock Co." de Newport News, Virginia, un contrato por 188,5 millones de dólares para la construcción del portaviones de ataque CVA 67.

Este contrato podrá ser revisado en caso de aumento de precio de ciertas materias primas o de equipos.

Este buque, en su conjunto, será semejante a los CVA 63 "Kitty Hawk", CVA 64 "Constellation" y CVA 66 "América", pero su DCA, en lugar de estar confiada a proyectiles dirigidos "Terrier" (2 rampas dobles), estará constituída por conjuntos MK 13 "Tartar". El buque estará provisto de un sistema F.A.S.T., para su reabastecimiento en la mar. El CVA 67 desplazará 80.700 tons., en plena carga. (F.A.S.T., significa: Fast Automatic Shutte Transfer System).

**Reingreso del crucero "Chicago" al servicio después de su transformación en lanzador de proyectiles dirigidos.—**

El crucero pesado CG 11 "Chicago reingresó al servicio el 2 de Mayo último en el arsenal de San Francisco después de cuatro años de trabajo, durante los cuales ha sido transformado en crucero lanzador de proyectiles dirigidos. Está equipado aho-

ra con 2 rampas dobles para el lanzamiento de "Palos", 2 rampas dobles para lanzar proyectiles "Tartar"; un "Asroc"; 2 plataformas TLT / ASM MK 32 y dos helicópteros teleguiados.

Otros dos cruceros del mismo tipo, el CG 10 "Albany" y el CG 12 "Columbus" están en servicio.

**Nuevos submarinos.—**

—El submarino SSBN 629 "Daniel Boone" ha entrado en servicio en el Arsenal de Mare Island (Cal.), Es el 19º lanzador de "Polaris" que entra en servicio. Había sido lanzado al agua el 22 de Junio de 1963.

—El SSBN 620 "John Adams" ha entrado en servicio el 10 de Mayo. Había sido lanzado al agua el 11 de Mayo de 1964. Había sido puesto en gradas el 21 de Abril de 1962. Se incorporaba a la flota en Noviembre de 1964.

—El SSN 615 "Gato" ha sido lanzado al agua el 14 de Mayo en Groton. Había sido puesto en gradas el 15 de Diciembre de 1961. Su entrada en servicio está prevista para Setiembre de 1965 Pertenece a la clase Thresher.

—El SSN 646 "Grayling" (del programa aprobado en 1963) ha sido puesto en gradas en el Arsenal de Portsmouth (Maine). Pertenece al tipo Thresher modificado (clase Sturgeon). Su entrada en servicio está prevista para 1966.

—Finalmente, al SSBN 655 se le ha dado el nombre de "Henry L. Stimson". El Presidente Johnson ha querido anunciar a la Nación personalmente por radio esta designación. Henry L. Stimson fue sucesivamente Secretario de Estado, Secretario de Marina y Secretario de Guerra. Fue Secretario de Guerra en el Gabinete del Presidente Franklin Delano Roosevelt durante la Segunda Guerra Mundial.

**Lanzamiento de la fragata DLG 28 "Wainwright".—**

La fragata lanza proyectiles dirigidos DLG 28 "Wainwright" ha sido lanzada al agua el 28 de Abril en Bath, Maine. Esta unidad, que pertenece a la clase Belknap, había sido puesta en gradas el 2 de Julio de 1962.

**Lanzamiento del DE 1048 "Sample".**

El destroyer de escolta DE 1048 "Sample" ha sido lanzado el 28 de Abril último en los astilleros de Puget Sound de Seattle. Su construcción empezó el 19 de Junio de 1963.

**Pase de submarinos a la Reserva.—**

La Marina norteamericana va a poner en la reserva 3 submarinos lanzadores de "Regulus". Se trata del SSG 574 "Growler" del SSG 577 "Grayback" y del "Barbero"; los dos primeros fueron construidos en 1955, y el tercero proviene de la transformación de un submarino clásico.

(El "Regulus" es un cohete aerodinámico de un alcance de 1500 Km., que vuela a una velocidad de Mach 1).

Quedarán dos submarinos de esta categoría: el "Tunny" y el "Halibut", este último de propulsión nuclear. El retiro progresivo de estos submarinos coincidirá con la llegada de los submarinos "Polaris" a la flota del Pacífico.

**Submarino experimental de titanio.—**

(Nota: El titanio es un metal que fue descubierto por el británico William Gregor en 1789).

La Marina norteamericana está construyendo un pequeño submarino experimental de titanio de 5 metros de eslora. Este metal es suministrado por la "National distillers and Chemical Corporation". Se produce en Niles, en el Ohio.

**Modificación de un submarino.—**

Según la prensa técnica de los Estados Unidos, el submarino SS 567 ha sido provisto de un nuevo kiosko construido enteramente con un material plástico. Este material presenta ventajas desde el punto de vista del sonido y de la conservación sobre el aluminio que se empleaba anteriormente. El "Gudgeon" es un submarino de propulsión Diesel de la clase Tang, que data de 1962.

**Conversión de un transporte de vehículos en "mine countermeasures support ship".—**

El transporte de vehículos LSV 1 "Catskill" actualmente en la reserva en Sirisun Bay, Cal. va a ser transformado en "mine contermeasures support ship" (sigla: MCS) en los astilleros Holland de Nueva Orleans por la suma de 6'790.000 dólores. Este buque de 8750 tons., estará equipado para servir de apoyo logístico a una escuadrilla de dragaminas costaneros u oceánicos y a una flota de helicópteros equipados para el dragado de minas.

Transportará 20 embarcaciones de 11 metros de eslora equipadas para la exploración de minas, y dos helicópteros.

**La Marina norteamericana crea una "task force" de propulsión nuclear.—**

La U.S.N. va a formar una fuerza de tarea única en su género. Esta fuerza de tarea estará compuesta por el portaviones "Enterprise", el crucero lanza-proyectiles "Long Beach" y una fragata "Bainbridge": todos estos buques son de propulsión nuclear. Esta fuerza de tarea está actualmente desplegada en el Mediterráneo y después será transferida de una manera permanente al Pacífico. Será reforzada ulteriormente con la fragata DLGN 35 "Troxtun" que está actualmente en servicio.

**Pérdida de un ascensor lateral a bordo del "Randolph".—**

Efectuaba un ejercicio de rutina el "Randolph" en el Atlántico a 270 millas al SO de Cape Henry, cuando el ascensor lateral derecho fue arrancado por una ola que desapareció con su cargamento, un S2F y 5 hombres, 3 de los cuales fueron recogidos a bordo. Una explosión seguida

de un incendio rápidamente dominado, siguió al accidente.

---

## GRAN BRETAÑA

**Tripulación de la fragata ASM / HMS "Aurora".—**

La fragata ASM HMS "Aurora", quinta unidad de la clase **Leander,** ha recibido su primera dotación el 13 de Abril último en los astilleros de John Brown en el Clyde.

**Instalación de cañones en algunos submarinos de la clase "A".—**

El submarino HMS "Andrew", que pertenece actualmente a la "Far East Fleet", ha sido provisto de un cañón. Este armamento debe extenderse a los otros submarinos del mismo tipo pertenecientes a esta fuerza naval. Estos submarinos participan en el patrullaje que la Royal Navy efectúa a lo largo de las costas de Borneo para impedir el desembarco de armas en esa región.

**Segunda escuadrilla equipada con "Buccaneers".—**

Una segunda escuadrilla, la Nº 800, equipada con aviones de alta y baja cota NA 39 Blanckburn "Buccaneer" ha entrado en servicio en la "Royal Navy Air Station" de Lossiemouth en Escocia (HMS "Fulmar"). La primera escuadrilla de operaciones Nº 801 ha sido embarcada a bordo del HMS "Victorious".

**Lanzamiento del submarino HMS "Opportune".—**

El HMS "Opportune" fue lanzado al agua el 14 de Febrero de 1964 en los astilleros de Scott's and Co. de Greenock. Pertenece a la clase **Oberon**.

**Refuerzos para la "Far East Fleet".—**

El Almirantazgo ha decidido destinar al Este, en forma definitiva al porta helicópteros de asalto HMS "Albion". En cuanto haya terminado su carena se unirá al sister Ship HMS "Bulwarck".

Así mismo, el portaviones HMS "Victorious", en lugar de regresar a la metrópoli como se había previsto, permanecerá en Singapur en donde será relevada su tripulación.

Por otra parte, el HMS "Hampshire", el primero de los DDG destinados a la "Far East Fleet" ya ha llegado a su destino.

**Demolición de buque dados de baja.**

El Almirantazgo ha anunciado recientemente que iba a vender a sociedades especializadas en demoliciones 23 buques absoletos, con lo que llega a 93 el número de barcos dados de baja en los últimos 4 años. El primero de los buques vendidos este año será el HMS "Mauritius" (8.000 tons.), lanzado al agua en 1939 y que dio su nombre a una serie de cruceros, de la cual el HMS "Gambia" es el único que queda en la reserva.

Entre los otros buques dados de baja se encuentran:

—el destroyer "Chapelet",

—las fragatas "Brissenden", "Tyrien", "Termagant", "Terpsichore", "Vigilant", "Virago", "Loch Ruthven", "Loch Vevatie" y "Loch Alvie".

—Los submarinos "Tapir", "Teredo", "Sea Scout" y "Sea Devil", y también el "Setraph" (que llevó al General Matk Clark a las costas de Argelia cuando tomó contacto con las autoridades francesas antes del desembarco de los Aliados en el Norte de Africa).

**Atraso en la construcción del submarino atómico "Valiant".—**

Según la prensa británica, la construcción del submarino de propulsión nuclear HMS "Valiant" va a tener un retardo considerable, a tal punto que su comandante que seguía los trabajos desde hace un año, ha sido designado para tomar el mando de una fragata ASM.

Según estos artículos, se habría descubierto tuberías defectuosas en el reactor prototipo de Dounreay. Esto ha inducido a reemplazar también dichas tuberías a bordo del "Valiant".

**Vuelve a entrar en servicio el portaviones HMS "Eagle".—**

El portaviones HMS "Eagle" de regreso de sus pruebas en la mar ha embarcado solemnemente a su nueva dotación el 15 de Mayo en el arsenal de Devonport.

En esta ocasión, la prensa ha publicado algunas informaciones que permiten completar las que hemos dado anteriomente. La modernización del "Eagle" ha costado 31 millones de libras esterlinas. Ha sido dotado de una catapulta a vapor de 199 pies (60,66 m.), situada a babor de la pista oblicua y que es la más larga construida en Inglaterra, y de otra de 151 pies (46,03 m.), a estribor de la pista axial. La potencia eléctrica de este portaviones es de 8.250 Kw. Su dotación se eleva a 250 Oficiales y 2500 tripulantes.

En el próximo Otoño, el "Eagle" embarcará su material aéreo que comprenderá aviones de asalto NA 39 "Buccanner" interceptores de todo tiempo "Sea Vixen" MK 1 y helicópteros ASM del tipo "Wessex".

El "Eagle" zarpará para el Extremo Oriente a fines del presente año.

**Recientes movimientos del portaviones HMS "Victorious".—**

Después de su carena en Singapore, que terminó el 14 de Enero 1964, el "Victorious" que es actualmente el más antiguo de los portaviones en servicio en todas las marina, había recorrido 16.000 millas hasta el 1º de Mayo de este año.

En el momento de los desórdenes en el Africa Oriental, recorrió a 26 nudos las 2.000 millas que separan Singapore de Monbassa. En seguida embarcó en Dar-el-Salaam (Tanganyka) el 45º Comando de Royal Marines. Embarcó igualmente un destacamento de lanceros con auto-ametralladoras y dos grandes helicópteros del

tipo "Belvedere". Todo este personal y todo este material permanecieron a bordo durante diez días además de la dotación propia del buque y de la dotación de las flotillas de la "Fleet Air Arm" listas a intervenir en donde se pudiera necesitar su presencia.

A su llegada a Mombassa Kenya, el personal y el material suplementarios fueron transbordados al al portaviones HMS "Albion".

Esto demuestra una vez más la polivalencia de los portaviones.

**Próxima puesta en gradas de un rompe-hielos.—**

El "Almiralty of the Defence Council" acaba de pedir propuestas a los astilleros británicos para la construcción de un rompe-hielos destinado a reemplazar al "Ice patrol ship" HMS "Protector" que ya tiene ahora 28 años.

Este nuevo buque tendrá las siguientes características:

Desplazamiento: 7.000 toneladas aprox.

Dimensiones: 79,25 m. x 19,50 m. x 9,14 m.

Propulsión: Diesel eléctrica.

Este barco estará provisto de estabilizadores de balance. Su aparato motor podrá ser telecomandado desde el puente de navegación y el buque podrá ser gobernado desde varios puestos. Gracias a los movimientos del combustible en los tanques, este rompe-hielos podrá desprenderse si su casco quedase aprisionado entre los hielos.

**Transformación de un LST en "Helicopter support ship".—**

El LST HMS "Lofoten" de 2140 tons., está siendo tranformado en "helicopter support ship" en Devonport. Pronto entrará en servicio en la Home Fleet. La experiencia que será adquirida con este buque servirá para el estudio de una futura unidad cuya construcción ya está prevista.

**Reclasificación de tres buques.—**

El buque-base de dragaminas HMS "Manxman", el fondeador de minas "Plover" y el HMS "Reclaim" han sido reclasificados como "mine contermeasures support ships".

El "Manxman" es el sobreviviente de una clase de 3 fondeadores de minas (sic) de 3.000 tons., y 35 nudos que entraron en servicio en 1941.

**Buques de guerra en construcción en los astilleros británicos.—**

El número de buques de guerra en construcción en los astilleros británicos, tanto para la Royal Navy como para las marinas extranjeras se eleva a 58, con un valor total de 178 millones de libras esterlinas, lo cual representa más de la mitad del total de pedidos hechos a la industria británica.

En Mayo de 1964, treintaiseis buques de guerra estaban en construcción para la Royal Navy y representaba 20'.300 tons. standard, 203.700 de las cuales en astilleros particulares

En esa fecha estaban en construcción los siguientes:

a) En los astilleros particulares:

| Nombres | Tipo | Tonelaje | Astilleros |
|---|---|---|---|
| Fife | DDG | 5.500 | Fairfield |
| Glamorgan | DDG | 5.500 | Vickers Armstrong |
| Euyalus | DDG | 2.300 | Scott's |
| Phoebe | DDG | 2.300 | Stephen |
| Galathea | DDG | 2.300 | Swan Hunter |
| Minerva | DDG | 2.300 | Vickers Armstrong |
| Arethusa | DDG | 2.300 | J. Samuel White |
| Naiade | DDG | 2.300 | Yarrow |
| N | DDG | 2.300 | Hawtorn Leslie |
| N | DDG | 2.300 | Thornycroft |
| Zulu | DDG | 2.000 | Stephen |
| Intrepid | TCD | 11.000 | John Brown |
| Fearless | TCD | 11.000 | Harland and Wolff |
| Resolution | SSBN | 8.500 | Vickers Armstrong Walker |
| Repulse | SSBN | 8.500 | Vickers Armstrong Walker |
| Revenge | SSBN | 8.500 | Cammell Laird |
| Renown | SSBN | 8.500 | Cammell Laird |
| Valiant | SSN | 4.000 | Vickers Armstrong Barrow |
| Warspite | SSN | 4.000 | Vickers Armstrong Barrow |
| Opossum | SS | 2.000 | Cammell Laird |
| N | SS | 2.000 | Cammell Laird |
| Opportune | SS | 2.000 | Scott's |
| N | Buque logístico | 19.000 | Harland and Wolff |
| N | Buque logístico | 19.000 | Scott's |
| N | P.R.E. | 18.000 | Hawthorn Leslie |
| N | P.R.E. | 18.000 | Hawthorn Leslie |
| N | P.R.E. | 18.000 | Swan Hunter |
| Mandarin | Gabarra | 1.000 | Cammell Laird |
| Pintail | Gabarra | 1.000 | Cammell Laird |
| N | Hidrográfico | 2.000 | Yarrow |
| N | Hidrográfico | 2.000 | Yarrow |
| N | Hidrográfico | 2.000 | Glascow |

b) En los Arsenales:

2 Fragatas de 2300 tons:

—HMS "Sirius" en el arsenal de Portsmouth

—HMS "Cleopatra" en el arsenal de Devonport.

En este cuadro impresionante no se ha tenido en cuenta ni el ex-portaviones HMS "Triumph" que está en conversión en gran buque-taller, ni la construcción del rompe-hielos, ni al portaviones de 50.000 tons., HMS "Furious" cuya construcción ha sido autorizada pero no comenzada.

Por otra parte, se sabe que según el presupuesto de 1964, empezará próximamente la construcción de tres fragatas de la clase Leander. Con éstas llegará a 19 el número de estas unidades en servicio, en cons-

trucción o encargadas por cuenta de la Royal Navy.

Las construcciones por encargo de Marinas extranjeras totalizan 10.415 tons., a saber:

—La fragata clase Leander HM NZS "Waitaku" para Nueva Zelanda;

—El submarino HMCS "Objibwa" para la Marina Canadiense.

—La corbeta "Kromantse" para la Ghana.

—13 patrulleros rápidos de 100 tons., de los cuales:

4 para el Pakistán
6 para el Perú
2 para Trinidad
2 para Tobago y
1 para Malasia.

—La lancha rápida de 75 tons., "Sorridern" para la Marina danesa.

Por otra parte se ha firmado acuerdos para la construcción, en los astilleros británicos de:

—2 submarinos tipo Oberon (2.000 tons.), para Australia;

—2 submarinos tipo Oberon (2.000 tons.), para Africa del Sur;

—2 submarinos tipo Oberon (2.000 tons.), para el Canadá.

**Pedido de tres buques hidrográficos.**

El Almirantazgo ha encargado recientemente a los astilleros Yarrow de Glasgow tres buques hidrográficos para reemplazar a los "Cook", "Dalrymple", "Dampier" y "Owen" que están actualmente en servicio. Dichos buques tendrán el aspecto de buques mercantes y pertenecerán al "Royal Research Ship" "Discovery". Tendrán las siguientes características:

Desplazamiento: 2.800 tons., en plena carga.

Dimensiones: 79,25 m. x 14 m. x 4.50 m.

Propulsión: Diesel eléctrica de 2000 C.V.

Hélices: Una sola hélice, una hélice de movimiento a proa, protegida en un túnel transversal.

Además de las instalaciones propias de la hidrografía, los nuevos buques están provistos de dos laboratorios. Se ha estudiado las comodidades para permitir que la tripulación pueda soportar largas campañas: biblioteca, cinema, climatización, etc.

La flotilla de anexos se compondrá de dos grandes lanchas de 10,70 m., y una embarcación de 5,50 m., para hidrografía; de una chalupa de servicio y anexos inflables.

Se desembarcará la impedimenta pesada por medio de un pontón neumático. En popa se instalará un cobertizo y una plataforma para los helicópteros ligeros Saunders Rose "Wasp".

Recordemos que la flota hidrográfica de la Royal Navy, además de los buques citados, se compone de los siguientes:

—HMS "Vidal" de 2.175 tons., en plena carga, que entró en servicio en 1953:

—HMS "Myrmidon" y "Mairmaid" que son los ex-dragaminas costaneros HMS "Edderton" y "Sullington";

—HMS "Echo", "Enterprise" y "Egeria" que son antiguos dragaminas de bajos fondos.

Dos barcos del mismo tipo, uno de ellos el HMS "Yaxham" están en transformación para reemplazar a las "Motor Launches" "Medusa" y "Medea".

---

## MEXICO

**Adquisición de cuatro transportes rápidos tipo APD.—**

La Marina mejicana acaba de adquirir cuatro transportes rápidos del tipo APD comprados en los Estados Unidos.

Estos buques están destinados a reforzar la vigilancia costanera, y a facilitar el transporte de los destacamentos militares (ejército e infantería de marina) que están instalados con este fin en diversos puntos aislados de la costa.

Recordemos con este motivo que la Marina mejicana está compuesta de:

—4 fragatas ex-nortamericanas del tipo **River** inglés (2400 tons., en plena carga y 18 nudos) terminadas de construir en 1944 y adquiridas en 1947. Los buques "California", "Papaloapán", "Tehuantepec" y "Usumacinta" están de estación en la costa del Pacífico.

—4 cañoneras de 2000 toneladas terminadas de construir en 1934-1936 equipadas para servir de transporte de tropas.

—5 corbetas ex-patrulleras norteamericanas de 900 tons., del tipo PCE.

—Una veintena de dragaminas de la clase **Admirable** equipados para servir de patrulleras.

—9 antiguas patrulleras del tipo PC norteamericanas.

El personal, la Infantería de Marina inclusive, se eleva a 600 oficiales y 5600 hombres.

---

## REPUBLICA SUDAFRICANA

**Entrada en servicio de la fragata "Presidente Pretorius".—**

La fragata ASM "Presidente Pretorius", tercera unidad de la clase **Whitby** adquirida en Inglaterra por la Marina sudafricana, entró en servicio el 18 de Marzo de 1964. Las otras dos fragatas, que llevan el nombre de "President Krüger" y "President Steyn" respectivamente, entraron en servicio en 1963.

Recordemos a este respecto, que además de estos buques la Marina sudafricana se compone de:

—2 destroyers de 1.700 tons., ex-británicos que datan de 1942: "Si-

mon Van Der tel" y "Jan Van Riebeek". El primero de los cuales ha sido equipado para llevar dos helicópteros ligeros.

—1 fragata ASM tipo 15 adquirida en la Gran Bretaña y proveniente de la transformación del destroyer HMS "Wrangler": la "Vrystaat".

—3 fragatas de la clase **Loch:** "Good Hope", "Transvaal" y "Natal", esta última equipada como nave para el servicio hidrográfico.

—2 dragaminas oceánicos de 1.000 tons., del tipo inglés Algerine.

—10 dragaminas costaneros de 360 tons., del tipo Europeo Occidental.

—7 buques para la defensa de los puertos, uno de estos buques ha sido equipado para el servicio hidrográfico costanero.

—Se ha encargado a la Gran Bretaña tres submarinos de caza del tipo **Oberon**.

No hay Aeronáutica naval, pero un grupo de las Fuerzas Aéreas "Marine group" está encargado, junto con la Marina, de la vigilancia marítima y muy especialmente de la exploración antisubmarina. Su material comprende cuadrimotores "Shackleton", helicópteros "Alouette III" y "Westland Wasp".

Doce aviones de asalto del tipo "Buccaneer" MK 2 van a reforzar el "Marine Group" en este año.



# Crónica Nacional

Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" celebra su 8vo. Aniversario.—

Regresó el Comandante General de la Marina.

La Marina de Guerra inauguró Liceos Navales.

Inauguración del moderno edificio de Armamento para Instrucción de Tiro Naval.

Inauguración de los nuevos Edificios de la Escuela Naval del Perú.

Cañonera B.A.P. "Ucayali" estableció alta cifra de Asistencia Médica Sanitaria durante la 5ta. etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.

Servicio Aeronaval de la Armada Peruana conmemora su Primer Aniversario.

Ceremonias en la Escuela Naval conmemorando Aniversario nacimiento Almirante Miguel Grau.

Prestó juramento el nuevo Gabinete Ministerial.

Solar donde nació Miguel Grau entregan a Casa de la Cultura de Piura.

Contralmirante Federico Salmón de la Jara es reelegido Presidente del Centro Naval del Perú.

Municipalidades de La Punta y Ancón premian a Dependencias de la Marina de Guerra del Perú.

La Marina de Guerra del Perú distribuye gratuitamente Folleto "Contra Rayos" a los pueblos de nuestra patria.

Conferencia reunió en Río de Janeiro al Alto Comando Naval de 13 países americanos.

Nuevo Comandante General de la Marina asume cargo.

Sesión Conmemorativa en la Asociación Nacional Pro-Marina.

Contralmirante Ronant Monje Roca, Comandante en Jefe de la Fuerza Fluvial y Lacustre de Bolivia, visita Lima.

Capitán de Navío A.P. Guillermo Faura Gaig fué condecorado con la Orden "El Sol del Perú".

Lanzamiento de Lancha Patrulleras en Inglaterra.

Nuevo Jefe de Estado Mayor General de Marina, asume cargo.

Destroyer Escolta USS. "Mills" de la Armada Estadounidense visita el Puerto del Callao.

Marina de Guerra del Perú Condecoró al Agregado Naval del Brasil en el Perú.

**Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" celebra su 8vo. Aniversario.—**

Conmemorando el Octavo Aniversario de su Fundación, en el Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" se realizó el Sábado 4 de Julio, un variado programa de actividades, las cuales fueron presididas por el Vice-Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina y con asistencia del Comandante General de la Marina Vice-Almirante Juan Luis Kruger A. y altos Jefes de nuestra Armada.

A las 10.30 hs. el Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V. llegó al Centro Médico Naval acompañado de su Sra. esposa, quienes fueron recibidos por el Jefe Militar del mencionado Nosocomio, Capitán de Navío Guillermo Faura G. y Sra., así como por la Plana Mayor y Personal de Médicos acompañados de sus respectivas esposas.

Posteriormente se inspeccionó la construcción de la nueva piscina y se procedió a la inauguración del Campo de Fútbol para el Personal Subalterno de ese Nosocomio Naval.

Asimismo se inauguró el nuevo sistema de Llamado y Tele-Música Integral, para el eficiente servicio del Personal y Pacientes.

Finalmente se realizó un cóctel en honor del Sr. Ministro de Marina y Sra., ofrecido por la Plana Mayor del Centro Médico Naval.

**Regresó el Comandante General de la Marina.—**

El Comandante General de la Marina Peruana, Vice-Almirante Carlos Monge G., arribó el martes 7 de julio a las 23.15 horas al aeropuerto Internacional Lima-Callao, en el vuelo BOAC 689, después de haber permanecido siete días en Inglaterra invitado por el Almirantazgo Británico.

El Vice-Almirante Carlos Monge cumplió diversas actividades oficiales y sociales en el citado País, siendo objeto de una especial deferencia de las Autoridades Navales Británicas; asimismo inspeccionó el estado actual de las Patrulleras mandadas a construir por el Supremo Gobierno en los Astilleros VOSPER.

Posteriormente el Comandante General de la Marina Peruana se dirigió a los Estados Unidos de América, invitado por el Jefe de Operaciones Navales de la Marina Estadounidense, donde recorrió diversas instalaciones de la Armada Norteamericana.

**La Marina de Guerra inauguró Liceos Navales.—**

Con asistencia del Sr. Ministro de Educación Pública, Dr. Francisco Miró Quesada y del Sr. Ministro de Marina Vice-Almirante F. Teixeira V., la Marina de Guerra del Perú inauguró sus Liceos Navales "Teniente Clavero" en Ventanilla y " Almirante Guise" del Callao el 11 de Julio.

El Liceo Naval "Almirante Guise" se encuentra situado en la Av. Venezuela, frente al Centro Médico Naval, en el cual se educan los hijos del Personal Superior de nuestra Armada. El Liceo Naval "Teniente Clavero" está situado en la ciudad Naval de Ventanilla, que proporciona instrucción a los hijos del Personal Subalterno y Civil de la Institución Naval.

Ambos Liceos son de carácter cooperativo y están a cargo de la Congregación de Educadores de San Gabriel del Canadá y de las Madres Ursulinas de Norteamérica, quienes se hallan secundados por un excelente cuerpo de profesores nacionales. Las labores escolares se iniciaron en el mes de Mayo del presente año.

Los Liceos Navales tienen por finalidad proporcionar instrucción a los hijos del Personal de nuestra Marina, cooperan en esta forma con el Supremo Gobierno, quien se halla abocado para resolver el angustioso problema de escasez de aulas para la educación escolar en nuestro País.

Autoridades Navales, Educacionales y Padres de Familia estuvieron invitados a la Ceremonia de Inauguración, en la cual el Superintendente de los Liceos Navales, Vice-Almirante Pedro J. Gálvez Velarde, encargado de la organización, hizo entrega de los Liceos Navales al Sr. Ministro de Marina Vice-Almirante F. Teixeira V., principal gestor de estas obras de bienestar social, quien ha proporcionado todas las facilidades para cristalizar este anhelo del personal de nuestra Marina de Guerra.

**Inauguración del moderno edificio de Armamento para Instrucción de Tiro Naval.—**

En una brillante Ceremonia, la Marina de Guerra del Perú inauguró el 11 de Julio, un moderno Edificio para la Escuela de Armamento del Centro de Entrenamiento Naval situado en la Base Naval del Callao.

En representación del Vice-Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina, el Contralmirante Raúl Ríos Pardo de Zela, Director de Armas Navales descorrió el velo de la placa conmemorativa a la inauguración del citado Edificio.

La citada obra, de corte arquitectónico funcional, alberga en su interior un gran taller especializado en armas navales, varios laboratorios, un auditorium, aulas, oficinas administrativas, sistemas de intercomunicación, controles automáticos para cambio de clases, una moderna plataforma de cañones y otra de control electrónico de tiro.

El Centro de Entrenamiento Naval tiene por misión principal entrenar y calificar al personal Superior y Subalterno de nuestra Armada, en las diferentes especialidades para el eficiente desempeño a bordo de Buques y Dependencias de nuestra Marina de Guerra.

**Inauguración de los nuevos Edificios de la Escuela Naval del Perú.—**

Con asistencia del Señor Presidente Constitucional de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry y el Ministro de Marina Vice-Almirante F. Teixeira V., los nuevos edificios y el campo deportivo de la Escuela Naval del Perú fueron inaugurados en una brillante ceremonia que se realizó el 18 de Julio, en el local de dicho centro de estudios navales ubicado en el balneario de La Punta.

El Contralmirante Julio Giannotti Landa, Director de la Escuela Naval del Perú, acompañado de los Jefes y Oficiales de ese centro de estudios navales recibieron al Sr. Presidente Constitucional de la República. Posteriormente el Jefe del Estado pasó revista al Batallón de Cadetes y



Inspección del Batallón de Cadetes y Aspirantes por el Sr. Presidente Constitucional de la República Arquitecto Fernando Belaúnde Terry




Ceremonia de Inauguración del Edificio de Alojamiento de Oficiales

Aspirantes Navales que le rindieron los honores correspondientes a su alta investidura, realizándose a continuación la ceremonia de inauguración de los edificios antes mencionados, haciendo uso de la palabra el Director de la Escuela, quien se expresó en los siguientes términos:

Sr. Presidente Constitucional de la República:

Srs. Ministros de Estado;

Distinguidas Autoridades;

Señores:

La Escuela Naval del Perú cuya dirección ejerzo, continuando con su plan de construcciones y modernización integral, inaugura hoy un grupo de nuevos edificios y su campo deportivo, con plena conciencia de que al hacerlo no solamente contribuye al progreso substancial de nuestra Marina de Guerra sino también al de la patria, dándole a sus marinos una Academia moderna, extensa y funcional, a tono con el creciente adelanto de las ciencias navales en el presente siglo.

A los que hemos venido bregando cotidianamente en esta otrora antigua casona, realmente nos conforta y alegra la presencia del propio Jefe del Estado, quien ha querido participar una vez más de nuestras inquietudes, acudiendo a inaugurar estas modernas construcciones que sitúan a nuestra Escuela Naval entre las mejores de su tipo en América.

Emocionado pues por esta gratísima y renovada deferencia del señor Presidente de la República, quiero expresarle en nombre propio y en el de los Jefes, Oficiales, Cadetes y Tripulantes a mis órdenes, nuestras más sinceras gracias por su asistencia a esta sencilla pero significativa ceremonia..

Al iniciarlas mediante estas breves palabras, quiero permitirme hacer resaltar un hecho muy meritorio: me refiero señor Presidente, a las dificultades que han debido sortear los Jefes y Oficiales Instructores así como el Personal Docente en general, para seguir manteniendo el ritmo de una enseñanza eficiente, pese a los innúmeros tropiezos derivados de las diversas construcciones que han venido efectuándose hasta la fecha.

Puedo manifestar a Ud. con orgullo, señor Presidente, que gracias a la eficiencia y leal colaboración de ellos, el nivel de instrucción se ha mantenido y aún progresado, sin que la Escuela haya tenido que paralizarse en ningún momento ni interrumpir sus árduas labores.

Por otro lado, todos los miembros de su dotación —sin excepción alguna—, han tenido que imponerse diversos renunciamientos sobre las

habituales comodidades de la vida cotidiana, habitando en espacios restringidos dentro de los edificios antiguos o próximos a derruirse, mientras que el trabajo de arquitectos, ingenieros y obreros trataba de convertir en realidad los nuevos alojamientos, en plazos que debido a las naturales dificultades del obraje, han sido extensos como se puede suponer.

Hoy, señor Presidente, habiendo salvado ya una buena parte de las citadas dificultades, estamos reunidos aquí para inaugurar las siguientes obras cuya relación paso a exponer:

Edificio de Alojamiento para Oficiales

Auditorium

Edificio de Gabinetes y Laboratorios

Residencias del Director y Sub-Director, y

Campo Deportivo.

El Edificio de Alojamiento para Oficiales, el Auditorium, el edificio de Gabinetes y Laboratorios y el Campo Deportivo, fueron proyectados por la Compañía "Proyectos y Diseños S.A.". Las residencias del Director y Subdirector, por la firma "Arana-Orrego-Torres".

La construcción de las obras citadas ha corrido a cargo de diferentes razones sociales; así, el edificio de Alojamiento para Oficiales lo fue por el Ingeniero Contratista, Eduardo Miranda Sousa; el Auditorium, por la Empresa Constructora Italo-Peruana S.A.; el Edificio de Gabinetes y Laboratorios así como las residencias del Director y Sub-Director, han sido construídos por la Compañía Andes; finalmente el Campo Deportivo a inaugurarse también hoy, fue trabajo encomendado al Ingº contratista José Paredes Arana. A todos ellos, nuestro reconocimiento sincero por la labor cumplida.

---

El edificio de 9 pisos destinado para Alojamiento de Oficiales, posée un total de 40 pequeños departamentos, fuera de 4 especialmente destinados para huéspedes, servicios de peluquería, oficinas y playa de estacionamiento para automóviles en el sótano. Los tres últimos pisos están destinados a servir como Casino, Comedor de Cristales y Salón de Estar.

El Auditorium construído utilizando todos los principios de la técnica moderna, puede ser usado como teatro por su proscenio y tramoya o como cinema, merced a su doble equipo de proyectores Phillips con pantalla panorámica y cinemascope. Su capacidad, en plateas y mezzanine es de 1,088

butacas, pudiendo elevarse a 1,588 mediante el empleo de sillas metálicas plegadizas, ad-hoc para esos casos.

El edificio de Gabinetes y Laboratorios, destinado como su nombre lo indica para esta clase de prácticas, posée 4 pisos y un área íntegramente construída de 11,520 m. cuadrados, con gabinetes y laboratorios que van, desde el destinado para la enseñanza de idiomas extranjeros por el sistema electrónico de casetas individuales, grabadoras y consola para el control, hasta el de Física Nuclear, pasando por los de Motores, Turbinas, Electricidad, Electrónica, Mecánica de los Fluídos, Planetarium, Química, Armamento, Cartografía y otros muchos. Tiene además este edificio dos salas de proyección en sus pisos intermedios, para ayudas visuales durante la instrucción impartida de Cadetes y Aspirantes.

Debo hacer especial mención, señor Presidente, de que la mayoría de los equipos e instrumentos requeridos en las diferentes prácticas de laboratorios, han sido obtenidos mediante el Plan de Ayuda Mutua, por lo cual la Escuela Naval del Perú agradece sumamente esta valiosa cooperación del Gobierno y pueblo de los Estados Unidos, basada en la reciprocidad existente entre nuestros dos países y nuestra larga tradición de amistad.

El Campo Deportivo consta de un terreno de medidas reglamentarias para la práctica de deportes, que como el foot-ball, requieren dimensiones especiales para ser ejercitados. Dicho campo, con cancha íntegramente sembrada de césped, está circunvalado en todo su perímetro por una pista apisonada de ceniza, adecuada especialmente para pruebas atléticas. Próximamente se construirá una tribuna para espectadores, completando así la finalidad de este Campo de Deportes.

Las residencias del Director y Sub-Director completan el conjunto que os rogaré señor Presidente inaugurar después, con el fin de llenar así el principal objetivo de vuestra visita.

---

Con respecto de nuestros proyectos de obras para el presente año de 1964, debo deciros que entre ellas se encuentran las siguientes:

—Continuación del equipamiento del Edificio de Gabinetes que comprende la provisión del mobiliario y la instalación de los equipos de instrucción y laboratorio.

—Equipamiento de dos sub-estaciones de distribución eléctrica, necesarias para satisfacer las necesidades cada vez mayores de la Escuela. En la actualidad sólo se cuenta con una sub-estación en servicio.

—Ampliación de los sistemas sanitarios de agua y desagüe, incluyendo la instalación de un sistema de bombeo para el nuevo pozo profundo recientemente perforado, con el que se solucionará el problema de abastecimiento de agua dulce para los diferentes servicios.

—Ampliación de los sistemas eléctricos de alumbrado de exteriores, que comprenden colocación de postes y tendido de cables, dentro del recinto de la Escuela.

—Ampliación de los sistemas telefónicos, con la adquisición e instalación de una central automática de 120 líneas de capacidad.

—Ampliación de las obras de defensa en los sectores Sur y Oeste, contra la acción destructiva del mar.

—Construcción de pistas, veredas y jardines interiores, de necesidad inmediata para el eficiente funcionamiento y ornato de las obras terminadas.

—Construcción de cercos delimitadores del área de la Escuela.

—Confección del proyecto arquitectónico del futuro Edificio de Talleres y construcción del sector Norte de este Edificio correspondiente a la caseta de bombeo de agua dulce, casa de fuerza y sub-estación eléctrica Nº 3.

—Demolición del antiguo comedor de Tripulación y del antiguo Edificio Nº 3.

De acuerdo con las directivas de la Superioridad Naval, en el año de 1965 se iniciará la tercera etapa del plan general de construcción de la Escuela Naval, mediante la erección del Edificio para el personal subalterno, gimnasio cerrado con piscina temperada, edificio de talleres, enfermería y capilla. Fuera de ello se proseguirá con la construcción de pistas, veredas, cercos y jardines, así como con las obras sanitarias y eléctricas que faltan, incluyendo el equipamiento e instalaciones de los edificios que se construyan.

Hecha esta exposición, sólo me queda señor Presidente expresaros la genuina alegría que me embarga, porque como Director actual de nuestra Escuela Naval, comienzo a ver cristalizarse los esfuerzos y el ideal que nos habíamos impuesto, auscultando en la faz de mis colaboradores un sentimiento inocultable de satisfacción por el deber cumplido; un legítimo orgullo por la útil tangibilidad de una obra que es para beneficio de todos nuestros compatriotas.



Bendición del Campo Deportivo de la Escuela Naval del Perú



Vista Parcial de los Edificios Inaugurados en la Escuela Naval del Perú

Señor Presidente:

Incompletas resultarían estas palabras si no os rindiéramos nuestro agradecimiento por la preocupación demostrada para con esta Escuela, a través de vuestro Ministro de Marina, así como por el decidido apoyo prestado por la Superioridad Naval para obra tan importante, que como Alma Mater que es de nuestra Marina de Guerra, ha de quedar para la posteridad por muchos años, como el símbolo enhiesto de nuestras inquietudes para lograr un Perú mejor.

El hermoso conjunto arquitectónico inaugurado comprende: el Edificio de Alojamiento para Oficiales, Edificio de Gabinetes y Laboratorios, Auditorium, Residencia del Director y Sub-Director y el Campo Deportivo, los cuales convierten a la Escuela Naval del Perú, en una de las mejores de América Latina.

Asistieron a la ceremonia el Comandante General de la Marina Vice-Almirante Carlos Monge G., el Jefe del Estado Mayor General de Marina Vice-Almirante Juan L. Kruger A. y Jefes y Oficiales de nuestra Armada.

**Cañonera B. A. P. "Ucayali" estableció alta cifra de asistencia Médica Sanitaria durante la 5ta. etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.—**

Un alta cifra de asistencia médica sanitaria estableció la Cañonera B.A.P. "Ucayali" de la Armada Peruana, que finalizó la 5ta. Etapa del Plan Cívico Fluvial, habiendo recorrido los pueblos ribereños de los ríos Amazonas y Putumayo.

En un lapso de 28 días, el personal médico-sanitario ha realizado la vacunación masiva de todas las poblaciones visitadas. Asimismo ha efectuado 1,206 consultas médicas, 1,391 extracciones, 9 intervenciones de Cirugía Oral y 6 de Cirugía Menor a los pobladores de los ríos antes mencionados, quienes también han recibido gratuitamente antibióticos, medicinas y servicio de inyectables.

En la misma forma, funcionarios de los Ministerios de Educación Pública y Agricultura han repartido material didáctico y útiles escolares a las escuelas de los villorrios visitados así como han inspeccionado plantaciones y fundos agropecuarios respectivamente.

Por medio de este Plan, los ribereños selvícolas reciben asistencia médico-sanitaria, alfabetizadora, asistencia técnica agrícola, educativa. Además se instruye a los pobladores sobre las medidas eficaces para la protección contra Rayos y Descargas Eléctricas, repartiéndose folletos editados

por el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada y se proyectan películas instructivas y recreativas en todas las poblaciones visitadas.

La Marina de Guerra constituye la base fundamental del Plan Cívico Fluvial laborando en coordinación con los Ministerios de Salud Pública, Agricultura, y Educación Pública. La 6ta. Etapa del Plan Cívico Fluvial se iniciará el 28 de Setiembre del presente año, con la participación simultánea de las Cañoneras B.A.P. "Ucayali", "Marañón", "Loreto" y "Amazonas", las cuales surcarán los distintos ríos de nuestra Selva Amazónica.

**Servicio Aeronaval de la Armada Peruana conmemora su Primer Aniversario.—**

Creado por Decreto Supremo Nº 18 del 24 de Julio de 1963 el "Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú" cumplió el 24 de Julio, el Primer Aniversario de su creación.

Con este motivo, el mencionado día se realizó un interesante programa en la Base Naval del Callao que fue presidido por el Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V., y a la que asistieron el Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina y altos Jefes y Oficiales de la Armada.

Entre los números programados destacó una demostración aérea hecha por la Escuadrilla de Helicópteros Navales. Previamente se ofició una Misa de Campaña y la entrega de Insignias y Diplomas ad-honorem a altos Jefes de nuestra Marina de Guerra.

En el corto tiempo de su existencia el Servicio Aeronaval ha cumplido —aparte de sus funciones netamente militares de apoyo a nuestra Escuadra— una fructífera labor de acción cívica en beneficio de la ciudadanía y pueblo en general. Entre ellas se destacó la ubicación y rescate de los sobrevivientes del avión "CAME" de la Fuerza Aérea Argentina que se estrelló en el mes de Mayo cerca al Balneario de Santa Rosa; ubicación y rescate de numerosas embarcaciones pesqueras y tripulaciones en emergencia; control de la última huelga portuaria, transporte de heridos y comunicaciones de emergencia, facilidades para fotografía aérea militar y periodística, y muchas otras misiones de cooperación cívica.

Dentro de las funciones militares de los 4 Helicópteros Navales caben destacar las misiones de verificación de tiro de cañón, tiro de torpedos, ejercicios con la Escuadra, aterrizaje y despegue desde los Cruceros, transporte; ejercicios con la Infantería de Marina; fotografía y estratégica; salvataje y transporte de heridos; inspecciones y entrenamiento de Oficiales entre otras. Hasta la fecha el record de horas voladas es de 1,306 horas y 10 minutos.




LA
"ESCUELA NAVAL DEL PERU"
A
GRAU
CADETES NAVALES
SEGUID SU EJEMPLO

**Ceremonias en la Escuela Naval conmemorando Aniversario nacimiento Almirante Miguel Grau.—**

El día 27 de Julio se realizaron en la Escuela Naval diversas ceremonias conmemorativas del nacimiento del Almirante Grau, las que comenzaron a las 0800 horas con los Honores al Pabellón y el discurso de orden pronunciado por el Cadete Comandante Fernando D'Alessio en Homenaje a la ilustre figura de nuestro héroe máximo, y la colocación de una ofrenda floral ante el busto del Almirante Grau.

El mismo día a las 0930, los miembros de la Promoción que celebraba 30 años de haberse recibido como Oficiales, descorrieron un placa conmemorativa en el patio del Edificio Guise, ceremonia que como la anterior contó con la presencia del Contralmirante Director, quien hizo uso de la palabra felicitando a los que cumplían 30 años como Oficiales.

Siendo las 1100 horas con la asistencia del señor Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., se realizaron las ceremonias de Homenaje a la promoción que ingresó a la Escuela Naval del Perú en el año 1864, llamada también "Un encuentro con la tradición", y la ceremonia de juramentación de los Cadetes Navales del 1er. año; en la primera de ellas el discurso de orden estuvo a cargo del Jefe de Disciplina del Batallón de Cadetes y Aspirantes, Capitán de Corbeta Alvaro Rotalde de Romaña, quien dijo:

Cadetes:

Dentro de breves momentos váis a prestar juramento como Cadetes Navales, ingresando así orgullosamente a formar un eslabón más de nuestra vieja tradición naval, que se remonta hasta la Escuela formada en 1794, es decir hace 170 años, durante la época Colonial, continuando a través de toda la época republicana, año tras año, hasta este solemne momento.

En esta oportunidad, por feliz iniciativa de la Superioridad Naval, se ha buscado un "encuentro con la tradición". Para ello el Archivo Histórico de la Marina ha facilitado los datos necesarios para reconstruir la relación de 39 jóvenes que hace justamente 100 años, o sea en 1864, ingresaron al Colegio Militar, en la Sección "Marina". Es así como ellos, representados por sus descendientes directos, asisten en estos momentos a una Ceremonia semejante a la que aquéllos vivieron un siglo atrás. De esta manera se ha unido el pasado con el presente; un pasado, hoy tradición de glorioso recuerdo, y un presente que se ve fortalecido con la rememoración de ilustres colegas de hace un siglo, que tuvieron el mérito insigne de mantener viva la semilla del patriotismo, que ha fecundado y se ha arraigado en nosotros indestructiblemente para bien de la Institución y de la Patria.



Cadetes Navales de 1er. Año que Juraron el 27 Julio



Ceremonia de "Encuentro con la Tradición", de los Descendientes de los Cadetes Navales de 1864.



Ceremonia de Confirmación de Cargos de los Cadetes Oficiales y Escoltas de la Bandera



Ceremonia de la Entrega de la Bandera

Entre los alumnos de 1864, cuya relación será leída a continuación, se recuerda especialmente el centenario del ingreso de los héroes del "Huáscar", Enrique Palacios y Diego Ferré, y de otros que dejaron una inolvidable huella en nuestra Marina.

Cadetes:

Os hago presente que tenéis el honroso encargo de, al jurar, revivir simbólicamente la promesa que dieran hace 100 años 39 Aspirantes a nuestra gloriosa Marina, comprometiéndose por Dios y por la Patria, a asumir las responsabilidades y obligaciones de todo futuro Oficial de la Armada.

Vibrará vuestro espíritu con la más íntima emoción, ante la evocación de nombres, que al pronunciarse, parecerán adquirir vida y nos hablaran de sus sacrificios y sus triunfos, para que este acto, lleno de recogimiento y civismo, se grabe en lo más profundo de vuestras almas, perpetuando la conciencia del solemne Juramento que váis a prestar.

Permítaseme pues leer la relación nominal de aquellos jóvenes, que un siglo atrás, pasaron como ustedes por este ansiado momento, prometiendo ante Dios y la Patria cumplir con sus deberes hasta el sacrificio si este hubiera sido necesario, para defender el honor y prestigio del Perú de sus mayores, con sus vidas y con su sangre.

**Promoción Cadetes Navales de 1864.—**

Diego Ferré
Enrique Palacios
Andrés Rey
Manuel Cavero
Cayo Horacio Burbano
José Gamarra
Manuel Cosme de la Haza
José María Echenique
Toribio Gustavo Muente
Pedro Suárez
Antonio Lanao
José María Lastre
Andrés Arce
Felipe Barrera
José Enrique Rojas
Francisco Federico Dávila
José Velarde
Carlos Sobero
Francisco Scipión Alarco
Agustín Adolfo Orbegoso
Toribio Enrique Castaños
Pedro Antonio Varela
Manuel Jesús de Vegas
Cesario Trinidad Pimentel
Rafael Baluarte
José Nicanor Caballero
Gerardo Risco
Jorge Anza
Emilio Charún
Julio Justo Varela
Carlos Emilio León
Nicasio Octavio Benavides
Arturo Viscarra
David Hernández
Miguel T. Bedoya y Guillén
Honorio Luis Higueras
Pablo Arquilino Duffoo
Sebastián Chávez
Manuel Zubiaga

Terminado este discurso el Contralmirante Director tomó juramento a los Cadetes del 1er. año y luego el Ministro de Marina entregó los nombramientos a los cadetes que habían jurado; finalizando estas actuaciones con el desfile del Batallón de Cadetes y de Aspirantes.

**Prestó juramento el nuevo Gabinete Ministerial.—**

A las 12.40 del 27 de Julio prestó juramento el nuevo Gabinete Ministerial.

Ante numeroso público, que ocupaba gran parte del Salón Dorado del Palacio de Gobierno, se hizo presente el Presidente de la República Arquitecto Fernando Belaúnde Terry. Fue recibido con una gran ovación.

Alberto Wagner de Reyna, Secretario General de Relaciones Exteriores, dio lectura a los documentos pertinentes con la conformación del nuevo Gabinete. En seguida el Presidente de la República tomó juramento, en primer lugar, al doctor Fernando Schwalb López Aldana, Presidente del Consejo de Ministros.

Los Ministros prestaron juramento de rodillas, ante un Crucifijo colocado entre dos cirios y poniendo la diestra sobre una Biblia.

El orden en que prestaron juramento fue el siguiente: Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de RR. EE., doctor Fernando Schwalb López Aldana; de Gobierno, Capitán de Navío Miguel Rotalde de Romaña; de Justicia, Dr. Emilio Llosa Rickets; de Guerra, General Humberto Luna Ferreccio; de Hacienda, Dr. Javier Salazar; de Fomento, Ing. Carlos Morales Macchiavello; de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira; de Educación, doctor Francisco Miró Quesada; de Salud Pública, Dr. Javier Arias Stella; de Aeronáutica, Tnte. Gral. FAP. Carlos Granthon Cardona; de Agricultura, Ing. Víctor Ganoza Plaza; y de Trabajo, señor Frank Griffiths Escardó.

A medida que iban prestando juramento, los Ministros fueron aplaudidos por el público. A continuación, los integrantes del nuevo Gabinete recibieron las felicitaciones de los asistentes.

Los primeros en saludar a los Ministros fueron el Primer Vice Presidente de la República, Ing. Edgardo Seoane; el Sec. General del Partido Demócrata Cristiano, doctor Javier Correa Elías; el Secretario General de Acción Popular, Gastón Acurio; el Alcalde de Lima, Dr. Luis Bedoya Reyes y otros más. Los tres Ministros salientes también estuvieron presentes en la ceremonia.



CAPITAN DE NAVIO MIGUEL ROTALDE DE ROMAÑA
Ministro de Gobierno y Policía

**Solar donde nació Miguel Grau entregan a Casa de la Cultura de Piura.—**

La histórica Casa donde nació el Almirante Miguel Grau, completamente restaurada y amoblada, fue entregada el 27 de Julio, al pueblo de Piura por la Marina de Guerra del Perú.

Esta ceremonia constituyó el acto central en la conmemoración del 130º aniversario del nacimiento del Caballero de los Mares.

En representación de la Marina, el Vice-Almirante Juan L. Krüger, hizo entrega del valioso inmueble al Presidente de la Casa de la Cultura de Piura, pronunciando el siguiente discurso:

"Señoras
Señores
Pueblo de Piura:

Es para mí, motivo de la más íntima satisfacción patriótica, encontrarme en la noble y bella ciudad de Piura, y en especial en el interior de este solar colonial de la Avenida Tacna, donde un día como hoy, hace 130 años, abrió los ojos a la luz el "Caballero de los Mares", Almirante Miguel Grau Seminario.

Es doblemente honroso para mí, como Jefe del Estado Mayor General de la Marina, y como piurano de corazón por los lazos de familia que me unen con esta cariñosa tierra, traer la palabra de la Marina de Guerra,



El Vice-Almirante Juan L. Krüger, pronunciando su discurso en el acto de entrega de la Casa donde nació Miguel Grau Seminario.

en nombre del Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., para hacer entrega a la "Casa de la Cultura de Piura" y por su intermedio a todos Uds., de la Casa donde nació el Héroe de Angamos, completamente restaurada y amoblada.

En diversas ocasiones, el Pueblo Piurano expresó su anhelo de convertir la vieja Casa donde nació su Hijo Predilecto, en un Museo donde se rindiera la justa veneración al Héroe de Angamos. Por ello, el 30 de Diciembre de 1944 se promulgó la Ley 10146 por la que se declaraba Monumento Nacional el semi-destruído solar, donde naciera el Ilustre Marino.

En el año 1958 y por Resolución Ministerial del 3 de Febrero, el Ministerio de Educación Pública, creó "La Casa de la Cultura de Piura", asignándole la suma de dinero necesario para la expropiación de la histórica casa, para que fuera utilizada como sede de esa Institución.

Por no satisfacer las condiciones necesarias, para esta finalidad, la referida Casa no pudo ser utilizada por esa entidad cultural piurana, recibiendo en cambio del Concejo Provincial de Piura un terreno adecuado para sus fines, habiendo entregado de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Supremo Nº 37 del 7 de Julio de 1962 el mencionado Solar al Ministerio de Marina para su debida restauración.

Fue principal preocupación de la Superioridad Naval hacer realidad la restauración de la Casa en que naciera el Héroe de Angamos, habiéndola cristalizado y llevado a feliz término el actual Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V., asignando los fondos necesarios para su completa refacción y amoblado, así como para la erección de un Busto del Héroe de Angamos en el patio de la Casa, encomendando la dirección de las obras al conocido Arquitecto Alfonso Estremadoyro, Presidente del Consejo Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos y Artísticos y Asesor Técnico del Ministerio de Marina, quien con la gran experiencia que tiene a través de sus años ha podido realizar la restauración de esta Casa, respetando su diseño original, lo que ha permitido obtener una restauración fidedigna del hogar del Héroe de Angamos. Hábil Supervisor de esta obra ha sido el Arquitecto Piurano Alberto Seminario Temple, residente en esta Ciudad.

Al cumplirse hoy el 130º Aniversario del nacimiento del Almirante Miguel Grau y como una realización más del actual Gobierno que preside el Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, la Marina de Guerra del Perú, fiel heredera de la gloria y heroísmo de su insigne Almirante, ha querido rendirle homenaje, reuniendo en esta histórica Casa a sus ilustres descendientes y a elementos representativos de esta Ciudad, para hacer entrega oficial al Sr. Presidente de la "Casa de la Cultura de Piura" y por su intermedio

a la ciudadanía, las llaves de la Casa en que naciera el Héroe de Angamos, para que la conserve como un templo votivo, en el que las generaciones peruanas de hoy y del futuro, le rinden su ferviente homenaje.

La Marina de Guerra del Perú cumple en esta forma, una vez más, con el deber de honrar la Memoria del Excelso Marino Peruano que despertó la admiración de los pueblos del mundo, haciendo respetar entre el fragor del fuego y la sangre, la gloriosa enseña de la Patria".

**Contralmirante A. P. Federico Salmón de la Jara es reelegido Presidente del Centro Naval del Perú.—**

El Contralmirante A.P. Federico Salmón de la Jara preside la nueva Junta Directiva del Centro Naval del Perú para el período 1964-1965.

Acompañan al Contralmirante Salmón de la Jara —que resultó reelegido— distinguidos Jefes y Oficiales de nuestra Marina de Guerra, así como socios civiles estrechamente relacionados a la Institución Naval.

Con tal motivo el 27 de Julio se realizó una Asamblea General para la renovación de cargos y la Comida Anual de Camaradería de los Socios que constituyen una antigua tradición de esta distinguida entidad social.

La Relación de la nueva Junta Directiva del Centro Naval del Perú es la siguiente:

Presidente: Contralmirante Federico Salmón de la Jara
Vice-Presidente: Capitán de Navío Jesús Polar V.
Tesorero: Capitán de Fragata Jorge Luna G.
Pro-Tesorero: Capitán de Corbeta Rómulo Aste B.
Secretario: Capitán de Fragata Melitón Carbajal
Pro-Secretario: Capitán de Corbeta Gerónimo Cafferata
Bibliotecario: Capitán de Fragata Alberto Jiménez
Pro-Bibliotecario: Teniente Primero Víctor Rodríguez

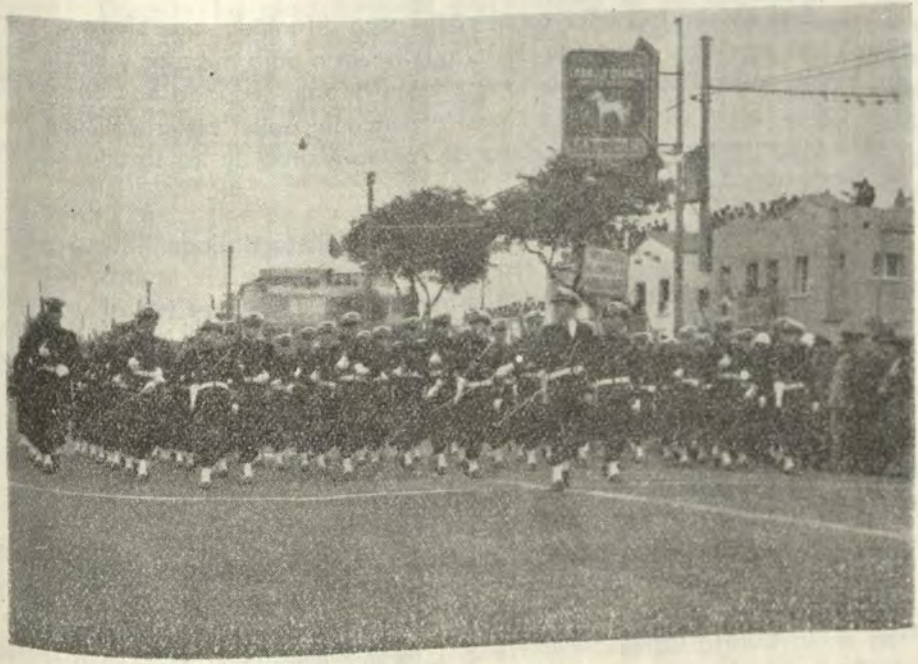
Vocales: Capitán de Fragata Julio Yarcho, Capitán de Fragata Francisco Mariátegui, Capitán de Corbeta Julio Pacheco, Capitán de Corbeta Víctor Nicolini, Teniente Primero Raúl Sánchez, Teniente Primero Augusto Parodi, Teniente Primero Walter Indacochea, Alférez de Fragata Fernando Casaretto, Teniente Primero (r) Carlos Meza, Teniente Primero (r) Manuel Vidaurre.

Vocales Civiles: Arquitecto Juan Torres, Sr. Juan Olcese.

Junta Revisora de Cuenta: Capitán de Fragata Román Arróspide N., Capitán de Fragata Carlos A. Tirado, Capitán de Fragata Arturo Calisto.



Desfile Militar del 29 de Julio 1964



Vista del Desfile Militar

**Municipalidades de La Punta y Ancón premian a Dependencias de la Marina de Guerra del Perú.—**

Con motivo de las Fiestas Patrias, las Municipalidades de La Punta y Ancón, otorgaron Medalla de Oro y Diploma a la Escuela Naval del Perú y Medalla de Plata y Diploma a la Estación Naval de Ancón respectivamente, por la permanente y eficaz cooperación de estas Dependencias de la Armada Peruana, en beneficio de la seguridad y progreso de la colectividad de estos importantes balnearios de la Costa Peruana.

**La Marina de Guerra del Perú distribuye gratuitamente Folleto "Contra Rayos" a los Pueblos de nuestra Patria.—**

La Marina de Guerra del Perú además de sus labores exclusivamente militares, desempeña un papel fundamental en el desarrollo Integral del País, mediante un coordinado Plan de Cooperación Cívica. Dentro de las múltiples tareas que la Armada realiza en beneficio de la colectividad, la Institución Naval ha editado un folleto sobre "Rayos y Protección Contra Ellos", como una contribución social a los pueblos de nuestra Patria que sufren el efecto de las tormentas eléctricas, el que fue distribuído durante el Plan Cívico Fluvial 1963 en los ríos de nuestra Amazonía.

Este asunto tan importante como poco difundido, que siempre constituyó una inquietud por parte de los que habitan bajo nubosos y electrificados cielos, se ha hecho posible la impresión de una segunda edición gracias a la colaboración de la Misión Naval Americana, quien ha cristalizado esta ayuda por intermedio del Programa de Ayuda Mutua de los Estados Unidos de Norteamérica.

La distribución en forma gratuita del folleto titulado "Rayos y Protección Contra Ellos", se ha realizado especialmente en Iquitos, para su divulgación en la Hoya Amazónica por intermedio del Plan Cívico Fluvial que recorre los ríos de nuestra Selva. Asimismo se han enviado numerosos folletos a Arequipa, Cuzco, Puno, Cerro de Pasco, Huancayo, Tingo María, Chachapoyas, Ayacucho y otras poblaciones del ámbito Nacional.

**Comandante General de la Marina de Guerra del Perú viaja a Río de Janeiro, Brasil.—**

Con el fin de tomar una acción conjunta en defensa de los Mares de América, organizando y preparando efectivas medidas estratégicas y administrativas, las Marinas de Guerra de 13 Estados Americanos se reunieron en la Cuarta Conferencia Naval Interamericana que se realizó en Río de Janeiro en la primera semana de Agosto.

El Comandante General de la Marina de Guerra del Perú presidió la Delegación Peruana a la citada Conferencia Naval, que reunió: por Argentina al Contralmirante Benigno Ignacio Varela, Comandante de Operaciones Navales; por Brasil al Vice-Almirante Levi Pena Aarao Reim, Jefe del Estado Mayor de la Armada; por Chile al Vice-Almirante Hernán Cubillos Leiva, Comandante en Jefe de la Armada; por Colombia al Contralmirante Orlando Lamaitre Torres, Comandante de la Armada; por Ecuador al Capitán de Marina y Guerra Carlos Monteverde G., Comandante General de la Marina; por Estados Unidos al Almirante de Escuadra H. P. Smith, Comandante en Jefe de la Escuadra del Atlántico; por Guatemala al Coronel Manuel Sosa Avila, Comandante de Marina y de Defensa Nacional; por México al Capitán de Marina y Guerra Romero F. Calles; por Paraguay al Vice-Almirante Benito Pereira S., Comandante de la Armada; por Perú al Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina; por la República Dominicana al Comodoro Frederico Betances Pierret, Jefe del Estado Mayor; por Venezuela al Contralmirante Juan Torrealba M., Comandante General de la Marina. Además asistieron el Jefe del Estado Mayor de la Junta Interamericana de Defensa Contralmirante USN. Willard A. Saunders, Director de la Junta Interamericana de Defensa y el Contralmirante USN. Robert H. Barnun.

Durante las cinco sesiones programadas en la Conferencia Naval Interamericana que se realizaron en el Palace Hotel de Copacabana fueron debatidos, entre otros los siguientes temas: Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano, Operaciones Navales Antisubmarinas, Comunicaciones Navales, Aplicaciones Militares de la Oceanografía y Características de las Fuerzas Navales Americanas, Reglamentos para futuras Conferencias Navales y aplicación de acuerdos tomados en Conferencias anteriores. Además se cumplieron diversas actuaciones oficiales y sociales.

La Primera Conferencia Naval Interamericana se efectuó en la ciudad de Panamá; la Segunda Conferencia se llevó a cabo en Key West y Puerto Rico y la última en Viña del Mar (Chile).

**Nuevo Comandante General de la Marina asume Cargo.—**

El 7 de Agosto fue nombrado Comandante General de la Marina el Vice-Almirante Juan Luis Krüger en reemplazo del Vice-Almirante Carlos Monge, nombrado como Delegado de la Marina ante la Junta Interamericana de Defensa con sede en Washington, EE. UU. de N. A.

El Vice-Almirante Krüger, venía desempeñando hasta esa fecha la Jefatura del Estado Mayor General de Marina.

**Ministro de Gobierno y Policía es Condecorado.—**

En ceremonia que se realizó en Palacio de Gobierno, el Presidente de la República, condecoró al Capitán de Navío A.P. Miguel Rotalde de Romaña, Ministro de Gobierno y Policía en el nuevo Gabinete Ministerial, con la Gran Cruz de la Orden del Mérito de la Guardia Civil y Policía.

**Sesión Conmemorativa en la Asociación Nacional Pro-Marina.—**

El 14 de Agosto tuvo lugar en el local de la Asociación Nacional Pro-Marina, la Sesión Conmemorativa a las "Acciones Fluviales en el Conflicto con el Ecuador del Año 1941", en las que tuvieron destacada actuación el Sr. Vice-Almirante F. Teixeira V. —actual Ministro de Marina— como Comandante de la Cañonera B.A.P. "Amazonas", en el Combate de Rocafuerte.

El discurso de orden estuvo a cargo del Sr. Capitán de Navío Jorge Camino de la Torre, quien pronunció el siguiente discurso:

Señor Ministro de Marina
Señor Ministro de Gobierno
Señor Vice-Almirante Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina
Señores Oficiales Generales, Jefes y Oficiales,
Señores Consocios

Señores:

Es un altísimo honor para mi persona haber sido invitado a esta tribuna de la Asociación Nacional Pro-Marina para llevar mi palabra sobre la actuación de la Fuerza Fluvial del Amazonas en el Conflicto con el Ecuador el año 1941, y debo antes agradecer profundamente a su Presidente, el Vice-Almirante Pedro Gálvez, por esta muestra de especial deferencia y también por sus palabras de presentación que creo no merecerlas y si algo hay en mi favor es ser loretano y haber tenido oportunidades durante mis años escolares y luego como Oficial de Marina, de recorrer los principales ríos y aún los pequeños del Departamento de Loreto, los que siempre me han maravillado y hecho reflexionar sobre la grandiosidad y perspectivas futuras de nuestra Selva.

El 11 de Agosto pasado se ha celebrado un año más del Combate de Rocafuerte, principal acción de armas realizada allá en nuestra Amazonía, en defensa de nuestro legado patrio.

Esta región, gran esperanza del Perú, fue desde los albores de nuestra independencia codiciada por los ecuatorianos. Es bien sabido y no tra-

taré de extenderme mucho, en hacer un recuento desde esos lejanos días, este afán de conquista de nuestro vecino del norte.

Casi al mismo tiempo conocieron la libertad el Perú y Colombia y junto con otras naciones de esta parte del continente americano, emancipadas de España, convinieron en adoptar para fijar sus límites el Uti Possidetis de 1810, y es recién en el año 1830 que el Ecuador se aviene en república, al separarse de la Gran Colombia del que formara parte y fuera creada por el Libertador Bolívar. Pero esta nueva república en lugar de amoldarse a los hechos y derechos perfectamente definidos del Perú, para la fijación de la frontera común, tal como el mencionado Uti Possidetis, la Real Cédula de 1802, razones geográficas y de sentimiento de población, nació con apetito expansionista y de eterna provocación contra nuestro territorio patrio.

Fue así como a lo largo de nuestra vida republicana, el Ecuador, cuando la ocasión le era propicia, trataba de incursionar a través de nuestras fronteras del norte y en especial dirigía su ávida mirada de conquista a nuestra amazonía. Concretándome más al motivo de mi exposición, vemos por ejemplo que durante nuestros aciagos días de la Guerra con Chile, el Ecuador invade sectores del río Pastaza y del río Napo. Más adelante, en los años 1903 y 1904, se produjeron encuentros armados en Angosteros y Torres Causana, cerca de Pantoja, en el río Napo, en el que tuvo parte activa y muy destacada el Alférez de Fragata Oscar Mavila al mando de las lanchas "Cahuapanas" e "Iquitos". Con una constancia asombrosa el Ecuador desató una serie de fricciones en nuestros principales ríos septentrionales, como el Santiago, Morona, Pastaza, Tigre y Napo, y a la par desgastaba sus energías y su arcas fiscales en una campaña de propaganda en favor suyo y de difamación en contra del Perú.

Así pasado los intentos de arreglos por medio del Proceso Arbitral ante el Rey de España el año 1910 y las negociaciones de Washington en 1936 y 1937, con rotundos fracasos, el Ecuador arreció aún más su campaña de desprestigio del Perú, gastó ingentes sumas de dinero para presentar su territorio como país amazónico, diseminando mapas distorsionados en revistas, publicaciones extranjeras, diccionarios y hasta en las muy conocidas cajas de fósforos donde se comprendían al Marañón, el Amazonas y la ciudad de Iquitos dentro los límites ecuatorianos. Paralelamente a esto aumentó sus equipos bélicos y mejoró sus vías de acceso desde su cordillera hacia la planicie amazónica.

Estas provocaciones alcanzaron su más alto nivel el año 1941 y se cristalizaron, por la costa, con el ataque ecuatoriano el 5 de Julio a la localidad peruana de Aguas Verdes y que desembocó posteriormente en la

Jornada de Zarumilla del 23 al 31 de Julio, donde los ecuatorianos fueron completamente batidos, y en la Selva, con igual suerte, en el ataque a la guarnición peruana de Bartra, en el río Tigre, por fuerzas provenientes de la guarnición de Gonzales Suárez.

Es pues en la guarnición de Bartra donde se inicia el Conflicto con el Ecuador en el llamado Teatro de Operaciones del Nor-Oriente. No voy a referirme a la situación detallada de las fuerzas armadas de ambos adversarios, pero sí, es bueno para darse mejor cuenta de las acciones realizadas en esa región, que el núcleo principal de las fuerzas ecuatorianas estaba en el sector del río Napo, por ser este río amazónico de más fácil acceso para ellos, desde Quito, empleando la vía de Papallacta, Baeza y sus afluentes el río Coca.

En todos los otros ríos navegables en la zona colindante, junto a una guarnición o puesto militar había la contraparte similar y más o menos de igual poderío. El Perú contaba con una fuerza naval en Loreto apropiada a sus necesidades y tenía como base principal al puerto de Iquitos, el Ecuador, en este sentido carecía de unidades fluviales bélicas. Así el dispositivo, explicado en forma breve, para el Alto Mando en Iquitos era sencillo disponer el reforzamiento de las guarniciones más amenazadas con el envío de una unidad fluvial pero un punto de esencial importancia era el aprovisionamiento logístico de nuestras guarniciones que era gravemente afectado por depender casi exclusivamente de Iquitos, de largas rutas fluviales por recorrer y de grandes limitaciones que muchas veces ocasionaban las características propias y la estación de aguas de los ríos.

La Marina de Guerra estaba constituída en el Nor-oriente el año 1941 por la Fuerza Fluvial del Amazonas al mando del Capitán de Navío don Antonio Cantuarias Pardo siendo su Jefe de Estado Mayor el Capitán de Fragata don Adán Badhan Salazar. Constaba de tres divisiones con cuatro cañoneras y dos embarcaciones adaptadas y el apoyo de tierra estaba representado por una base de reparaciones sin dique y una base para aprovisionamiento logístico. El Jefe de este Teatro de Operaciones y Comandante General de la Quinta Región Militar era el General de Brigada don Antonio Silva Santisteban.

Las unidades de la Fuerza Fluvial del Amazonas que intervinieron en los diferentes ríos en este conflicto tuvieron casi las mismas misiones que en síntesis fueron las siguientes:

1º) Fijar su presencia en la guarnición en peligro.

2º) En caso de que la guarnición fuera atacada, cooperar con sus fuegos en su defensa.

3º) En caso que la guarnición se lanzara al contra-ataque, apoyarla y protegerla.

4º) Producida la derrota de la guarnición enemiga, cortar las comunicaciones ecuatorianas aguas arriba de su emplazamiento.

5º) Cooperar ampliamente en su aprovisionamiento logístico.

6º) Servir de enlace en las radio-comunicaciones con el Cuartel General del Comando en Iquitos.

Como es difícil exponer la sequencia en que se produjeron las distintas acciones en el Nor-oriente, lo haré en la forma en que cada unidad de guerra prestó su cooperación en la derrota y expulsión del enemigo de la zona de nuestra Amazonía que lograron invadir a lo largo del tiempo hasta el año 1941.

B.A.P. "PORTILLO".—Esta unidad anticuada y no propiamente una cañonera cooperó en la captura de la guarnición ecuatoriana de Plátano-yacu en el río Corrientes, principal aflúente del río Tigre. El río Corrientes en la sección donde se produjeron estas acciones de armas es difícil para la navegación, tiene muchos palos y alguna que otra piedra, y era casi desconocido para los prácticos fluviales peruanos.

El 23 de Julio tropas ecuatorianas de su puesto adelantado de Corrientes atacaron avanzadas peruanas pero fueron rechazadas. Para esa época llegó a la guarnición peruana de "Vice-Almirante Carvajal" la cañonera "Portillo" llevando tropas y material de guerra.

El día 31 de Julio se embarcaron durante las horas del día las tropas peruanas y desembarcadas en la vecindad de la guarnición enemiga de Plátano-yacu. El ataque dirigido por el Jefe de la Guarnición Subteniente Dante Ghersi fue efectuado de noche, por plena Selva, y en la que participaron también un cabo y dos marineros de la "Portillo" que portaron un fusil ametralladora. A las doce de la noche terminó la lucha con la captura de la guarnición enemiga. La cañonera, por desconocimiento del canal y dificultades de navegación no pudo cooperar más activamente y recién al día siguiente llegó a surcar.

Esta misma cañonera después de regresar a Iquitos, volvió a Plátano-yacu y cooperó en la limpieza de enemigos y en el establecimiento de avanzadas peruanas en las bocas de las quebradas Cetico y Mausari.

B.A.P. "IQUITOS".—Antiguo remolcador de mar, con sus siete pies de calado, inapropiado para la navegación fluvial de los aflúentes del Amazonas, actuó en el río Curaray, de la cuenca del río Napo.

El 28 de Julio tropas enemigas provenientes de la guarnición ecuatoriana de Tarqui hicieron un ataque a nuestra guarnición de Arica. En vista de la actitud amenazadora del enemigo los días 30 y 31 de Julio las tropas peruanas que actuaban bajo el mando del Capitán Poblete contra-atacaron las posiciones enemigas y capturaron las guarniciones de Tarqui y Vencedores.

El B.A.P. "IQUITOS", al mando del Tte. 1. Ramiro Ferradas, fue comisionado para apoyar a nuestras fuerzas y zarpó llevando soldados y material de guerra. Llegó a Arica el 21 de Agosto y conduciendo tropas siguió avanzando el Curaray hasta el puesto Ceylán donde colaboró en la instalación de una guarnición. No pudo serguir más adelante por falta de agua. De regreso a Iquitos fue conduciendo once prisioneros ecuatorianos.

B.A.P. "NAPO".—Durante el Conflicto a esta cañonera al mando del Teniente Primero Raúl Delgado se le asignó el río Santiago. Para llegar a este río se tiene que pasar el Pongo de Manserriche que en si representa un tremendo reto para la navegación y seguridad de las embarcaciones que tratan de cruzarlo aún más, rebazado este obstáculo se presenta el río Santiago con su desarrollo lleno de piedras, palos y gran número de cashueras. Es de hacer notar que la época de surcar el pongo y el río Santiago no coincide, esto es, que para pasar el primero se necesita de un nivel de aguas bajo y para surcar el Santiago es necesario que el río esté crecido y dada la vecindad de ambos es difícil encontrar una buena ocasión. Sin embargo, el Teniente Delgado demostrando gran valor y sentido de responsabilidad cruzó por dos veces el temible pongo.

Al saberse de los intentos ecuatorianos de llegar a las márgenes del Marañón se dispuso el envío de la cañonera "Napo" al río Santiago. Zarpó de Iquitos el 15 de Agosto llevando oficiales, tropa e implementos de guerra. Pasado el pongo trató de llegar a la guarnición peruana de "Subteniente Castro", en el Santiago, llegó a surcar algo este río pero fue detenido por la cashuera Maronal. Tuvo que regresar y al virar llegó a tocar rocas felizmente sin que causara averías a la cañonera. Nuevamente salió para el Santiago el 2 de Setiembre llevando tropa, víveres e implementos de guerra. Luego de pasar el pongo por segunda vez fue impedido nuevamente por la cashuera Maronal. Presta distintos servicios a las guarniciones de Pinglo, Borja y Barranca, entra al río Morona para aprovisionar a las guarniciones de "Sargento Puño" y "Vargas Guerra" y continúa su cooperación hasta los primeros días del mes de Octubre en que regresa a su base en Iquitos.

B.A.P. "LORETO".— El incio de las acciones encontró a esta cañonera con serios problemas en su máquina principal pero gracias a la te-

naz labor de su Comandante, el Capitán de Corbeta Pedro Gálvez, quedó listo para fines de Agosto.

El 31 de ese mes zarpó de la Base Naval de Itaya siendo comisionado para prestar apoyo a las guarniciones del río Napo. Fue conduciendo oficiales del Ejército, carga y municiones para esa zona.

Como el conflicto en el Nor-oriente se desarrolló en el segundo semestre, época de vaciante, la cañonera tuvo muchas dificultades en su navegación. Llegó el 5 de Setiembre a Pantoja y el 11 zarpó para surcar el Napo conduciendo 8 oficiales y 155 individuos de tropa con equipo completo. Después de una navegación accidentada llegó a la boca del río Tiputini no pudiendo avanzar más por falta de agua. Sirviendo de base destacó una patrullera río arriba para seleccionar un buen sitio para una nueva guarnición pero por órdenes del Comando de Iquitos ésta se estableció en el mismo Tiputini, la que se inauguró el 28 de Setiembre con el nombre de "Sargento Tejada".

Siguió prestando diversos servicios en este sector y con fecha 7 de Octubre regresó a su base en Iquitos.

El 29 de Noviembre recibe nuevamente órdenes para proceder al Alto Napo a donde se dirige llevando oficiales, soldados y carga. La navegación estuvo otra vez muy dificultada por la vaciante del río y después de una serie de varadas logra arribar a Himalaya donde ya había sido trasladada la guarnición de "Sargento Tejada".

El Domingo 8 de Diciembre releva a la cañonera "Amazonas" y queda en estación prestando protección y apoyo logístico pero en una de sus maniobras para evitar salirse del canal sufre un desperfecto del cambio de marcha de la máquina principal por lo cual solicita órdenes para regresar a su base.

La labor del Comandante Gálvez fue muy apreciada por el Comando de Iquitos que lo felicitó por su alto espíritu de cooperación y amplias facilidades que dio a las tropas del sector del Napo.

B.A.P. "AMAZONAS".— Después de la caída de las guarniciones de Tarqui y Vencedores en el río Curaray, muchos de los fugitivos ecuatorianos llegaron a Rocafuerte, su principal guarnición en el Oriente.

Esto aumentó la tensión existente con la guarnición peruana de Pantoja y de ambos lados se acentuó la vigilancia y se incrementaron las rondas y patrullas.

Con el fin de reforzar nuestra guarnición, clave especial de nuestra defensa, se ordenó enviar al Napo a la cañonera "Amazonas" comandada por el Capitán de Corbeta Florencio Teixeira.

El 31 de Julio zarpó la mencionada nave de Iquitos llevando personal de oficiales del Ejército, cuarentidós individuos de tropa y 502 bultos con víveres y pertrechos de guerra incluyendo bombas de aviación. Como Jefe de Enlace del Comando de Iquitos se embarcó el Teniente Coronel Félix Torrejón.

Durante el viaje de travesía fue acondicionada especialmente la cañonera para cualquier contingencia en especial el material de armamento y por previsión de su comandante se contó con la valiosa ayuda del Capitán Armero José Arenas, quien colaboró de manera muy eficaz en su especialidad.

Llegada la cañonera a Pantoja el 4 de Agosto procedió a efectuar las coordinaciones del caso encontrando poca información con respecto al enemigo.

La guarnición de Pantoja estaba al mando del Teniente Coronel Armando Aguirre y tenía un efectivo de aproximadamente trescientos hombres. Más atrás se encontraba la guarnición de Santa Rosa donde estaba instalada la artillería de apoyo a cargo del Grupo de Artillería Nº 5 y al mando del Mayor de Artillería Manuel Morales Fernández.

Frente a nuestra guarnición y ocupando la esquina que hacen el Napo y el Aguarico se encontraba la guarnición ecuatoriana de Rocafuerte al mando del Mayor Carlos Escalante y con un efectivo de unos doscientos hombres y algunas piezas de artillería. Ambas guarniciones estaban separadas por un pequeño caño de unos ocho metros de ancho y unidas por unas tablas de madera llamado Puente Internacional.

Del 4 al 10 de Agosto la cañonera tomó diversas medidas de seguridad y trató de obtener mayor información sobre el enemigo. Mientras tanto el Comandante Torrejón efectuó una visita a las guarniciones peruanas dependientes de Pantoja.

La labor antes, durante y posterior a la acción de Rocafuerte de este distinguido Jefe del Ejército fue realmente digno de encomio y un factor principal en la coordinación de las operaciones terrestres.

A las 0430 horas de la madrugada del día 11 de Agosto, aniversario patrio del Ecuador, una patrulla ecuatoriana trató de sorprender un puesto

de vigilancia peruano iniciándose un tiroteo que fue generalizándose conforme pasaba el tiempo.

A las 0530 horas en la cañonera se tocó zafarrancho de combate; después de recibir el archivo secreto de Pantoja, confeccionar un plan de comunicaciones de enlace rápido con dicha guarnición y Santa Rosa, y de desembarcar al Comandante Torrejón, la cañonera navegó para tomar su posición pre- establecida en línea con la artillería de Santa Rosa. Durante este movimiento cayeron algunos tiros esporádicos en la vecindad de la "Amazonas".

A las 0715 horas recibió la cañonera orden de abrir fuego haciendo esto antes que Santa Rosa. Navegando en su línea de corrida a una distancia que variaba entre 3000 y 2000 metros la Amazonas concentró su tiro al edificio de la Comandancia de la guarnición enemiga habiendo hecho varios impactos en ella como se comprobó posteriormente.

A las 0810 horas recibió orden de alargar el tiro por estar avanzando las tropas peruanas concentrando la cañonera su fuego sobre una casa al otro lado de la boca del Aguarico que se presumía era un puesto de artillería u observatorio.

A las 0903 horas recibió la orden de suspender el tiro y emplazarse para observar al enemigo. Debido a las condiciones de la selva y no ser visible el desarrollo del río Aguarico esta observación no dio mucha información.

Mientras tanto las acciones en tierra encontraba fuerte resistencia y es recién a las 1130 del día que el enemigo abandona precipitadamente su guarnición pero minutos antes murió el Subteniente peruano Luis García Ruíz al asaltar una trinchera.

Cerca del mediodía la cañonera surca y amarra en la guarnición de Rocafuerte y al hacer una limpieza por enemigos en su vecindad el Marinero Eugenio Ramírez captura al soldado ecuatoriano Segundo Ruíz quien portaba una ametralladora.

A las 1225 el pabellón peruano flameaba en el asta de la Comandancia de Rocafuerte y pocos minutos después acuatizaron cerca de la cañonera tres aviones peruanos que fueron solicitados al iniciarse el combate.

A las 1315 horas se embarcó en la cañonera una compañía de infantería a cargo del Capitán Cardeña y procedió a remontar el Aguarico, río completamente desconocido para nuestros prácticos. En vista de las dificultades de navegación la Amazonas regresó nuevamente a Pantoja.

El día 12 de Agosto procedieron a bordo de la cañonera al interrogatorio de los prisioneros, trataron sobre las operaciones de explotación que debían efectuarse, y buscaron mayor información sobre las condiciones de navegabilidad del Aguarico y el Alto Napo.

El día 13 de Agosto zarpó la cañonera para surcar el Aguarico conduciendo una compañía de tropa al mando del Teniente Rey Riveros. La guarnición de Lagartococha fue previamente bombardeada por un avión de combate a cargo del Mayor FAP. Manuel Escalante y a las 1235 fue tomada la guarnición por la tropa conducida por la cañonera y tropas peruanas proveniente de nuestras guarniciones interiores de la zona de Lagartococha.

El día 14 de Agosto la Amazonas llevando una compañía de infantería y un grupo de acompañamiento al mando del Capitán Del Mar capturan la guarnición de Arcadia y la boca del río Yasuri, ambas sobre el Napo y que habían sido abandonadas por los ecuatorianos.

El día 15 de Agosto la Amazonas retorna a Iquitos conduciendo heridos evacuados del Combate de Rocafuerte y además siete oficiales, dos marineros, veintiun individuos de tropa y cuatro civiles prisioneros.

Entre los prisioneros el Mayor de Caballería José Arias Cox con estudios en Francia, el Alférez de Fragata Galo Andrade Váscones con estudios en una Escuela Naval Extranjera y el subteniente de Artillería Alfonso Lituma, todos estos profesionales bastantes capacitados.

Uno de los factores que contribuyó a la caída rápida de Rocafuerte fue la huída de su Comandante, el Mayor Escalante, quizá debido a la precisión del tiro de la Artillería de la cañonera, de la de Santa Rosa y la valentía y audacia de las tropas peruanas. Escalante con un fuerte número de soldados huyeron por el río Napo para refugiarse seguramente en el río Coca.

La cañonera "Amazonas" llegó a Iquitos el 17 de Agosto e inmediatamente recibió la orden para zarpar al día siguiente para la campaña en el río Pastaza. En este río los ecuatorianos fueron rechazados en su intento de tomar la guarnición peruana de Soplín. Luego las tropas peruanas contratacaron y capturaron la guarnición ecuatoriana de Huachi. A su vez en el Huasaga afluente del Pastaza hubieron algunos incidentes que culminaron con la derrota ecuatoriana en la laguna de Sihuín.

La cañonera como se ha dicho zarpó de Iquitos el 18 de Agosto llevando oficiales del Ejército, víveres y material de guerra. También viajó

como Jefe de Enlace del Comando de Iquitos el Teniente Coronel José Chávez Alcántara.

Durante la navegación en el Pastaza, río ancho y muy desplayado, casi sin canal definido para la navegación, la cañonera tuvo muchas dificultades para avanzar. Pero el espíritu y entusiasmo inyectado por su Comandante a su dotación más las prácticas de salir de sucesivas varadas hicieron que esta embarcación de porte regular para los ríos alcanzara puntos bien lejanos que ninguna otra embarcación logró llegar antes ni después del conflicto.

En esta forma arribó el 26 de Agosto a la guarnición de Soplín, luego recogió a las tropas que combatieron en Sihuín y fueron encontradas casi sin víveres a la orilla del Pastaza, a la salida de la boca de Sihuín.

La cañonera llegó a las cercanías de Andoas donde hizo estación. Colaboró en forma amplia en el reajuste del dispositivo del río Pastaza hasta donde le permitieron las condiciones del río. En esta ocasión colaboró también eficazmente un avión de la FAP. al mando del Capitán Ballarín.

El 6 de Setiembre recibió orden de regresar a su base de Iquitos, a donde se dirigió llevando enfermos evacuados y cinco prisioneros ecuatorianos.

A más de ser el Pastaza un río de difícil navegación, tenía poca población, gran escasez de víveres y altamente palúdico habiéndose enfermado varios tripulantes, uno de ellos con el temible paludismo pernicioso.

Llegada la cañonera a Iquitos el 11 de Setiembre entró a un recorrido urgente de sus instalaciones y cambia de eje propulsor todo a cargo de su dotación.

El 6 de Octubre recibe nuevamente la orden para dirigirse al río Napo a colaborar con las guarniciones peruanas en especial con la avanzada que ya estaba establecida en Tiputini. En el sector comprendido entre este puesto y Pantoja la Amazonas presta continuos servicios en especial logísticos y de apoyo técnico para las instalaciones eléctricas de tierra.

El 9 de Noviembre sale de Pantoja aguas arriba el Napo con el objeto de efectuar un reconocimiento de la región Turín-Edén, cooperar y apoyar el establecimiento de nuevas guarniciones en dicho río. Se embarcó como Jefe de Enlace del Comando de Iquitos el Teniente Coronel José Chávez Alcántara, además oficiales y 82 individuos de tropa.

Aún cuando las condiciones de este río son similares al Pastaza y que existían dificultades para pasar arriba de Tiputini, la experiencia de la dotación permite que la cañonera avance sin contratiempos, pasa sin novedad el puesto Turín, y el día 12 de Noviembre, un poco más del medio día, cuando estaba a la altura de Edén, es sorpresivamente atacada con fuegos de fusilería y de ametralladoras, siendo acalladas con tiros de cañón. En esta situación difícil, el Comandante Teixeira propone tomar Edén y avanzar hasta la boca del río Coca que ya estaba a pocas horas de navegación. Dado que el 3 de Octubre se había firmado el Acuerdo de Talara, el Teniente Coronel Chávez Alcántara, siguiendo órdenes escritas del Comando de Iquitos, ordena suspender el fuego y proceder aguas abajo. Al virar la cañonera en Edén cogió un palo que rompió su sistema de gobierno y derivando en esta forma se alejó del puesto ecuatoriano. Posteriormente encalló cerca de Edén por dos días. Luego efectuó una de las operaciones más sorpresivas de la campaña trasladando casi el íntegro de la guarnición de Tiputini incluyendo su población civil para instalarla en el puesto Himalaya un poco abajo de Edén, en el tiempo de dos días.

La cañonera quedó de estación en Himalaya hasta el 9 de Diciembre en que fue relevada por la cañonera "Loreto".

Debo hacer notar que la cañonera "Amazonas" actuó en este conflicto más de cuatro meses en servicio de guerra casi continuo, que tanto en el río Napo y en el río Pastaza logró remontar a regiones nunca antes alcanzadas por embarcaciones aún de menor tamaño, casi todo el tiempo de este período lo hizo en zonas de influencia netamente ecuatorianas vale decir en territorio que estuvo en poder del Ecuador y con moradores incluyendo los indios con sentimiento o nacionalidad ecuatoriana, que las condiciones sanitarias fueron adversas especialmente el paludismo que atacó a muchos tripulantes incluyendo también al Comandante Teixeira.

Las acciones en el Nor-oriente que se desarrollaron el año 1941 desde las difíciles guarniciones de alcanzar del río Santiago hasta las más orientales, casi ocultas del río Lagartococha fueron en todo sentido favorables a las fuerzas peruanas. Estas operaciones dieron como resultado neto la recuperación de más de 50,000 kilómetros cuadrados de nuestro patrimonio selvático.

Reconociendo la vital importancia que tuvieron las tropas para desalojar al enemigo de sus fuerte posiciones, deseo recalcar que en nuestra Selva casi todas las principales operaciones victoriosas fueron llevadas a efectos con la participación de la Marina de Guerra, confirmadas en la Pedrera, río Caquetá, donde tuvieron gloriosa actuación la cañonera "Améri-

ca" al mando del Teniente Clavero, en Torres Causana y Angosteros, río Napo, donde se distinguiera el Alférez de Fragata Oscar Mavila y en este último conflicto la actuación de la cañonera "Amazonas" al mando del Comandante Teixeira en las acciones de Rocafuerte, Edén y la campaña del río Pastaza.

Así en esta forma algo somera he tratado de relatar las operaciones militares en las que tomaron parte unidades navales de nuestra Marina de Guerra pero no sería leal y sincero si no expresara mi admiración por el marinero y soldado loretano que en casi su totalidad conformaban los efectivos de la Quinta Región Militar; fueron estos hombres, muchas veces mal comprendidos y tildados de apáticos quizá por vivir en un escenario de dimensiones desconocidas para casi el resto de los peruanos, los que actuaron con gran patriotismo, sacrificio y valor, siguiendo los ejemplos trazados por otros loretanos allá en los confines de esas selvas y ríos casi impenetrables, donde dieron la vida por su patria y su departamento y que tuvo su máxima expresión en el Sargento Lores.

Nosotros los Marinos, acá en la costa siempre hablamos de la necesidad del Dominio del Mar, en igual forma allá en nuestras bases y barcos de guerra de nuestra Selva debemos crear el concepto del Dominio del Río, y asentado en esto, mantener una fuerza fluvial apropiada, y si estos barcos y tripulantes son conducidos por marinos que emulen las actuaciones del Comandante Florencio Teixeira, del Comandante Pedro Gálvez, del Teniente Primero Raúl Delgado y del Teniente Primero Ramiro Ferradas, como éstos actuaron en el conflicto con el Ecuador el año 1941, creo que no debemos dudar nunca de que nuestras fronteras serán bien defendidas y que la Amazonía recibida en patrimonio el año 1821 será siempre peruana.

Muchas gracias.

14 Agosto 1964.

**Contralmirante Ronant Monje Roca, Comandante en Jefe de la Fuerza Fluvial y Lacustre de Bolivia visita Lima.—**

En visita Oficial, el Contralmirante Ronant Monje Roca, Comandante en Jefe de la Fuerza Fluvial y Lacustre de Bolivia arribó el 18 de Agosto al Aeropuerto Internacional Lima-Callao.

El distinguido marino Boliviano recibió a su llegada el saludo del Contralmirante Julio Giannotti L., Director de la Escuela Naval del Perú y Altos Jefes de nuestra Armada, quienes le dieron la bienvenida a tierra Peruana en nombre de la Marina de Guerra del Perú.

El Contralmirante Monje Roca permaneció en el Perú hasta el Miércoles 26 de Agosto, lapso dentro del cual cumplió diversas actuaciones Oficiales y Sociales, organizadas por la Marina de Guerra del Perú, en el área de Lima-Callao e Iquitos a donde viajó para visitar las instalaciones de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

**Capitán de Navío A. P. Guillermo Faura Gaig fue Condecorado con la Orden "El Sol del Perú".**

Con la Orden "El Sol del Perú" en el Grado de Comendador, fue Condecorado el 21 de Agosto, en el Palacio de Torre Tagle, el Capitán de Navío Guillermo Faura Gaig, por importantes servicios prestados a la Nación.

**Lanzamiento de Lanchas Patrulleras en Inglaterra.—**

El 10 de Julio se lanzó al agua la primera de las seis patrulleras que están siendo construídas para nuestra Marina en Inglaterra, el B.A.P. "Velarde".

Igualmente el 24 de Agosto fue lanzada la segunda patrullera el B.A.P. "Santillana", en Southampton, Inglaterra.

Es por ese motivo que publicamos las biografías sintéticas de los héroes cuyos nombres llevarán las seis lanchas patrulleras:

B.A.P. "VELARDE"

TENIENTE SEGUNDO DN. JORGE VELARDE

Este heroico Oficial de la Marina Peruana formaba parte de la dotación del "Huáscar" cuando se declaró la guerra del Pacífico. Antes de esta conflagración, el Teniente Velarde había sido destacado a una nave de guerra de la Armada Francesa para efectuar estudios y prácticas en la Marina de ese País.

El 21 de Mayo de 1879, el "Huáscar", durante el Combate de Iquique contra las naves chilenas "Esmeralda" y "Covadonga", en su afán de espolonear a la primera de las nombradas, se acercó a distancia accesible para esta acción. Víctima del fuego graneado de la nave chilena que antes de ser hundida desesperadamente se defendía, cayó el Teniente Velarde que se encontraba en su puesto de combate del Monitor Peruano, cuyo Comandante Don Miguel Grau en una oportunidad elogió a Velarde por sus magníficas cualidades de Oficial, felicitación que rara vez prodigaba el severo y justo Grau.

El Teniente Velarde fue el primer miembro de la Armada Nacional que rindió su vida en el Conflicto de 1879.

## B.A.P. "SANTILLANA"

## CAPITAN DE NAVIO DN. GERVASIO SANTILLANA

El 8 de Octubre de 1879 en Angamos, el Almirante Miguel Grau y su heroica tripulación a bordo del "Huáscar" legaron a la posteridad una de las más brillantes páginas de la Historia Naval del Mundo.

Este Oficial formaba parte de la dotación del heroico Monitor "Huáscar" desde que inició su legendaria campaña en Mayo de 1879; como tal asistió a todas las acciones que tuvieron lugar hasta el 2 de Octubre del referido año, cuando se cubrió de gloria al lado de nuestro máximo Héroe Naval.

En ese entonces el Teniente Segundo Gervasio Santillana formaba parte de la dotación del legendario Monitor Peruano y fue uno de los Marinos Peruanos que más se destacó por su valor y arrojo defendiendo el bicolor Patrio, que gallardo flameaba en lo alto del mástil del "Huáscar" durante el Combate de Angamos.

Al caer nuestro Monitor en manos enemigas, fue llevado prisionero a San Bernardo en Chile, y cuando fue canjeado regresó al Perú y continuó su carrera naval hasta alcanzar el grado de Capitán de Navío, y se le nombró Comandante del Crucero "Almirante Grau", el cual se construía en Inglaterra, donde murió en 1907. Su cadáver fue traído y recién en 1963 se le trasladó a la Cripta de los Héroes, donde actualmente reposa.

## B.A.P. "DE LOS HEROS"

## TENIENTE SEGUNDO DN. CARLOS A. DE LOS HEROS

La noche del 28 de Agosto de 1879 el Monitor "Huáscar" se encontraba fondeado en aguas de Antofagasta; de pronto rompió estrepitosamente el silencio la proa de un torpedo enemigo dirigido al temible Monitor Peruano que aún no se había percatado del peligro; en estos precisos momentos surgen temerariamente los Teniente Fermín Diez Canseco y Carlos De Los Heros, quienes lanzándose sobre el torpedo desvían el curso de éste, librando al Monitor Peruano de una segura catástrofe.

La Asamblea Nacional Constituyente, por esta heroica acción del Teniente Segundo De Los Heros, lo declaró Oficial Benemérito de la Patria,

concediéndole una medalla de oro que en el reverso llevaba la inscripción: "La Patria Satisfecha".

El Teniente De Los Heros falleció posteriormente a consecuencia de la explosión de una granada enemiga que estalló cerca a él durante un encuentro naval en aguas del Pacífico. El Comandante del "Huáscar" Almirante Miguel Grau que le tenía una gran estimación, envió una carta de pésame al padre de De Los Heros, adjuntándole unas esquirlas de la granada que le segó la vida, como recuerdo póstumo.

## B.A.P. "HERRERA"

## CAPITAN DE FRAGATA DN. RICARDO HERRERA

En las postrimerías de la heroica lucha durante el desigual Combate de Angamos, el Capitán de Fragata Dn. Ricardo Herrera fue el Oficial Encargado de ejecutar las órdenes de Manuel Gárezon, en el sentido de abrir las válvulas de fondo del Monitor "Huáscar".

El Capitán de Fragata Herrera inició su carrera naval a los 17 años y al término de ella se embarcó bajo las órdenes del Comandante Manuel Ferreiros en el Clipper "América" de la Armada Nacional.

Posteriormente pasó a las filas de la Marina Mercante, donde tuvo el Comando de la goleta mercante "María Luz". Iniciada la Guerra del Pacífico, Herrera abandonó la Marina Mercante para embarcarse en el "Independencia" que naufragó en el Combate Naval de Iquique. Sobreviviente de esta acción, fue solicitado por el Almirante Miguel Grau, para formar parte de la dotación del "Huáscar" a fines de Junio de 1879, donde combatió heroicamente en defensa de la bandera de su Patria. Fue llevado prisionero a Chile, para luego retornar después de algún tiempo al Perú, donde murió con el grado de Capitán de Fragata.

## B.A.P. "LARREA"

## TENIENTE PRIMERO DN. ARNALDO LARREA

Formó parte de la heroica dotación de la Corbeta "Unión" que el 17 de Marzo de 1880 rompió doblemente y en forma gallarda, el Bloqueo que ejercían las naves Chilenas al Puerto Peruano de Arica.

## B.A.P. "SANCHEZ CARRION"

### TENIENTE PRIMERO DN. RAMON SANCHEZ CARRION

Formó parte de la dotación de la Corbeta "Unión", teniendo destacada actuación durante la Guerra del Pacífico. Más tarde alcanzó el grado de Capitán de Navío.

**Nuevo Jefe de Estado Mayor General de Marina, Asume Cargo.—**

El 19 de Agosto asumió la Jefatura del Estado Mayor General de Marina el Vice-Almirante Alejandro Martínez C.

El Vice-Almirante Martínez, venía desempeñando la Comandancia General de la Base Naval del Callao, cargo al que ha sido nombrado el Contralmirante Luis M. Ponce A.

**Destroyer Escolta USS. "Mills" de la Armada Estadounidense visita Puerto del Callao.—**

El Destroyer Escolta USS. "Mills" de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica, arribó el 27 de Agosto al Puerto del Callao.

La citada Unidad de la Armada Norteamericana permaneció tres días en el Muelle de Reparaciones de la Base Naval del Callao, antes de proseguir su viaje a la Antártida.

Durante su estadía, los marinos estadounidenses cumplieron una serie de actividades oficiales, sociales y turísticas, elaboradas por la Marina de Guerra del Perú, habiéndose designado buque-anfitrión al B.A.P. "Rodríguez".

El USS. "Mills" se encuentra bajo el Comando del Capitán de Corbeta USN. R. D. Hoffman; integrando la dotación 14 Oficiales y 160 Tripulantes.

**Marina de Guerra del Perú Condecoró al Agregado Naval del Brasil en el Perú.—**

Con la "Cruz Peruana al Mérito Naval" fue condecorado el 27 de Agosto, el Capitán de Navío Wilson Accioly Ayres, Agregado Naval a la Embajado del Brasil en el Perú, en el Salón de Recepciones del Ministerio de Marina.

Asistió el Excmo. Sr. Embajador del Brasil; el Sr. Vice-Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina; Sr. Vice-Almirante Juan L. Krüger A., Comandante General de la Marina; Diplomáticos; Señores Almirantes de la Armada Peruana invitados, y Jefes y Oficiales del Ministerio de Marina.

Se dio inicio a la Ceremonia con la lectura de la Citación correspondiente y la Resolución Suprema que otorga la citada Condecoración Naval Peruana. Seguidamente el Vice-Almirante Juan L. Krüger A., Comandante General de la Marina de Guerra del Perú impuso la "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Comendador —Distintivo Blanco— al mencionado marino brasileño.

Acto seguido el Vice-Almirante Juan L. Krüger, relevó la brillante gestión cumplida por el Agregado Naval Brasilero, en pro de la amistad y acercamiento de las Armadas del Perú y Brasil. En su oportunidad el Capitán de Navío Wilson Accioly Ayres, agradeció a la Marina de Guerra del Perú por ser objeto de tan apreciada Condecoración y reiteró el noble propósito de laborar infatigablemente por la profunda amistad de las Armadas y Pueblos de Brasil y Perú respectivamente.

Finalmente el citado marino brasileño fue felicitado por las distinguidas Autoridades presentes en la Ceremonia.

———::o0o::———

# HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

**MANUEL I. VEGAS**

## NOTAS AL CAPITULO V
**(Continuación)**

Por el Capitán de Navío A.P.

**JULIO J. ELIAS**

Marzo 22.—Fondeó en el Callao el bergantín ecuatoriano **Emilio**, procedente de Valparaíso en doce días; conducía de pasaje al general de división Domingo Nieto, coronel Domingo Casanova, sargento mayor Manuel Ros y otros.

Marzo 23.—El contador habilitado del bergantín de guerra **Congreso**, Joaquín de la Rosa, denunció que el cirujano del bergantín de guerra **General Orbegoso** quería sublevarse con su buque y la goleta **Yanacocha**, ayudado por los marineros ingleses de ambos barcos, dirigiéndose a continuación hacia las islas Sandwich; salió una orden para la captura del cirujano, formándose el sumario respectivo.

Abril 2.—Procedente del sur fondea en el Callao, la corbeta de guerra francesa **Nayade**.

Abril 5.—Amaneció fondeado en el Callao, el bergantín de guerra francés **Dassas**.

Abril 7.—Fondea procedente de Huanchaco, la goleta de guerra nacional **Peruviana** al mando del capitán de corbeta Domingo Valle Riestra.

Abril 8.—Fondea procedente de Islay el bergantín de guerra británico **Sparrowhowk**, al mando del capitán de corbeta Charles Pearson. Este mismo día desembarcó en el Callao la marinería francesa con objeto de rendir los honores fúnebres en Bellavista, al cadáver del que había sido comandante de las fuerzas navales en estas aguas del rey de los franceses.

Abril 9.—Fondea procedente de Islay en seis días, la barca mercante inglesa **Circasian**, donde entre los numerosos pasajeros llegó el gran mariscal Guillermo Miller con su sobrino Carlos Miller, su ayudante militar y un asistente.

Abril 10.—Decreto del presidente Orbegoso, reconociendo como estado libre e independiente al estado Sud-peruano. He aquí algo muy peligroso y sin base constitucional.

Abril 12.—Orden suprema para dejar libres a los marinos detenidos a bordo de la corbeta **Libertad**, siempre que presentaran una fianza de 60 pesos.

Abril 14.—El gobierno firma un decreto relativo a que los capitanes de corbeta Juan Panizo y Domingo Valle Riestra, fuesen colocados con preferencia, dándoles el mando de un buque de guerra. Este mismo día se designa como capellán del arsenal naval al presbítero Juan Pablo Rodríguez.

Abril 15.—Amaneció fondeada la fragata de guerra norteamericana **Brandiwine**. Este mismo día fondeó procedente de Chorrillos el bergantín de guerra nacional **General Orbegoso**, conduciendo al presidente Orbegoso y su séquito, al mando del teniente primero Jorge Parker.

Abril 18.—Toma el mando de una compañía de marina el capitán de infantería Jacinto Tejada.

Abril 20.—Amaneció fondeada la goleta de guerra nacional **Limeña** procedente de Islay, al mando del alférez de fragata Pedro Arteaga, convoyando al bergantín **Tres Amigos** el cual conducía prisioneros del ejército de Salaverry.

Abril 30.—Toma el mando de la brigada de marina el teniente coronel Montanchez.

Mayo 2.—Se tomó razón en la comandancia general de marina, del despacho como comisario ordenador de marina recaído en el colombiano José María Romero,

quien tenía igual clase en el ejército de Colombia; este nombramiento lo había efectuado Orbegoso por orden suprema del 28 de abril de 1836.

Mayo 6.—Fondeó en el Callao procedente del norte, la fragata trasporte **Monteagudo** al mando de Francisco Langmaid, conduciendo de pasaje al coronel graduado José Gabriel Ríos, al teniente coronel Gabriel Grados, 12 oficiales y 402 individuos de tropa del batallón Ayacucho; además, 132 soldados de caballería, 11 asistentes de oficiales, 14 individuos en clase de presos y otros pasajeros más. El mismo día fondeó, también del norte la goleta de guerra nacional **Yanacocha** al mando del teniente segundo Antonio Valle Riestra, trayendo como pasajeros al teniente coronel Pedro Vidaurre, a Guillermo Wyman y a tres hijos del presidente Orbegoso.

Mayo 11.—Fusilamiento del capitán de la brigada de marina Ignacio Morales, por el asesinato perpetrado en el alférez de navío Juan Tuis, a bordo de la corbeta **Limeña**; fueron los otros complicados el alférez de navío Roberto Dewes sentenciado a un año de suspensión en el empleo y el segundo piloto Alejandro Millet a seis meses de servir en clase de marinero. Morales fue pasado por las armas a las once de la mañana en la puerta del arsenal naval.

Mayo 14.—Orden suprema previniendo a todo el litoral de que las naves comerciales chilenas debían pagar los derechos de tonelada, ancoraje y limpia, tal como antes lo habían hecho.

Mayo 18.—Orden suprema nombrando como comandante general de la marina peruana al contra almirante de la armada colombiana Juan Illingrot y mientras llegara que desempeñase tales funciones el capitán de navío Jorge Young. (Anotaremos que Illingworth o Illingrot, como él mismo se cambió el apellido, declinó el destino que así se le ofrecía y no lo ejerció en ningún momento).

Mayo 19.—Dieron la vela, dejando el Callao a fin de desempeñar una comisión, la corbeta **Libertad** y la goleta **Limeña.**

Mayo 22.—Se hace cargo de la comandancia general de marina el capitán de navío Jorge Young, en forma accidental.

Mayo 30.—Orden suprema para que disfrutara el sueldo de su clase como desembarcando el capitán de navío Eduardo Carrasco mientras se abriera la escuela náutica.

Junio 2.—El comandante general de la marina propuso para maestro mayor de maestranza del arsenal naval a Tomás Falconí, con el sueldo fijo de 90 pesos mensuales, atendiendo a los grandes conocimientos en construcción naval que poseía el recomendado. En efecto, Falconí era un antiguo servidor de la marina que venía desempeñando su puesto desde los tiempos de la colonia; había sido el brazo derecho de Vivero y, en general, de todos los jefes de la armada y acababa de ser dado de baja por una equivocada interpretación política.

Junio 7.—El comandante general de marina ordenó en la fecha al mayor del departamento, a fin de que diera cumplimiento al supremo decreto que disponía desarmar el bergantín **General Orbegoso** y proceder a su entrega conforme al inventario, al particular que lo había fletado. Nadie pudo adivinar los males que este acto traería al Peru

Junio 8.—Suprema resolución advirtiendo que serían castigados los jefes y oficiales, los cuales hicieran empeños para ascender, valiéndose de personajes bien situados y con fuerza ante el gobierno.

Junio 11.—El comandante general de marina pasó el expediente respectivo al escribano de marina, con objeto que procediera a extender la escritura de fletamento del bergantín nacional **General Orbegoso**, de propiedad del estado, a favor del comerciante Vicente Urbistondo, con inserción del inventario previo el arqueo del maestro mayor Tomás Falconí. Se había cumplido el mandato del destino.

Junio 13.—Ve la luz en Santiago de Chile el periódico **El Intérprete**, cuyo redactor principal fuera Felipe Pardo y Aliaga, enemigo de Santa Cruz y de la confederación.

Junio 14.—Dió la vela con destino a Paita la goleta de guerra **Yanacocha**, con objeto de recorrerse de firme en el menor tiempo y aprovechando las ventajas que ofrecía el citado puerto.

Junio 15.—Asamblea de Tapacari. Se lleva a cabo el congreso boliviano extraordinario, reuniéndose en Tapacari; en esos momentos se hallaba Santa Cruz en Ayacucho. El día 15 el vice presidente de Bolivia Mariano Enrique Calvo, presentó un mensaje a dicho congreso, narrando a su modo los acontecimientos que habían tenido lugar en las campañas peruanas y la situación para federar Bolivia con el Perú, este último país dividido en dos estados.

Junio 18.—El congreso boliviano extraordinario reunido en Tapacari, aprueba todos los actos de su gobierno o sea de Santa Cruz y le autoriza a completar la obra de la confederación Perú-boliviana; y, establece dicha asamblea, que las bases fijadas para el pacto federal fuesen sometidas a la legislatura boliviana en 1837. Dice el maestro Basadre: "El mismo congreso resolvió osbequiar a Santa Cruz las haciendas de Chincha y Tahuapalpa, mandándole fuesen entregadas con el nombre de Socabaya, radicándolas perpetuamente en su familia, en forma de mayorazgo. Dispuso, también, la entrega de cuantiosos premios al ejército, pagaderos cuando el Perú satisfaciese al tesoro boliviano los gastos invertidos en su pacificación, un sobre-sueldo al secretario de Santa Cruz, doctor Torrico y el grado de general de división para el vice presidente Calvo que jamás había sido militar".

Junio 20.—Supremo decreto firmado por Orbegoso a fin que se procediera al desarme de la fragata **Monteagudo**, de propiedad del estado, desembarcando y poniendo en depósito en los almacenes de marina de los pertrechos y útiles de guerra, formándoles el respectivo inventario y, después de lo anterior, se entregara el buque al fletador José María Quiroga. Tanto Quiroga como Urbistondo, actuaban como agentes del general chileno y ex-presidente de ese país Ramón Freyre, proscripto de su patria por el gobierno de Joaquín Prieto y su ministro Diego Portales. En realidad, Freyre alquilaba por mano ajena los dos buques peruanos **General Orbegoso** y **Monteagudo**, con el objeto de llevar a cabo una expedición contra el gobierno chileno y derrocarlo. Las consecuencias fueron funestas para el Perú y la marina nacional sufrió uno de los golpes más rudos que registra su historia. ¿Quién tuvo la culpa, Orbegoso o Santa Cruz? Aún se discute el asunto.

Junio 20.—Suprema orden previniendo que el **Arequipeño** fuese guardacostas, mandándose abonar por la tesorería el importe del presupuesto para su habilitación.

Junio 21.—Decreto protectoral de Santa Cruz, expedido en el Cuzco, estableciendo la aduana de Arica común para Bolivia y el estado Sudperuano, con empleados nombrados por ambos gobiernos. Así se había cumplido el antiguo anhelo santacrucino.

Julio 1º.—Orden suprema a fin de empezar la obra de reparación del bergantín **Congreso**, encargándose la mayor diligencia en su apresto.

Julio 2.—Es admitido de contador del bergantín de guerra **Congreso**, el oficial segundo del cuerpo político Manuel Calvo.

Julio 4.—Como a la ración de armada le faltaba varias cosas, que no se podían comprar por ausencia de fondos, con el fin de compensar tal insuficiencia de algún modo y de contentar a la gente de mar, proponía el comandante general de marina al gobierno se aumentara la dicha ración con cuatro onzas de arroz más, porque era el único artículo que existía en abundancia en la provincia del Callao.

Julio 7.—Salió del Callao la fragata **Monteagudo** despachada para Centro América y el bergantín **General Orbegoso** para Guayaquil; ambos buques siguieron hacia el norte la dirección de la costa, pero a la altura de Huacho volvieron la proa al sur, en demanda de Juan Fernández, para rescatar a los presos políticos que había en esa isla y seguir a continuación rumbo a Chiloé, en apoyo de la causa revolucionaria del general Freyre. En la noche del mismo día, despachó el cónsul chileno Ventura Lavalle al bergantín peruano **Flor del Mar**, a cargo de su capitán Pablo Salvatte, para llevar comunicaciones a su gobierno avisándole de la expedición de Freyre que había salido en la **Monteagudo** y el **General Orbegoso**. En esta forma vino a desarrollarse uno de los actos más dolorosos para el Perú. En efecto, Freyre había estado buscando el apoyo oficial para sus planes contra el gobierno chileno de Prieto hasta que por fin consiguió alquilar los dos buques antes nombrados, los cuales salieron del Callao con su expedición a cargo del coronel Puga. A la vista de Juan Fernández, unos individuos de la dotación de la fragata **Monteagudo** se sublevaron, tomaron preso al coronel Puga y continuaron viaje hasta Valparaíso en donde lo entregaron a las autoridades, estas también decomisaron a la **Monteagudo** y la sumaron a la escuadra chilena.

Julio 11.—Amaneció fondeada procedente de Paita, la goleta de 96 toneladas llamada **Jesús**, con 14 días de navegación, siendo su capitán Victoriano Cárcamo y su carga cacao y madera. Este capitán era hermano de Andrés Cárcamo y los dos fueron los famosos patriotas que en 1821 capturaron la goleta **Sacramento**, entregándola a San Martín, siendo el primer buque de la armada republicana del Perú. La goleta **Jesús** había sido comprada en Paita por Serapio Tejerina y llegaba al Callao con el fin de regularizar el cambio de bandera.

Julio 13.—El presidente provisorio del Perú general Luis José Orbegoso, escribió un mensaje destinado a la que titulaba soberana asamblea deliberante del norte, como sabemos convocada en la villa de Huaura para el 15 de julio de 1836, pero que aun no se había reunido. Con el dicho mensaje, anexaba Orbegoso su exposición del 1º de agosto de 1835, datada en Arequipa, y el mensaje que dirigió desde Ayacucho a la asamblea de Sicuani; a continuación refería a su manera los acontecimientos que siguieron a la batalla de Yanacocha, asimismo todos los pasos con objeto de establecer las bases de la federación, como el estado de los ramos de administración; y, por fin, terminaba renunciando

al gobierno de la república, "dejándolo en los respetables representantes del ilustre pueblo Nor-peruano".

Julio 20.—Santa Cruz, desde el cuartel general en Tarma, con el título de presidente de Bolivia y pacificador del Perú, presentaba un mensaje a la soberana asamblea deliberante del norte, la cual en realidad aun no se había reunido oficialmente en Huaura. En este documento expresaba Santa Cruz que la asamblea del sur se manifestó libre y solemnemente, trazando las primeras líneas de una armazón política y que en unos pocos meses habíase acreditado de un modo irrebatible el acierto del fallo pronunciado en Sicuani, ofreciéndose la misma perspectiva en Huaura. Y terminaba refiriéndose a Orbegoso: "El ilustre magistrado a cuyo llamamiento os habéis reunido, abriga en su corazón los mismos sentimientos que acabo de expresaros. Estaba reservado a la época venturosa de su gobierno, el tránsito memorable del desorden a la regularidad, de la anarquía al régimen de la ley, del imperio de la iniquidad al triunfo de la justicia. Vuestro deber es establecer los elementos de este cambio dichoso. El mío asegurar su éxito. Seamos igualmente fieles a tan altas obligaciones".

Julio 29.—El bergantín ecuatoriano **Emilio** se nacionalizó peruano, habiéndolo adquirido José Canevaro.

Agosto 2.—Fondea en el Callao la barca de guerra con bandera Sud-peruana **General Santa Cruz,** al mando del capitán de fragata Jorge French: es la primera vez que se ve esta bandera. Conducía a su bordo al general de brigada José Ballivián con su esposa y familia, al teniente primero edecán Pedro Alvarez Condarco y varios cadetes.

Agosto 3.—Asamblea de Huaura. Se instaló con veinte diputados representando a los departamentos de Lima, Junín, Amazonas y La Libertad, bajo la presidencia de Evaristo Gómez Sánchez. Orbegoso leyó su mensaje y presentó renuncia del cargo que desempeñaba, pero la asamblea rechazó esto prorrogándole la presidencia provisoria.

Agosto 4.—Es admitido como contador del bergantín de guerra **Arequipeño,** el oficial segundo del cuerpo político José María Cáceres.

Agosto 6.—Declaración solemne de la asamblea de Huaura erigiendo el estado Nor-peruano confederado con el Sud-peruano y Bolivia, bajo la forma de gobierno popular representativo y confiando la plenitud del poder público, en la persona de Santa Cruz para que lo ejerciera con el título de supremo protector del estado Nor-Peruano. Santa Cruz podía nombrar quien lo sustituyese para el caso de muerte. Declaraba la asamblea que un congreso de pleni-potenciarios, nombrados de cada uno de los tres estados acomodaría y sancionaría las bases de la gran confederación Perú-boliviana; además, decía que el estado Nor-peruano mantendría el mismo pabellón, escudo de armas y tipo de moneda que se usaba hasta el día, con la única diferencia de que, se sustituiría estado Nor-peruano en lugar de república peruana.

Agosto 7.—Fondeó en el Callao la corbeta de guerra inglesa **Sulphur.**

Agosto 8.—Según el dean Juan Gualberto Valdivia, la asamblea de Huaura por decreto de este día, al cual le puso el cúmplase el mariscal Santa Cruz en Lima en 24 de agosto de 1836 autorizado por Pío Tristán, aprobó los tratados celebrados entre el gobierno del Perú y Bolivia, en 15 de junio de 1835, ratifi-

cados en 24 del mismo mes y año; y aprobó también los demás actos y decretos expedidos por el presidente Orbegoso en ejercicio de las facultades extraordinarias de que estaba investido.

Agosto 9.—Fondeó en el Callao el bergantín comercial chileno **Salvador.** Este mismo día entra al citado puerto la goleta de guerra inglesa **Starling.**

Agosto 11.—Quedó sancionada la creación del estado Nor-peruano, mandando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento, dado en la casa de gobierno en Huaura por el presidente Luis José Orbegoso; el ministro de gobierno, relaciones exteriores, guerra y marina Mariano de Sierra y el ministro de hacienda Juan García del Río. Así también quedó sancionado el reconocimiento del estado Sud-peruano y la entrega de la plenitud del poder público a Santa Cruz como supremo protector e invicto pacificador con facultades para nombrar un sustituto cuyas funciones él mismo detallaría. Dice el dean Valdivia que este mismo día 11, dirigió una nota Orbegoso a Santa Cruz con la declaración de la asamblea de Huaura, rogándole acelerase su viaje a la Capital, donde debía prestar el correspondiente juramento, antes de tomar posesión del mando. La asamblea de Huaura estaba reunida bajo la vigilancia de una división boliviana y cautelada en sus decisiones por los jefes de ese ejército, generales Morán y Herrera, según expone el profesor Jorge Basadre. También escribe Basadre que la asamblea en sus sucesivas reuniones aprobó lo siguiente: la designación de Santa Cruz como protector de toda la confederación, la colocación de su retrato en el congreso, en los tribunales y en los salones del palacio de gobierno; la acuñación de medallas de oro y plata con su busto y una inscripción laudatoria; la designación del paseo de aguas de Lima con su nombre; el levantamiento de un arco triunfal de piedra coronado con su estatua fijándose una lámina de cobre en una de las pilastras con inscripciones de oro; la declaración del día de la Santa Cruz, el 3 de mayo, como fiesta cívica que debía festejarse con un te-deum; la asignación del sueldo de 24,000 pesos al año para el protector y de 100,000 pesos como regalo a su esposa Francisca Cernadas que no los aceptó; el obsequio de una espada de oro guarnecida de brillantes. Orbegoso fue ascendido a gran mariscal, recibió las gracias por sus servicios y se le concedieron los honores de presidente durante su vida; fue condecorado, además, con un sol de brillantes con inscripciones alusivas; se le obsequiaron por añadidura 100,000 pesos y se ordenó que fuera fijado en su casa de Lima un escudo con las armas del estado y la inscripción "La patria agradecida"; a su esposa se le hizo un cuantioso donativo que no quiso aceptar. El estado Nor-peruano apareció dividido en cinco departamentos: Amazonas su capital Chachapoyas, Huaylas su capital Huaraz, Junín su capital Tarma, Lima su capital Lima y La Libertad su capital Trujillo.

Agosto 15.—Dice el profesor Jorge Basadre: "Una comisión de la asamblea de Huaura se constituyó en Lima para tomarle juramento a Santa Cruz. El general Martínez de Aparicio le llevó las felicitaciones de Orbegoso y la copia de la ley de su nombramiento y luego siguió a Bolivia como mensajero del voto de gratitud emitido por el congreso, Santa Cruz, que había esperado en Tarma mientras él se reunía, entró triunfalmente en Lima el 15 de agosto".

Agosto 20.—A las doce del día fondeó en el Callao procedente de Talcahuano con 17 días de navegación, la goleta chilena **Cármen,** cargada de trigo; su capitán Guillermo J. Cea, a quien se preguntó respecto al paradero de la fragata

**Monteagudo** y bergantín **Orbegoso**, respondió que en el puerto de su salida no se tenía noticia alguna de dichos buques y que solo supo al respecto por la goleta inglesa **Campeadora**, la cual había llegado a Talcahuano y que por ese motivo iban a cerrar este puerto. Respecto a este día 20, vió la luz el **Eco del Protectorado**, del cual dice Evaristo San Cristoval: "Era bisemanario oficial, que se publicó indistintamente en Lima, Potosí, La Paz y Chuquisaca y del que se editaron 149 números, en los cuales se registró casi en su integridad la labor gubernativa de Santa Cruz comprendida en una serie de leyes y decretos, algunos de los cuales revisten singular importancia. Corrió a cargo de la redacción de este periódico el inspirado poeta y literato doctor don José Joaquín de Mora, a quien secundó en sus tareas el periodista boliviano Torrico".

Agosto 20.—Circular del supremo protector de la confederación Peru-boliviana a los gobiernos de América. Fue dada, firmada y refrendada en el palacio de gobierno en Lima, con las firmas de Santa Cruz y Pío de Tristán. Comunicaba la transformación política que se acababa de experimentar, poniendo en evidencia "las escandalosas turbulencias que habían agitado al Perú, durante los últimos años de su existencia política", como había **implorado** la intervención y los auxilios de Bolivia, el único remedio posible de tantos infortunios, la cual no salió de su inacción, sino cuando el tratado de 15 de junio de 1835 revistió de formas legales, y dió la sanción de las garantías legítimas a la ocupación del territorio peruano por las tropas de Bolivia. Hablaba de victorias espléndidas contra las fuerzas usurpadoras y rebeldes y, a continuación, de la expresión de los pueblos por medio de sus órganos legítimos: asamblea de Sicuaní, asamblea boliviana y de Huaura, todo lo cual depositó en Santa Cruz el cargo de regir los destinos del Perú y Bolivia. Terminaba diciendo: "Mi sistema bien conocido y acreditado en siete años de una administración pacífica con todas las Repúblicas de este Continente, les dará suficientes seguridades de la neutralidad perfecta y del respeto con que serán miradas, y de las relaciones francas y amistosas que procuraré mantener con ellas".

Agosto 20.—Indicaba el comandante general de marina como con la última partida de dinero que se le había girado, quedaba el bergantín de guerra **Arequipeño** completamente habilitado y en condiciones de dar a la vela en cualquier momento. Ignoraba el comandante general que sólo había preparado un regalo para Chile.

Agosto 21.—A las diez de la mañana entró al puerto del Callao el bergantín de guerra chileno **Aquiles**, procedente de Valparaíso con 7 días de navegación, al mando del capitán de fragata Francisco Angulo. Venía a bordo Victoriano Garrido como comisionado del gobierno chileno. Al saludar el buque un representante de la autoridad naval, se le dijo que había llegado con el objeto de comunicarse con el cónsul de su nación y dio por noticia que estaba cruzando frente a Chiloé el bergantín **General Orbegoso** esperando la llegada de la fragata **Monteagudo** desde el 4 de agosto, y que la guarnición de Chiloé se había sublevado a favor del general Freyre. No dijeron nada respecto a la sublevación a bordo de la **Monteagudo** y su rendición en Valparaíso ni el despacho de esta nave a Chiloé a fin de capturar el **Orbegoso** y a Freyre. En realidad conocedor el gobierno chileno por los datos que llevara la **Monteagudo** de la verdadera situación de la armada peruana, sobre todo que los buques fondeados en el Callao casi no disponían de artillería y estaban en reparación, se decidió a dar una sorpresa o golpe de mano digno de piratas, acto odioso y

deshonroso tal como lo calificaron los propios historiadores chilenos. Cuando el **Aquiles** agradeció el saludo de la autoridad marítima, el comandante de ese buque dió una excusa por no haber saludado a la plaza, prometiendo que lo haría al día siguiente; la verdad era que sus cañones estaban cargados con bala. Dice nuestro historiador Vegas: "Era así imposible sospechar que fueran capaces de la felonía próxima a consumarse y mucho menos con un diplomático a bordo".

Agosto 22.—A la 1.30 de la madrugada de este día 22, según los partes conservados en el archivo naval de nuestro museo, fue avisado el comandante general de marina que se estaban oyendo disparos y gritos en la bahía. Se debía tal desorden a que la nave chilena **Aquiles** con el mayor sigilo había desprendido de sus costados a cinco botes, tripulados por 80 hombres, y casi sin encontrar resistencia fuese por la sorpresa y por estar desarmados, capturaron a los buques peruanos barca **Santa Cruz,** bergantín **Arequipeño** y goleta **Peruviana;** después de tal acto de piratería, salió el **Aquiles** con sus presas a fondear en dirección del cabezo de la isla de San Lorenzo. Mientras tanto, la comandancia general luchando con todos los inconvenientes que se puede imaginar por la falta de recursos, consiguió equipar a cuatro botes los cuales los llenó materialmente de tropa de marinería y cuando los estaba despachando, supo por uno de los oficiales del bergantín **Arequipeño** que había podido escapar, la verdad de las cosas con la magnitud del desastre; sin embargo, pensando como el bergantín carecía de velamen a bordo, tuvo la esperanza de alcanzarlo y rescatarlo. Al amanecer, regresaron las embarcaciones peruanas, después de recorrer toda la bahía, sin encontrar ni siquiera indicios de nuestros buques. Recién, un poco más tarde de las 7 de la mañana del 22, al aclarar el horizonte que estuviera brumoso, se vieron a la distancia los barcos capturados y el tristemente célebre **Aquiles.** De inmediato se abrieron dos sumarias, una para esclarecer la forma como fuera extraído de la bahía el bergantín **Arequipeño** y la goleta **Peruviana,** y otra al capitán de fragata graduado Jorge French, comandante de la corbeta **Santa Cruz,** en aclaración del motivo por el cual no se hallara a su bordo la misma noche en que también fuera sorprendido y asaltado el buque de su mando.

Agosto 22.—Como consecuencia de los actos incalificables del **Aquiles,** el protector del estado Santa Cruz, según refiere Basadre "en un rapto de cólera, raro dentro de su fría idiosincracia, mandó apresar al cónsul chileno Lavalle creyéndolo cómplice en el atentado; a los diez minutos de prisión Lavalle fue libertado". Otro efecto fue el pensamiento de Santa Cruz, tan lejano de la verdad, que la marina necesitaba una mano militar para manejarla, así confirió el mando político, naval y militar del Callao al general Ramón Herrera; en cumplimiento de esta orden, le fue entregada la comandancia general de marina por el capitán de navío Jorge Young. Este mismo día envió Victoriano Garrido a la autoridad naval, una comunicación en la que decía haber actuado como lo hiciera obligado por la conducta del gobierno peruano y que "la intención del gobierno de Chile es retener los buques de que me he apoderado como prenda de las disposiciones pacíficas de la República del Perú y con la mira, QUIZAS, de devolverlos en el momento en que se den suficientes garantías de paz".

Agosto 24.—Pasó a desempeñar la mayoría del departamento y la comandancia de arsenales junto con la capitanía del puerto, el capitán de navío Jorge Young; mientras tanto el capitán de corbeta Francisco Forcelledo, que desempeñaba

los dos primeros destinos, fue encargado de la policía del Callao, tomando por su ayudante al teniente de corbeta Miguel Pastrana.

Agosto 24.—La asamblea del estado Nor-peruano, se clausura en Huaura.

Agosto 25.—Se encargó de la comisaría de marina el coronel José Litardo. Este mismo día la comandancia general de marina pasó una circular a las capitanías de puerto, ordenándoles que no se permitiera la salida de ningún buque nacional; que se embargaran las naves chilenas que existieran o arribaran; que en caso se pudiera avisar a la corbeta **Libertad** o goleta **Limeña**, se les dijese la orden de dar la vela para Guayaquil; que se ofrecía quinientos pesos a la embarcación que llevara la noticia anterior a las naves nombradas.

Agosto 26.—Se entregó al capitán de navío Jorge Young la suma de treinta onzas de oro, para el enganche de marineros que de ninguna manera fuesen chilenos. Este mismo día se comunicaba al ministro de guerra y marina que en la goleta **Presidenta** procedente de Huacho, había remitido el subprefecto de la provincia de Chancay, la imprenta que sirvió a la asamblea de Huaura, la cual se desembarcó y depositó en los almacenes de marina.

Agosto 26.—El general Herrera, actuando como comandante general de marina libró disposiciones por mar y tierra a los capitanes de puerto con objeto que de los diversos lugares salieran canoas u otras embarcaciones, con el fin de poner en aviso de los actos sucedidos a la corbeta **Libertad** y goleta **Limeña**, ordenándoles refugiarse en Guayaquil. Se había mandado a las islas Hormigas, canoas de pescadores para advertir si llegaban los buques que hemos nombrado; además de la gratificación de 500 pesos a la embarcación menor, existía la oferta de dos mil pesos a todo buque que saliera y fuese el primero en dar el aviso a la corbeta **Libertad.** Herrera puso en estado de defensa el Callao aumentando las baterías con los pocos cañones que existían en estado de servicio; se dió mayor prisa en reparar el bergantín **Congreso,** el cual se guarnecía todas las noches con tropas de tierra y con lanchas de vigilancia a fin de evitar cualquier sorpresa; apurando el armamento de las lanchas cañoneras, quedaron listas tres, para las cuales fue necesrio hasta comprar los remos, pues en el arsenal no existía uno solo.

Agosto 27.—El comandante general de marina elevó al ministro del ramo las dos sumarias seguidas para esclarecer los sucesos de la madrugada del día 22 de agosto, a fin que Santa Cruz dictara las resoluciones que tuviera a bien.

Agosto 28.—Dice el maestro Basadre: "El agente diplomático inglés logró que se firmara un tratado entre el jefe de la expedición chilena, Victorino Garrido y el gobernador político y militar del Callao. Según este tratado los chilenos no harían más capturas y se llevarían sus presas hasta que se produjera el arreglo definitivo y fueran castigados Freyre y sus cómplices. (28 de Agosto). Garrido desembarcó, visitó a Santa Cruz y fue recibido por éste con sonriente cortesía". El desgraciado tratado se firmó a bordo de la fragata inglesa **Talbot,** a las 4 de la tarde y se titula como lo más vergonzoso que haya autorizado un gobierno peruano. Como se recordará, la **Talbot** entró al Callao el 20 de julio de 1836, al mando del capitán de fragata británico H. V. Pennell.

Agosto 28.—Este día ingresaron tres buques al Callao: el bergantín sardo **María Antonieta,** la balandra nacional **Independencia** y el bergantín americano **John Gilpin.** Este último barco, cuyo capitán era John Walsh, informó haber salido

de Valparaíso el 20 de agosto, que entonces el gobierno chileno había armado la fragata **Monteagudo** en guerra, la cual salió en busca del bergantín **General Orbegoso.**

Agosto 29.—Vuelve a encargarse de la mayoría del departamento y comandancia de arsenales el capitán de corbeta Francisco Forcelledo y el capitán de navío Jorge Young se queda solo con la capitanía de puerto.

Agosto 30.—Fondea en el Callao procedente de Valparaíso el bergantín nacional **Flor del Mar,** entre los pasajeros figura el gran mariscal José de la Riva Agüero. Este mismo día la comandancia general pasaba una circular a las capitanías del litoral, suspendiendo todas las medidas ordenadas contra los buques chilenos.

Agosto 31.—El general Herrera reclamaba el tener a sus órdenes una partida de caballería para hacer el servicio de rondas por la noche, con objeto de perseguir el contrabando en toda la playa de las cercanías del Callao, y "conservar el camino libre de malhechores, buscándolos en los montes y haciendas donde continuamente son sus guaridas".

Setiembre 1º.— Por orden superior procedió la capitanía del Callao a reconocer y evaluar el bergantín mercante **Alcance,** comprobando que no convenía su adquisición por el gobierno y que el máximo precio que podía pagarse sería de 4,800 pesos, por estar en mal estado su casco.

Setiembre 2.—Parte Garrido del Callao a bordo del bergantín **Aquiles,** con el fruto de su piratería: barca **Santa Cruz,** bergantín **Arequipeño,** y goleta **Peruviana.** También le acompaña la goleta de guerra chilena **Colo Colo,** que durante todos los incidentes del **Aquiles** había estado frente al Callao, actuando como reserva.

Setiembre 2.—Como desde el 20 de agosto de 1836, el gobierno político, militar y naval del Callao fue erigido en provincia litoral independiente de la prefectura del departamento de Lima; se ordenó que el sueldo anual del gobernador de esta provincia litoral fuese de seis mil pesos.

Setiembre 3.—Quedó establecido por orden del gobierno que, la capitanía de puerto no embarcaría a ninguna persona, si antes no hubiese registrado su pasaporte en la intendencia de policía del Callao:"sin cuyo requisito no se le permitirá salir del puerto bajo pretexto alguno". En cuanto a las personas que viniesen del exterior o de otros puertos del estado: "serán detenidos a bordo hasta que la policía, a quien se remitirán los pasaportes que deben recogerse al tiempo de la visita, haya permitido su desembarco, en cuyo caso se les concederá hacerlo con la prevención de presentarse personalmente para que les sean entregados".

Setiembre 3.—En una solicitud de José Bustillos y Jorge María Ramírez, con objeto de ingresar a la armada como guardias marinas, expuso el comandante general de marina al ministro del ramo que, según el informe del capitán de navío Jorge Young, a quien se comisionó para que examinase a los dos ocurrentes, no poseían conocimientos náuticos, de modo que hacerlos guardias marinas significaba gravar al estado sin provecho alguno con 50 pesos mensuales por individuo; más si quisieran adelantar en la práctica marina y militar, mientras se establecía la escuela de marina, podían embarcarse en uno de los buques de guerra con la clase de agregados al pilotaje y con el sueldo de 14 pesos.

Setiembre 4.—Amaneció fondeado el bergantín nacional **Martín** de 257 toneladas, procedente de Chiloé en 16 días; su capitán Guillermo Stewart informó lo siguiente a la autoridad marítima: "que el General Freyre desembarcó en San Carlos de Chiloé el día 8 del mes pasado y que está refaccionando las fortificaciones, y armando con cañones giratorios el Bergantín **Orbegoso** y Goletas chilenas **Horacio** y **Elisa**; esta última había sido enviada de Valparaíso por el Gobierno de Chile, con avisos de la expedición del General Freyre para el Intendente de aquella provincia, y habiendo entrado en el puerto sin saber la llegada de él, cayó en sus manos; también está alistando dos lanchas cañoneras". Este mismo día también amaneció fondeada la goleta de guerra chilena **Colo Colo** trayendo en convoy al que había sido nuestro bergantín **Arequipeño**, el cual salió el 2 de setiembre con el **Aquiles** y ahora regresaba al Callao con el resguardo de otra nave. Debemos anotar que la **Colo Colo**, abordó al **Martín** a la cuadra de Chorrillos y en plenas aguas peruanas y después de ispeccionar nuestra nave, haciéndole dilatado interrogatorio, la dejó libre para entrar al Callao. A las 6 p.m. dejó el puerto el bergantín **Arequipeño**, seguido por la goleta **Colo Colo:** no quisieron pasar la noche en la bahía.

Setiembre 5.—A las 7 a.m. fondeó procedente de Panamá el queche de guerra inglés Basilisk, con escala en Guayaquil, Paita y Huanchaco, al mando del teniente G. G. Mc. Donald. Dió por noticia este buque haber dejado en Guayaquil a la corbeta de guerra **Libertad**, la cual debía ya estar en Paita, pues había recibido orden para ello; asimismo comunicó que la goleta **Yanacocha**, estaba lista para salir y sólo le faltaba acabar la pintura.

Setiembre 7.—Ordenaba el comandante general de marina al capitán de puerto de Paita, que en el primer buque nacional el cual zarpara con rumbo al Callao, remitiese al alférez de navío José María Ríos, de quien había avisado tenerlo en clase de preso por orden del cónsul peruano en Guayaquil. Asimismo en la comunicación anterior, se le advertía al citado capitán de puerto que sería el prefecto del departamento de Piura, el que comunicaría las órdenes respecto a la salida de la corbeta **Libertad** de Paita. Dice el comandante Vegas en su **Historia de la Marina de Guerra del Perú**, ocupándose del mejor de nuestros buques en esa época, la corbeta **Libertad:** "Había salido a Centro América llevando deportados varios militares enemigos de Santa Cruz, y al llegar a San Blas el 3 de julio (1836), la tripulación arrestó al comandante Giral Chacón y se vino a Guayaquil donde el cónsul peruano tenía orden de mandar que el buque fuese a Paita a reunirse con Morán. Repúsose en el mando a Giral y despachóse el buque a Paita buscando una solución al enredo que llegó a conocer el cónsul, pues los emigrados trataron de sublevar el buque en Guayaquil y sólo fallaron al querer que participara la goleta **Yanacocha** que ahora acompañaba a la **Libertad**".

Setiembre 10.—La Comandancia general de marina pone en conocimiento de la capitanía del puerto, el decreto supremo por el cual prohíbese la introducción de impresos subversivos donde se "ataque al honor nacional", vale decir que se insulte al gobierno.

Setiembre 11.—El comandante general de marina acusa recibo al ministro del interior de haber recibido las dos copias de las notas que dirigiera al gobierno el cónsul residente en Guayaquil relativas a los sucesos de la corbeta **Libertad** y a la conducta de los jefes que la mandaban.

Setiembre 14.—La comandancia general de marina reparte entre las dependencias y capitanías de puerto, el nuevo reglamento de comercio "a fin que se observe con la mayor puntualidad en las partes que a cada uno le tocan".

Setiembre 16.—La superioridad naval hace conocer la orden de que, las licencias de los buques, deberán expedirse en papel de sello 4to. Por orden del Ministerio la comandancia general de marina dispuso que, el escribano de marina sacara y enviase un testimonio de la escritura de fianza otorgada a José María Quiroga, por el fletamento de la fragata del estado **Monteagudo.** El comandante general le comunica al ministro del ramo: "Teniendo detallado el Ejército por la orden general del 25 del último, el uniforme que debe usar cada uno según el arma a que pertenece, tengo la honra de adjuntar a V.S. el modelo y relación del uniforme de parada y del diario, que deben usar los jefes y oficiales del Cuerpo de la Armada, para que si fuere del agrado de S.E. el Supremo Protector se sirva aprobarlo". Esta misma fecha, ocupándose del acto de piratería del **Aquiles,** decía el comandante general de marina al ministro del ramo, lo siguiente: "Adelantado este sumario según pidió el Sr. Auditor general de Guerra: Tengo la honra de devolverlo a V.S., pareciéndome se mande suspender si se considera que no tiene nada de extraño la sorpresa hecha por los agresores que la ejecutaron sin la menor noticia de desavenencia o rompimiento, qué los buques mercantes les sirvieron como de parapeto para sus operaciones; como este buque estaba en estado de desarme, como que se hallaba en carena sin su artillería, marinería precisa y elementos de guerra necesarios para la defensa, y qué aun la pequeña tripulación de ocho hombres que tenía a su bordo, no podía servir de obstáculo para tomarlo, porque su armamento era inservible".

Setiembre 22.—El capitán Edward Ward de la barca inglesa **Robert Finnie,** que fondeó en el Callao procedente de Liverpool a las 2 p.m. del día 21 de setiembre, dio la noticia de haber avistado a cuarenta millas del puerto dos buques al parecer sospechosos; al conocer el gobierno lo anterior, se comprende después de los sucesos del **Aquiles,** el estado de alarma en que se encontraría, ordenando que se alquilase un buque mercante, el cual daría la vela a fin de inspeccionar los alrededores del Callao. En efecto, se fletó la goleta nacional **Presidenta,** de 65 toneladas, su capitán Carlos Suárez, ganando 20 pesos diarios, la que dio la vela el día 23 en una comisión de tres a cuatro días. Este mismo día 22, el comandante general de marina, respondiendo a un oficio de fecha 8 de setiembre del capitán de puerto de Paita, le decía que quedaba enterado de las medidas que tomó para la defensa de la población porteña, por el acontecimiento sucedido con el tristemente célebre bergantín de guerra chileno **Aquiles,** "y el de haber proporcionado todo lo necesario a la Goleta de guerra **Yanacocha** y Corbeta **Libertad** para que diesen la vela a Guayaquil, según las órdenes que se le habían comunicado".

Setiembre 25.—A la 1 de la tarde fondeó en el Callao el bergantín nacional **Huáscar,** procedente de Talcahuano en 11 días, su capitán Carlos G. Anderson; trajo la noticia la cual en el momento de partir había llegado a Talcahuano y que era: "la fragata **Monteagudo"** armada y tripulada con 250 hombres, había entrado en el puerto de Chiloé con el objeto de atacar las fuerzas del general Freyre y siendo llevada por las mareas a tiro de las baterías, estas la castigaron en tal forma que la obligaron a rendirse, quedando el buque muy maltratado y perdiendo como 40 hombres en el combate". Aquí tenemos un ejemplo del tipo de noticias traídas por las tripulaciones de las naves cuando arri-

baban a puerto, constituyendo algo así como un periódico hablado, cuyos datos debía la capitanía de inmediato pasar por escrito a Lima, filtrándose a la población del Callao con una celeridad que asombraba; muchas veces se propagaban por este conducto, nuevas bastante distantes de la verdad, tal es el caso presente que no tenía nada de cierto los sucesos atribuidos a la **Monteagudo** y muchos menos el triunfo de Freyre.

Setiembre 26.—Amaneció fondeada en el Callao, procedente de Liverpool, con escala en Valparaíso, Arica e Islay, la barca inglesa **Henrietta**; traía como único pasajero a Enrique Swayne. Este mismo día fondeó la goleta nacional **Presidenta**, la cual había salido a investigar la existencia de naves sospechosas frente al Callao, informando que no era exacta esa noticia. Asimismo, tomó el puerto a las 9 de la mañana la fragata americana **Juana**, procedente de Valparaíso con 9 días de navegación, su capitán John S. Clark, trayendo de pasajeros a Antonio y Agustín del Solar con un hijo, a Diego Sutil, José del Castillo, Ramón Rivera y Remigio Andrade, estos tres últimos chilenos emigrados perteneciente al partido del general Freyre. El citado capitán comunicó a la autoridad marítima lo siguiente: "Que el día 13 de Setiembre entró a Valparaíso la fragata **Monteagudo** convoyando al bergantín **Orbegoso** y la goleta chilena **Elisa**, conduciendo a su bordo al general Freyre y todos los que le acompañaron en su huída, que fueron sacados a la fuerza de un buque ballenero a donde se habían refugiado después de sublevarse sus tropas. Que circulaba la noticia en Valparaíso que los chilenos habían comprado la fragata francesa **Adriane** y la estaban armando en guerra".

Setiembre 28.—Habiendo pasado al retiro el capitán de navío Jorge Young, se le llamó nuevamente al servicio, disfrutando por entero la gratificación que le correspondía como embarcado. Este mismo día comunicó el comandante general al capitán de puerto del Callao, que en el bergantín **Justicia** debían ser trasportados para Guayaquil: Rumualdo Gamarra, José Cruz, Esteban Villegas y Evaristo Angulo, además el ayudante que estaba obligado a pasar la visita de salida del citado buque llegaría al arsenal por las personas nombradas y no se separaría de ellas hasta que la nave estuviese a la vela fuera de la bahía.

Octubre 1º.—La comandancia general elevó al Ministerio el informe circunstanciado que presentara la capitanía de puerto respecto del fletamiento de la fragata **Monteagudo** y el bergantín **Orbegoso**, con las diversas ocurrencias al respecto.

Octubre 3.—La comandancia general establece las necesidades del bergantín **Congreso**, el cual ya debía empezar a armarse y para este fin pedía unos 30 sables cortos de abordaje que si no los había en los almacenes de Santa Catalina podía mandarse cortar de los largos de caballería tal como sucediera en otras ocasiones, 50 cuchillos de marca mayor, 50 hachuelas, 25 pares de pistolas, 1,000 piedras de chispa, 20 quintales de pólvora de cañón y uno de ceba, y 25 fusiles con sus bayonetas. Asimismo, para continuar con la obra del referido bergantín, se solicitaba una cantidad de dinero a buena cuenta, antes de concluir la semana, con objeto de pagar a la maestranza y comprar ciertos útiles que aún hacían falta.

Octubre 3.—Amaneció fondeada la goleta nacional **Maquinhuayo** procedente de Pacasmayo, traía como pasajeros al general Juan José Loyola con su esposa y familia, a Pedro Caballero, Juan Vera y Pedro Buenaño. A las 6 a.m. de este mismo día entró la goleta inglesa **Reindeer** procedente de Liverpool con escala en

Valparaíso e Intermedios, conducía de pasaje al general Anselmo Quirós con sus ayudantes y criados.

Octubre 5.—Comunicaba la comandancia general que el capitán Eustaquio Brest de la fragata francesa **Rhone** se encontraba en Lima y que su agente en el Callao decía no tener facultad para hacer ningún contrato; en esa virtud y debiendo salir la nave al día siguiente, aconsejaba la comandancia el llamar a los consignatarios Huth Gruning y Cía., calle Santo Domingo, para tratar con ellos respecto del gran mariscal Guillermo Miller.

Octubre 7.—Se comunicaba al gobierno el parte pasado por el comandante de la goleta de guerra **Limeña** a su regreso a Paita de la comisión a que fuera destinada, avisando además su próxima salida con rumbo a Huanchaco.

Octubre 9.—Amaneció fondeado el bergantín chileno **Hércules,** el cual saliera de Talcahuano el 18 de Setiembre con escala en Valparaíso en 14 días de este último puerto; su capitán Jorge Parker, quien dio por noticia: "Que el día de su salida de Valparaíso, entraron los bergantines **Aquiles** y **Arequipeño** solos, ignorándose donde se hallaban la corbeta **Santa Cruz** y goleta **Peruviana;** que la llegada del primero fue celebrada con salvas de artillería de los buques de guerra de ellos y castillos". Este mismo día entró a puerto la corbeta de guerra inglesa **Rover** procedente de Valparaíso en 7 días, al mando del capitán de corbeta J. Hammond, conduciendo de pasaje a Juan Aliaga; dio por noticia el comandante: "Que a su salida de Valparaíso, quedaban listos para salir hacia el Perú los buques de guerra siguientes: fragata **Monteagudo,** corbeta **Valparaíso,** bergantín **Aquiles,** goleta **Colo Colo** y bergantín **General Orbegoso**".

Octubre 10.—El comandante general de marina reclama al ministerio una cantidad de dinero capaz de hacer frente a los gastos de la obra del bergantín **Congreso** y a las demás atenciones que eran indispensables en el puerto; asimismo, insiste en su pedido de armamento menor para el citado bergantín. La misma autoridad naval hace ver las angustias que se pasan por falta de oficialidad naval y pide que el capitán de fragata Alejandro Acquaroni, enfermo en la capital, se presente a la brevedad; dentro de esa escasez sugiere que se vuelva al servicio el capitán de corbeta José Félix Márquez, pues reune los conocimientos teóricos y prácticos de marina que le hacían un elemento muy útil.

Octubre 11.—La goleta hamburguesa **Elise,** llegada de Valparaíso en 10 días, dio por noticia que la escuadra de Chile estaba lista para salir.

Octubre 19.—En esta fecha comunica el comandante general al ministro del ramo lo siguiente: "Por la gran necesidad que tenemos de cañones aparentes para nuestros buques de guerra, sería muy a propósito se estableciese aquí una fundición, aprovechando de este modo considerable cantidad de fierro que hay para su construcción y de la de balas de todo calibre y metralla. Esta obra puede plantificarse fácilmente por medio de una contrata, anunciándose en los periódicos y presentando al Gobierno su propuesta la persona que quiera entrar en élla. A mi parecer esta medida es más económica, que el comprar las piezas en los buques mercantes que nunca pueden ser iguales, y que se necesitaría un dilatado tiempo para conseguirlas". Este mismo día la comandancia general pasó una circular a la capitanía de los puertos de Huacho, Santa, Lambayeque, Pacasmayo, Paita, Pisco y Chancay, expresándoles que conforme al artículo primero del decreto supremo de 12 de octubre 1836, publicado en el **Eco del Protectorado** Nº 17, en todos los puertos del estado se debían formar compañías de artillería y marina, matriculándose

todos los individuos desde 18 hasta 40 años, con arreglo al artículo segundo del mismo decreto. Además decía: "Nunca mejor que ahora puede arreglarse la matrícula, si se lleva a cabo con firmeza dicho supremo decreto, y se obligue a todos cuantos se sostienen del ejercicio del mar a que reconozcan Jefe. Para que esta medida no se haga ilusoria, después que se presenten y filien, les dará V. un boleto firmado de su mano, como su Jefe inmediato, revistando a la gente mensualmente, y proponiendo a esta Comandancia General los Oficiales que deban mandar la Compañía o Compañías que se formen, procurando sean siempre los más honrados y que hayan prestado de antemano algunos servicios a la Nación. También remitirá V. cada mes una relación nominal del número de la fuerza, estado y edad de cada uno. Sin permitir se deje ni por una sola vez de hacerse los ejercicios doctrinales en los días que señala el citado Supremo decreto. Espero del celo y patriotismo de V. que tomará el interés que se requiere para llevar a efecto este arreglo que resulta en beneficio de la Nación, que podrá contar con marinería del país para tripular nuestros buques de guerra y mercantes".

Octubre 19.—Según el comandante Manuel I. Vegas en esta fecha zarparon de Valparaíso con destino al Callao, cinco buques chilenos: **Valparaíso** al mando del galense Bynon, con la insignia del almirante Blanco Encalada, jefe de la expedición; **Aquiles**, al mando del inglés Simpson; **Monteagudo**, comandante Martínez; **Orbegoso**, comandante Díaz y **Colo Colo**, comandante Roberto Henson.

Octubre 22.—El capitán Antonio Dañino de la goleta nacional **Isabel**, que fondeó a las 11 a.m. procedente de Guayaquil en 28 días, comunicó haber dejado fondeado en esa vía a la corbeta de guerra nacional **Libertad** y goleta **Yanacocha**. En esta misma fecha comunica el comandante general de marina al ministro del ramo, que está tomando todas las medidas con objeto que el bergantín **Congreso** quede en estado de dar la vela con tres meses de víveres; asimismo, expresa que ha tomado el bergantín mercante **Flor del Mar**, aunque todavía no ha celebrado contrato alguno se pagaría lo justo, y en este buque se embarcará cuanto será necesario a fin de habilitar la **Libertad** con armamento, velámen, jarcias, etc.

Octubre 23.—Comunica con esta fecha el comandante general de marina a la superioridad naval, el suceso escandaloso que tuviera lugar el día anterior, cuando a las 5 de la tarde quiso fugar del calabozo del arsenal el soldado desertor de la brigada de marina Tadeo Jiménez: "al hacerlo echó mano de la bayoneta del cabo de guardia, con la que lo hirió mortalmente al centinela y a tres individuos más. A un hecho tan atroz y tan público, dispuso se le formase un consejo de guerra verbal que lo juzgase, para que su castigo sirva de un ejemplar en la milicia, en que su impugnidad sería trascendental al orden y subordinación militar. El consejo lo ha sentenciado a la pena capital, con cuyo motivo tengo la honra de dirigirlo a V.S. para que poniéndolo en conocimiento de S.E. se sirva, si lo tiene a bien, aprobar dicha sentencia, y ordenar su ejecución". En la misma fecha comunicaba la comandancia general respecto a la causa que se seguía al capitán de fragata Jorge French por no haber estado a bordo de la corbeta **Santa Cruz**, cuando fuera sorprendida por los botes piratas del bergantín chileno **Aquiles**, juicio que había sufrido retardo por todas las circunstancias que se habían pre-

sentado; como la falta que hacía este jefe en el servicio era muy apreciable se solicitaba embarcarlo en uno de los buques de guerra.

Octubre 24.— Acusaba recibo la comandancia general del decreto supremo del día anterior, el cual disponía cerrar por quince días el puerto del Callao, decreto que se hizo publicar por bando con objeto de que tuviese el debido cumplimiento. No estaban comprendidos los buques que salieran directamente a Europa, con tal que lo hicieran convoyados por uno de los de guerra de su nación hasta la distancia de 60 millas y siempre que su comandante se comprometiese a cortar toda comunicación entre el buque que salía y la escuadra chilena.

Octubre 25.—El general Morán, con el nombramiento de comandante general de la escuadra, salió del Callao con el bergantín **Congreso** y el mercante **Flor del Mar**; en el momento de partir recibió un pliego de instrucciones para abrirlas a treinta millas al oeste del Callao y en ellas, entre otras cosas, se le ordenaba reunirse en Huanchaco con la **Limeña** y esperar a la **Libertad** y la **Yanacocha** Este mismo día el comandante general de marina elevó la contrata celebrada con Juan Francisco Mur, y ordenada por orden suprema, para el fletamiento del bergantín nacional **Flor del Mar**, a fin de que el supremo protector la aprobara.

Octubre 27.—Llegan a Paita la corbeta **Libertad** y la goleta **Yanacocha**, donde permanecen hasta el 31 de octubre.

Octubre 28.—Por decreto dado en Lima con esta fecha, Santa Cruz estableció la confederación Perú-boliviana; dicho decreto tenía seis considerandos en los que se citaba la declaratoria datada en Sicuani el 18 de marzo de 1836, la ley de 22 de julio de 1835 en que se prestaba la república de Bolivia a confederarse, la proclamación de la asamblea de Huaura de 6 de agosto de 1836, la ley dada en Tapacari el 20 de junio de 1836 y el estar Santa Cruz competentemente facultado por el congreso de Bolivia para dirigir las relaciones exteriores de aquella república; a lo cual agregaba el sexto considerando que interesaba "satisfacer los deseos de los pueblos, tan manifiestamente pronunciados por la confederación; para lo cual debía acelerarse la época de la nueva organización social de los tres estados, regularizando sus relaciones con las potencias extrañas. Por todo lo anterior, decretaba Santa Cruz que quedaba establecida la confederación Perú-boliviana compuesta del estado Nor peruano, del estado Sud peruano y de la república de Bolivia; que se autorizaba la reunión del congreso de plenipotenciarios el cual se encargaría de fijar las bases de la confederación y que estaría integrado por tres individuos de cada uno de los dichos estados, debiendo funcionar en Tacna el 24 de enero de 1837, pasándose a tal fin y por la secretaría general del protector las instrucciones del caso para el nombramiento de los ministros que concurriesen al dicho congreso. Refrendó el presente decreto el general Pío de Tristán.

Octubre 30.—El comandante general de marina pasa un parte al ministro del ramo en los siguientes términos: "Ahora que son las 5¼ de la tarde se avistan entre Chorrillos y la Isla de San Lorenzo a cinco velas, que según su porte y marcha en convoy, es probable sea la Escuadra chilena. Lo que tengo la honra de avisar a V.S. para su conocimiento y el de S.E. el Supremo Protector".

Octubre 31.—Dice el comandante general al ministro: "Según dije a V.S. ayer tarde, la Escuadra chilena compuesta de cinco Buques ha amanecido fondeada a so-

(CONTINUARA)

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

# REVISTA DE MARINA

Setiembre y Octubre
Año 50 - No. 5

## Contenido

1964
Vol. No. 291

Pág.

**Soluciones simples a un problema aparentemente complicado** ... 509
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis Felipe Villena

**Ultimos acontecimientos en el Golfo de Tonkín** ... 510
Por el Teniente Primero A.P. Mario E. Sánchez Carrión

**Capacitación de personal Superior** ... 525
Por el Capitán de Fragata A.R.A. Mario Raúl Chingoto

**Notas de un Viaje en Cañonera cumpliendo una de las Etapas del Plan Cívico Fluvial** ... 535
Por el Capitán de Navío A.P. Augusto Gálvez Velarde

**Enfermedad de Harada** ... 542
Por el C. de F. S.N. (M.C.) Nicolás del Carmen Ramírez R.

**Notas Profesionales** ... 549
**Las Fuerzas Submarinas Soviéticas.—**
Por el Capitán de Corbeta HUAN., Marina Francesa.

**Crónicas de Ayer** ... 575
**TRADICIONES NAVALES PERUANAS**
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio
**Una petición Sui Géneris**

**Una visita a Grau en la noche de su cumpleaños**
Por el señor Bartolomé Mitre Vedia

**Acotación Naval en Gotero (Primera Parte)**
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías

**La Guerra en el Mar** ... 591
Por el señor Javier Buenaño Muro
**III.—La Batalla de la isla de Savo**
**IV.—El corsario "Kormoran"**

**Revisando Libros** ... 598

**Informaciones Mundiales** ... 602

**Crónica Nacional** ... 616

**Historia de la Marina de Guerra del Perú.—**
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.

**NOTAS AL CAPITULO V. (Continuación).**
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías.

# REVISTA DE MARINA

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Julio Giannotti Landa

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Rómulo Aste Baptista

PROMOTORES:

Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de Romaña

Capitán de Corbeta A.P. Jorge Telaya Hidalgo

## DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez. Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure, Abril 1963 a Enero 1964.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio del Estado Mayor General de Marina.

REVISTA DE MARINA

Setiembre y Octubre
Año 50 - No. 5

1964
Vol. No. 291

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

# Soluciones Simples a un Problema Aparentemente Complicado

Por: el Capitán de Fragata A.P.
LUIS F. VILLENA G.

## FILOSOFIA DE ESTE TRABAJO

El presente artículo sugiere ciertos puntos para la conducción de los trabajos de Recorrido parcial o General de las Unidades de la Armada a cargo de nuestras entidades reparadoras en tierra: Su estudio se ha basado en las siguientes premisas:

a) La dotación del "buque" y la de la "entidad reparadora" desean conformar un equipo de trabajo que se complemente y que permita distribuir el esfuerzo de la carga total del recorrido previa fijación de las responsabilidades para determinadas cargas parciales de esa carga total.

b) Que el trabajo de equipo "buque-entidad reparadora" permite multiplicar el rendimiento a través de una eficiente coordinación que, a la vez, simplificará el esfuerzo intelectual y reducirá el económico.

c) Que una entidad cualquiera bien organizada y eficiente está conformada como si fuera una caja de engranajes en donde cada piñón tiene su función y que para que éste mecanismo funcione eficientemente todos los piñones deben estar en su lugar y listos para ser requeridos cuando fuere necesario. En consecuencia todos los hombres que integran cualquier equipo de trabajo, desde el más alto al más bajo nivel, debe encontrarse "acoplado" a este sistema activo en términos generales, desde la hora de iniciación hasta la finalización de la labor diaria.

Siempre es un asunto neurálgico el proceso que ha de seguirse para el recorrido parcial o integral de las instalaciones, equipos, etc. de las unidades navales a cargo de nuestras entidades reparadoras. Se trata siempre de obtener la mayor economía en la mano de obra y materiales y la mayor eficiencia en general a fin de lograr que en el menor tiempo posible y con el mejor rendimiento, puede reincorporarse a la Flota una unidad que ha sido sometida a este proceso. Este es indudablemente el objetivo de la entidad reparadora: lograr que cada buque se haga a la mar en las mejores condiciones. Pero para ello co-

adyuvan, de parte de la unidad sometida al recorrido, dos actitudes tan diferentes que han de producir, consecuentemente, dos resultados finales también diferentes. No es una novedad decir que lo que uno logra refleja precisamente el empeño que se puso en la empresa. Si el personal del buque se limita a obligar a la entidad reparadora a que ésta haga una buena inspección y reparación general el producto final tendrá una determinada calidad pero si se trata de cooperar con ella el resultado puede ser magnífico no solamente bajo el aspecto técnico sino también en el moral y económico. El aspecto sicológico, en este último caso, juega un rol fundamental pues la actitud del personal del buque con frecuencia se refleja en la calidad del trabajo que realiza el personal de la empresa reparadora, pues si éste es descuidado, no está identificado con las necesidades de su buque, no observa emoción en su tarea, mal podría esperarse que los obreros civiles de la empresa la tengan. Ningún disco puede dar mejor música que la orquesta que lo grabó. Si la fuente que debe irradiar ese interés en el trabajo no da ese tipo de señales menos lo podrá hacer quien no participa directamente de nuestra vida institucional. Este último aspecto conviene analizarlo detenidamente. Hay opiniones bastante generalizadas en el sentido de que una unidad que ingresa a un plan de reacondicionamiento y modernización o a un recorrido integral debe hacerlo sin dotación a bordo y debe ser entregado totalmente bajo el control de la empresa reparadora. Esta política no es, en mi opinión, la más adecuada. Un proceso de recorrido tiene una serie de facetas igualmente importantes y muchas de ellas no podrían ser satisfechas por un Arsenal Naval como, por ejemplo, aquellos que se relaciona con la confección de historiales para cada máquina, instalación, sistema o equipo que se vaya trabajando, aquellos trabajos de nivel intermedio o menor que pueda y debe ser realizado con personal de dotación y que, sin significar una forma de obstaculizar la oportunidad de mano de obra u ocupación a personal civil, es a la postre más económica. Además, en el Arsenal podrá obtenerse herramientas y equipos especiales para realizar, económicamente, con el personal del buque una serie de otros trabajos que nadie hubiera ejecutado a menos que se quisiese invertir ingentes cantidades de dinero haciendo con personal civil gastos que, por otro lado, no estarían justificadas.

## SOLICITUDES DE REPARACION

Una inspección y reparación general en el arsenal es una empresa que puede variar desde unos cuantos centenares de hombres-día de trabajo, cuando se trata de buque pequeño al cual sólo se le van a hacer unas cuantas alteraciones, hasta muchos miles de hombres-día, en el caso de una unidad más grande, que será sometida a alteraciones importantes. A pesar de esta diferencia, la más pequeña inspección y reparación general constituye aún una empresa importante, que hace necesario que todos los in-

teresados tomen las previsiones adecuadas si es que el trabajo se ha de completar a tiempo, económicamente y de acuerdo con las más altas normas de calidad.

El primero y el más importante paso en estas preparaciones debe hacerlo el buque. A menos que se haga bien, no hay base para obtener una inspección y reparación general satisfactoria.

Se ha dicho que un buque bien cuidado está listo para ser sometido a la inspección y revisión general en cualquier momento. Aún cuando esto pueda parecer un poco idealista, lo cierto es que si el asunto de la preparación de la Lista de Trabajos se aplaza hasta unos cuantos días antes de que deba ser presentada, es simplemente imposible producir una lista completa y exacta. Con mucha frecuencia tan pronto como el Comandante ha firmado la lista de trabajos que se va a enviar a la entidad reparadora, alguien se acuerda de que no se ha hecho mención al ruido anormal que se oye en el engranaje de reducción del mecanismo equis cuando éste trabaja a máxima potencia. Un jefe de ingeniería competente conserva al día su registro de necesidades de mantenimiento; por consiguiente, cuando tiene la oportunidad de efectuar reparaciones no se verá en el peligro de olvidar los puntos importantes que hay que solucionar.

Una lista completa de reparación es de mucha importancia. Sin embargo, cualquiera que crea que su trabajo se ha terminado cuando sencillamente enumera todos los artículos que han de repararse, está expuesto a llevarse una gran sorpresa. Recuerde que los ingenieros y mecánicos que deben hacer el trabajo no han estado en contacto con el equipo durante muchos meses y no puede esperarse que sepan cómo y cuándo se observó por primera vez la avería. Con frecuencia no tendrán oportunidad de presenciar el funcionamiento de la unidad y deben hacer su diagnóstico completamente a base de lo que le dijeron.

Si la información que se le da a la entidad reparadora es completa y exacta, se puede esperar razonablemente que éste dé un buen diagnóstico. No obstante, si no se le ha dado toda la información necesaria, se desperdiciará mucho tiempo y dinero tratando de encontrar cuál es la dificultad.

Por lo tanto, revise su Lista de Trabajo y asegúrese de que está completa y exacta. Si hay algún trabajo que deba hacerse, lo mejor es anotarlo cuanto antes en la Lista de Trabajo. No hay duda de que si la identidad reparadora no tiene conocimiento sobre un trabajo determinado hasta cuando la reparación general esté bastante adelantada, el trabajo costará más, su terminación puede demorar al buque y son menos las oportunidades que usted tiene de que se le haga el trabajo de la manera que usted desea.

Todas éstas son también razones valederas que justifican ampliamente que un buque ingrese a un

período de recorrido y modernización o de recorrido integral con una dotación reducida y bien seleccionada, pues lo que sucede con el ejemplo arriba presentado con respecto a un problema de ingeniería mecánica podría suceder también con aquellos otros problemas que correspondan a los Departamentos de Armamento u Operaciones. Además, cuando un buque llega a la entidad reparadora deberá haber una organización que proporcione en todo momento un individuo responsable cuando se esté trabajando en ella. No es suficiente hacer una simple lista de dichas personas en la solicitud de trabajo. Ellas deben estar a bordo.

En la práctica, esto significa que cada sección de trabajo debe incluir a los oficiales responsables y a los contramaestres en cada una de las áreas del buque en las cuales se está llevando a cabo el trabajo. Si no hay suficiente personal capacitado la entidad reparadora puede tener esto en cuenta al planear el trabajo. Sin embargo, es obligatorio que haya el personal responsable del buque en todo momento en que se estén llevando a cabo los trabajos.

Estrictamente hablando, en la entidad reparadora no deberá ejecutarse un trabajo de importancia, a menos que haya disponible personal responsable del buque.

Los oficiales responsables del buque deberán hacer inspecciones de una duración mínima de media hora, una o dos veces al día. Estas inspecciones ayudarán a apresurar los trabajos, a familiarizar a los oficiales subalternos con los detalles de los trabajos y a establecer buenas relaciones. Todo esto contribuye a una buena inspección y reparación general.

## LOS EQUIPOS INTEGRADOS "BUQUE - ENTIDAD REPARADORA".

He mencionado hasta aquí aquellos tipos de trabajos que deben ser realizados independientemente tanto por el buque como por la entidad reparadora. Hay una forma en mi opinión, de obtener una óptima calidad del trabajo y ésta es organizando equipos integrados "buque-entidad reparadora". Surge aquí el inconveniente de la responsabilidad del trabajo. Podría una empresa reparadora aducir que su responsabilidad sobre el resultado de una reparación se vería comprometida si intervienen en el trabajo elementos ajenos a esa empresa. Si esta razón se impone tendríamos entonces un trabajo bueno en vez de uno magnífico ya que hemos dicho que puede obtenerse un trabajo bueno si el buque simplemente se limita a obligar a la entidad reparadora prefiriéndole así, en este caso, a uno magnífico si se trata de que el buque coopere con la entidad. Es obvio que no todo tipo de trabajo es susceptible de seguir este sistema de trabajo de equipo "buque-entidad reparadora". Y opino que sería también cierto que, para los casos aplicables, se organice perfectamente bien estos equipos integrados de trabajo, pues si bien el esfuerzo resultará simplificado y el rendimiento multiplicado, los resultados serán desastrosos si no se aprecia que no se ha de lograr un

nivel de armonía entre los miembros de las dos entidades y si no se han fijado previamente las limitaciones a las que estarán sujetas los miembros de cada entidad "buque" y "entidad reparadora". Este sistema tiene la ventaja de que el personal de dotación no habrá de limitarse a efectuar trabajos de menor consideración encontrando así muchas oportunidades de realizar trabajos de envergadura, mejorar su nivel técnico y tomar profunda conciencia de la calidad y magnitud del trabajo realizado lo que lo constituirá en un elemento valiosísimo a bordo cuando la Unidad se reintegre a la Flota para reiniciar sus operaciones. Compárase a esta altura del presente artículo, este sistema de trabajo de equipo integrado con la teoría de que un buque al ingresar a un período de Recorrido Integral no necesitará dotación instalándose esta a bordo solamente a la finalización del Recorrido.

En lo que a la oficialidad de dotación a bordo respecta, hay además otros aspectos igualmente positivos. Los oficiales durante el recorrido, han de ser comisionados por su Comando para que asistan a las conferencias de planeamiento de los trabajos que realiza el Departamento de Planes de la entidad reparadora. Estas serían una valiosa escuela que habrá de ofrecerles una adecuada capacitación no solamente para futuros recorridos sino también para los planes de recorridos y trabajos de mantenimiento de rutina que efectúa el personal del buque en sus respectivas bases de operaciones, sin someterse a una entidad reparadora. Además, la oficialidad ejercerá funciones de enlace, dentro de sus respectivos Departamentos con los dos departamentos de la mayor importancia de la entidad reparadora: el Departamento de Producción y el de Planeamiento.

El Departamento de Planeamiento anota el trabajo deseado por el buque en órdenes de trabajo, que incluyen los fondos, cualquier asesoramiento de ingeniería y las copias heliográficas que se necesiten.

En el Departamento de Planeamiento hay un Superintendente de Buques encargado de los asuntos de su buque. Este superintendente es el punto de contacto de que dispone el Comandante del buque para todos los asuntos relacionados con el Departamento de Planeamiento, incluyendo las preguntas relacionadas con el alcance de las órdenes de trabajo, los pedidos de materiales y el control de los fondos.

El Departamento de Producción lleva a cabo el trabajo. El trabajo lo hacen diferentes talleres que están organizados como las líneas comerciales. El trabajo es coordinado y supervisado por el Superintendente de buques. Este oficial es el contacto de que dispone el Comandante del buque para adelantar el trabajo indicado en las órdenes de trabajo y en los programas de planeamiento; recabar el material vital pedido y arreglar las pruebas tanto en el muelle como en el mar.

Todas las órdenes de trabajo deberán revisarse al ser recibidas de la

entidad reparadora leyéndose minuciosamente todas las especificaciones de trabajo, muy especialmente por el oficial del cargo correspondiente. Cualquier punto que no esté muy claro deberá ser investigado hasta que el Comandante del buque esté satisfecho de que sabe exactamente lo que intenta llevar a cabo en la entidad reparadora y hasta qué grado se considera comprometido la misma a efectuar la prueba final. (Por ejemplo, cuando se va a reparar un sólo componente de un sistema extenso de control de tiro, la ejecución del trabajo puede o no comprometer a la entidad reparadora a una comprobación satisfactoria final del sistema. En tales casos deberá comprenderse anticipadamente el trabajo que se va a efectuar en la entidad reparadora).

**TRABAJO EN EL TALLER.**

Cuando los obreros civiles desmontan un equipo de su buque y lo llevan al taller para desarmarlo y repararlo, su interés deberá ir más allá del sólo hecho de saber la fecha en que regrese el equipo para ser instalado nuevamente. Esta es la oportunidad para que el personal del buque, de todos los niveles, obtenga información y adiestramiento de valor inapreciable.

Una visita al taller efectuada por el Oficial Ingeniero y otra al Jefe del taller o sus supervisores, proporcionarán una evaluación total de la condición del equipo. Las causas de las averías pasadas, tales como la falta de lubricación en los puntos dudosos, pueden hacerse evidentes, durante dicha visita. La luz que arroje esta información, puede ser conveniente para cambiar los procedimientos del personal del buque e impedir así que se repitan las averías. Además, usted establecerá relaciones que pueden hacer más eficaz toda la inspección y reparación general. Una visita que hagan los miembros del personal del buque responsable por el mantenimiento del equipo, puede dar por resultado el que obtengan suficiente información sobre los procedimientos de desmontaje y reinstalación, para que la próxima inspección y reparación general de este equipo esté dentro de la capacidad del personal del buque. La información necesaria para el historial de la maquinaria del buque se puede obtener directamente en el taller y será mucho más significativo cuando se consulte a ella en el futuro.

**CONFERENCIAS SEMANALES.**

Es conveniente realizar un mínimo de dos conferencias semanales durante el recorrido. Estas pueden ser realizadas a bordo o en Departamento de Producción, según convenga. A estas conferencias deben asistir los Superintendentes asignados al buque, los Oficiales Jefes de Departamento y cualquier otro elemento del Departamento de Planeamiento, Producción, etc., que se considere necesario. Las conferencias a bordo resultan muy útiles cuando se ha habilitado a bordo un compartimiento especial (la Cámara de Oficiales gene-

ralmente) en el cual se han instalado una serie de planos, cuadros de progreso de trabajo, organigramas, etc., aún cuando muchos de ellos sean una repetición de aquellos que posee la Secretaría del Departamento de Producción. Realizar a veces estas conferencias a bordo es más eficiente que realizarlas en las oficinas de la empresa reparadora, especialmente cuando se requiere hacer ciertos análisis del progreso de los trabajos sobre el terreno.

Esta es una reunión de nivel de trabajo en el cual deberán considerarse todos los problemas importantes de producción. Aquí es donde deberán mencionarse cualquier problema para el cual el Superintendente de Buques no tenga soluciones inmediatas. Por otra parte, el representante del buque deberá estar bien informado de todos los problemas que vayan a discutir los representantes de la entidad reparadora. Algunas veces sucede que cuando el personal de la entidad reparadora presenta una serie de problemas que muestran graves dificultades en una inspección y reparación general determinada, los representantes del buque no hacen ningún comentario. Esto es desalentador. Los representantes del buque deberán mostrar un conocimiento cabal de la existencia de estos problemas e indicar los esfuerzos que se hayan hecho o las ideas que puedan haber tenido para resolver estos problemas.

## LIMPIEZA DEL BUQUE.

Es sorprendente cuántas personas creen que "mientras el buque esté en el arsenal no importa que esté sucio". Nada podría estar más lejos de la verdad. La seguridad por sí sola es razón suficiente para quitar rápidamente del buque toda basura y exceso de material.

Extrañamente, muchas personas no se dan cuenta de que el desorden realmente da por resultado el desembolso de fondos. Las puertas o las escotillas que están bloqueadas y que obligan a los obreros (y al personal del buque) a hacer un rodeo por varios sitios hasta llegar al lugar del trabajo, aumentan el costo de éste. En lugares encerrados, el equipo que está esparcido alrededor puede dificultar el trabajo y hacer casi imposible extinguir un incendio en caso de que ocurra.

## LOS GASTOS GENERALES

Muchas veces el comando de un buque se queja de lo elevado de los costos de ciertas órdenes de trabajo cuando éste ha sido terminado. Y muchas veces ello se debe, en parte, a asuntos de responsabilidad de ese mismo comando. La causa es una política descuidada con respecto a aquellos aspectos que no se interpretan como de interés del buque. Esto sucede cuando el buque no coopera con la entidad reparadora en toda forma posible para eliminar el despilfarro, sea al no ayudar en la eliminación de fugas de aire en las uniones de una manga de aire comprimido o en la pérdida o mal cuidado de las herramientas de la entidad reparadora. Todo ello va a aumentar los

"Gastos Generales". Una buena definición de gastos generales es la que expresa que "es el costo total del trabajo del cual se deduce lo que Ud. ha empleado en materiales y manos de obra". Esto incluye los salarios de las personas cuya única contribución es la de establecer el trabajo, los costos de mantener al día la entidad reparadora para que esté lista cuando Ud. la necesite, el costo del mantenimiento de las partes no industriales de la entidad, los servicios de seguridad contra incendios, la reposición de herramientas, etc. Hay elementos que aumentan los gastos generales fijos, y, algunas veces, disminuyen los costos totales. En una ocasión, en una planta industrial se gastaron S/. 30,000.00, para inventar una nueva herramienta y se le pagó a un empleado que produjo estos beneficios, un premio de S/. 8,000.00 en reconocimiento de su trabajo en el proyecto. Ambos costos fueron cargados a gastos generales fijos. No obstante, el uso de esta herramienta dio por resultado un ahorro de aproximadamente S/. 270,000.00 en un sólo buque.

Ahora bien, qué puede hacer el personal del buque con respecto a los gastos generales fijos? Dicho sencillamente, puede cooperar con la entidad reparadora en todas las formas posibles para eliminar el despilfarro en las cosas que pasan a formar parte de los gastos generales fijos. Esto incluye el ser prudente con respecto a los gastos de los servicios de utilidad general y el buen cuidado de las herramientas y equipos de la entidad reparadora, estén o no asignados a trabajos en el buque. Toda solicitud que usted le hace a la entidad reparadora que implique trabajo efectuado por el personal comprendido en la partida de gastos generales fijos, cuesta dinero. Nótese aquí el costo que significa que una unidad que esté o no en recorrido haga solicitudes por valorizaciones de trabajo sin necesidad realmente justificada; todo ello son gastos que van a inflar los gastos generales y que van a repercutir desventajosamente en los buques actualmente en recorrido, ya que un valorizador trabajando un número de horas significa un fuerte gasto. Si usted trabaja activamente por economizar en los detalles incluídos en los gastos generales fijos, usted no podrá notar ninguna diferencia en esta ocasión; pero lo notará la próxima vez que usted vaya a la entidad reparadora para trabajo de inspección y reparación general, particularmente si todos los buques "apoyan la causa" y hacen todo esfuerzo posible por ayudar a eliminar los gastos generales fijos superfluos en dicha "entidad reparadora".

## LA ADMINISTRACION DEL PERSONAL CON LA ENTIDAD REPARADORA.

Hay algo en sí que es totalmente ajeno a la responsabilidad del comando cuya unidad esté sometida a recorrido. Es lo referente a la administración del personal de la entidad reparadora con respecto al nivel del trabajo que debe desarrollar la empresa. Analizar este punto en forma

integral significa, en mi opinión, analizar separadamente primero una serie de otros aspectos de carácter estratégico, económico, social y técnico. Estratégica y técnicamente tendría que precisarse dentro de qué tipo de trabajo debe desarollarse, con mayor énfasis la entidad reparadora, ¿nivel de industria pesada? ¿trabajos de tipo intermedio? ¿Es la misión de la empresa reparadora construir más que reparar, o viceversa? En un país como los Estados Unidos de Norte América, los Yards fundamentalmente construyen e instalan (fundamentalmente no reparan), cambian el equipo fallado pero rara vez desmontan un grupo electrógeno en mal estado para someterlo a una reparación más o menos grande para instalarlo después; lo normal es que instalen uno nuevo. En los países subdesarrollados somos más reparadores que constructores. ¿Por qué la diferencia? Indudablemente diferentes desarrollos de nivel industrial, standards de vida de símiles que impiden pagar en ese país altos jornales para reparar algo que a lo mejor resulta más barato cambiarlo por uno nuevo. Si ésta es una realidad, si nuestras entidades reparadoras deberían trabajar fundamentalmente con mayor énfasis a nivel de industria pesada, es indudable que muchos trabajos de pequeña magnitud no deberían ser asumidos por ellas sino volcados, mediante contratos, a la industria privada dejando manos de obra libre que podría ser dedicada a otros pesados que a veces resultan postergados por falta de mano de obra en el momento requerido. Este sistema, indudablemente, haría necesario mantener un registro minucioso de todos aquellos talleres que se han desarrollado alrededor de esa gran industria de construcciones navales para nuestras pujantes flotas pesqueras especialmente embarcación tipo bolichera, de modo de obtener una saludable competencia de precios en un mercado en donde podamos encontrar la mejor calidad del trabajo al menor precio. Mantener cierta proporción de trabajos intermedios o pequeños bajo el control de nuestras entidades reparadoras a fin de que no se corra el riesgo de depender totalmente de la industria privada en un caso de emergencia nacional y desplazar el volumen restante de ese tipo de trabajo a entidades particulares he ahí un problema que requiere un sexto sentido. Pero creo que es de necesidad aplicarlo. Por muchas razones.

Bajo el aspecto socio-económico es necesario analizar que a veces por falta de volumen de trabajo el personal civil obrero debe ser empleado aunque fuese en trabajos de pequeña magnitud a fin de evitar la desocupación, pero conviene también analizar que esta sensación de "estabilidad en el puesto" puede incentivar al obrero a emplear un mayor número de horas sobre la cantidad valorizada, sin ningún riesgo y, a veces, sin mayor apremio por parte de la empresa cuando está especialmente estatal. He aquí una desventaja que no podría presentarse fácilmente en un taller de la industria privada.

**CONCLUSIONES.**

Hasta aquí he tratado de presentar en forma condensada, el resultado de experiencias en "ENTIDADES PERUANAS", extranjeras y aquellas que personalmente he podido observar en nuestro propio medio. Puede ser que este trabajo sea una simple y modesta contribución al rápido logro de nuestro ideal de todos los días: eficiencia técnica, trabajo organizado, máxima economía y buques siempre listos. Pero lo simple de alguna cosa no le resta su valor ni su importancia. Espero que sea comprendido así, en otra forma este artículo no tendría ningún valor.



# Ultimos Acontecimientos en el Golfo de Tonkín

Por el Teniente Primero A.P.
MARIO E. SANCHEZ CARRION

Hace sólo unas semanas el mundo vivió momentos de tensión al haber tomado los Estados Unidos la decisión de atacar cuatro establecimientos a lo largo de la costa de Viet Nam del Norte:

Es dudable que para destruir a objetivos de importancia secundaria, se haya tenido que movilizar una fuerza tan grande y poderosa. Aún más, que se haya tenido al mundo en un estado de observación y asombro de verse venir una futura y terrible destrucción.

Hace no muchos años, digamos veinte o cuarenta años, las guerras eran tácticamente, en mayor escala tal como lo demostraron la Primera y Segunda Guerra Mundial. Poco a poco las armas se empezaron a perfeccionar y el poder de destrucción se fue incrementando hasta llegar a la original Bomba Atómica. Esta invención terminó con la Segunda Guerra Mundial. En ese tiempo los Estados Unidos tuvieron la difícil decisión de utilizar esta bomba capaz de destruir una ciudad.

Al concluir aparatosamente dicha Guerra Mundial se dejó a un lado el empleo de las armas y más bien se continuó en la perfección de estos implementos de destrucción haciendo prácticas de laboratorio, digamos así, en la atmósfera, suelo y sub-suelo. Ahora, en nuestros días, tal ha sido el avance en este campo que si diría que se cuenta con bombas de más de 50 megatons, me quedaría corto. Es decir que en materia de horas dos países, ya nó dos ciudades, se destruirían totalmente.

Pero pasemos a los acontecimientos que ocasionaron la "Tensión en Tonkín":

El golfo de Tonkín es una área en la que oficialmente debe estar libre de toda acción guerrera. En sus costas uno encuentra la guerra de Viet Nam del Sur y el régimen beligerante rojo de Viet Nam del Norte al mando de Ho Chi Minh siendo este país una de las expansiones de China Comunista.

En ese Golfo se encontraba el Destroyer USS "MADDOX" efectuando un patrullaje de rutina. Como es-

tas patrullas se vienen haciendo desde hace algún tiempo la idea de que se va a tener alguna acción guerrera es remota. Pero ese Domingo a las 1230 horas ocurrió algo sorpresivo. Se encontraba el Maddox a 30 millas de la tierra más cercana cuando el C.I.C., informó tres contactos, buques pequeños (los que más tarde serían las patrulleras nor-vietnamesas), en marcación verdadera 000º y distancia 10 millas, con rumbo de acercamiento directo hacia el Maddox. El Maddox en ese momento navegaba al rumbo verdadero 180º. Se hizo sonar la alarma de Puesto de Combate y se preparó para cualquier consecuencia de acción con las tres patrulleras comunistas de 85 pies de largo, dotada de torpedos y de ametralladoras de 25 mm. El destroyer Maddox mantuvo su rumbo y velocidad.

Durante dos horas el grupo de patrulleras cerraba la distancia. El Maddox no aumentó su velocidad aunque de todas maneras no hubiera podido eludir el ataque aunque quisiera puesto que la velocidad máxima es de 33 nudos y por poco tiempo. El Comandante del destroyer decidió que, si la distancia continuaba cerrándose abriría fuego. Así dos de las patrulleras se acercaron por la aleta de estribor del Maddox a 8000 yardas y después se aprestaron a tomar posición a popa del Maddox. El Maddox cuenta con dos cañones dobles de 5" 38 cal. en la zona de proa y uno en popa, además de varios cañones de 3" y de 40 mm. El Comandante decidió mantener su rumbo y así utilizaría solamente el cañón de 5" de popa y sus cañones de 3" y de 40 mm. para tratar de destruir las dos patrulleras situadas a popa de él.

A las 1508 horas comenzó la batalla. El Maddox abrió fuego y las patrulleras continuaban acercándose hasta las 5000 yardas posición en la que lanzaron cada una un torpedo de 18" de diámetro. El Maddox eludió el ataque de torpedos cayendo a babor. Luego las patrulleras abrieron fuego haciendo uso de sus ametralladoras de 25 mm., giraron 180 grados y se alejaron con dirección al norte. La tercera patrullera tomó acción y se colocó a la cuadra del destroyer a una distancia de 5000 yardas y pudiendo hacer uso de toda su artillería, el Maddox obtuvo impacto directo hundiendo la nave.

Mientras tanto el portaviones USS "TICONDEROGA" se mantenía en contacto directo por radio con el Maddox. Al saber los acontecimientos el Portaviones mandó inmediatamente cuatro aviones a chorro supersónicos del tipo F-8 CRUSADER a interceptar a las patrulleras. Dichos aviones tuvieron contacto obteniendo dos impactos e hicieron uso de sus ametralladoras a las patrulleras que continuaban dirigiéndose al Norte. Cumplida su misión los aviones regresaron a su base flotante.

Así a las 1529 la batalla de 21 minutos entre las fuerzas Nor Vietnamesas y Norte Americanas había concluído.

Con esto terminó la verdadera acción naval. Se efectuaron las tác-

ticas más elementales que se pueden imaginar. Los movimientos elementales de la Primera Guerra Mundial.

Pero pasemos a la acción que se tomó consecuentemente, es decir la estratégica, política, gubernamental, internacional...

En Pearl Harbor se encontraba el Jefe de todas las fuerzas de los Estados Unidos en el Pacífico, el Almirante Sharp. A pocos minutos del comienzo de la batalla ya se encontraba dando órdenes de apoyo al Maddox y tomando todas las medidas para preservar la idea y propósito de la Marina Norteamericana:

"LOS BUQUES VAN A NAVEGAR POR DONDE SE LES NECESITA QUE NAVEGUEN".

En Washington el Presidente de los Estados Unidos, LYNDON JHONSON fue informado de los acontecimientos y en conjunto con su equipo que para estos casos está compuesto de: El Secretario de Estado, Sub-Secretario de Estado, Sub-Secretario de Defensa. El Jefe del Comando Conjunto y su Secretario de Defensa, el famoso Mc Namara. Se discutió durante 45 minutos el problema del ataque Nor-Vietnamés tratando de dar una solución. Efectivamente, decidió tomarlo como un mal entendimiento pero haciendo saber al mundo que los comunistas recibieron su merecido por agresores y si lo hacen de nuevo serían respondidos igualmente.

Pero a Washington le quedó la incógnita del por qué la flota de Hanoy, tan pequeña y por supuesto mucho menos poderosa que la sétima flota de los Estados Unidos que navega en esa área y compuesta de 125 buques, había tenido la osadía de agredir a uno de sus buques.

La presencia de los buques Americanos en el Golfo de Tonkín no podría haber sido una provocación puesto que estos patrullajes de rutina se llevan a cabo desde hace 2 años.

De todas maneras el Presidente de los EE. UU. ordenó:

"En caso de agresión: Perseguir y destruir cualquier buque atacante".

Hasta ese momento se aceptó que todo había sido un incidente aparte y aislado de futuras consecuencias.

Pero no fue así.

El Maddox, ahora acompañado del Destroyer de Línea USS. "Turner Joy", continuaba su patrullaje por el Golfo.

Era Martes y el tiempo malo, lluvias y mucho movimiento de mar. Esa tarde se detectó por radar muchos contactos. En la noche estando a 65 millas de tierra más cercana, la pantalla del radar continuaba indicando gran número de contactos. El Maddox mandó señal de alerta al Portaviones USS "Ticonderoga" el cual mandó inmediatamente aviones a chorro.

A 9:52 aproximadamente 6 patrulleras abrieron fuego con armas

automáticas a una distancia de 2,000 yardas de los destroyers. Comenzó una batalla acalorada entre destroyers que usaban su artillería en la forma más efectiva dentro de las limitaciones ofrecidas por las maniobras evasivas debido a los 10 torpedos que fueron disparados por parte de las patrulleras. Hundidas quedaron dos patrulleras y finalmente, a las 1:30 a.m. se retiraron rápidamente al norte, en esa noche negra.

Una vez más terminó una batalla en mayor escala comparada con la del domingo pasado.

El Almirante Sharp por su parte se instaló en su oficina y durante 22 horas estuvo en actividad. Su idea en pocas palabras: "Militarmente las fuerzas de los EE. UU. deberán contra atacar".

Efectuó durante esas 22 horas 100 llamadas a Washington y continuó en espera de su recomendación.

En Washington Johnson se reunió por segunda vez con su equipo y se debatió el ataque y cuáles puntos se destruirían.

Se decidió atacar. Se destruirían la Base Aérea de QUANG KHE, la Base Naval y reservorio de petróleo de PHUC LOI y VINH respectivamente y Bases de HONGAY y LOC CHAO.

Los resultados fueron los siguientes: 25 patrulleras hundidas, numerosos aviones destrozados y el 10% de la reserva de petróleo de Nor Vietnam destruídos.

Al mismo tiempo que el Presidente Johnson daba sus órdenes como Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, asimismo informaba al país y al mundo: "Como Presidente y Comandante en Jefe es mi deber anunciarles que una vez más se han efectuado acciones hostiles contra buques de los EE. UU. y que se ha ordenado un contra ataque".

"En este momento aviones de nuestras fuerzas están actuando contra las patrulleras Nor Vietnameses y algunas bases de apoyo de estas patrullas a lo largo de la costa de Viet Nam del Norte".

"Esta respuesta será limitada y apropiada. Nosotros también conocemos, aunque algunos se olvidan, los riesgos de aumentar este conflicto. Nosotros no buscamos continuar esta guerra".

Continuando estas acciones se despachó con dirección a la isla de Hanain la Primera Flota de Portaviones de la costa oeste de los EE. UU. la fuerza Anti Submarina del Japón y lista en el área de Hanoi la Sétima Flota de 125 buques, 650 aeroplanos, 3 Portaviones de ataque y 60,000 hombres listos en todo sentido para cualquier eventualidad y además una división de Infantes completa de OKINAWA. Es decir una fuerza potentísima lista en todo sentido para el combate.

Es difícil imaginarse que tres patrulleras, de 85 pies de largo, armadas de ametralladoras de 25 mm. puedan provocar un movimiento de

unidades navales, aéreas y de personal tan inmenso y potente. Pero no es esta la razón o la causa real.

Los Estados Unidos están concientes del poderío de el país que da apoyo a Vietnam del Norte. Ese país es China Comunista. País que está infectando con sus doctrinas comunistas inaceptables a sus países fronterizos y que día a día avanza ideológicamente y algunas veces, como ahora sucedió, agresivamente predicando una doctrina errada. Es por esta razón que las tácticas de la guerra están cambiando en áreas infectadas por el comunismo. Esperemos que siga como ahora, es decir "ojo por ojo" y "diente por diente". Usando la vieja táctica. Esperemos que los países comunistas estén concientes de las consecuencias de sus acciones agresivas y consideren que están comprometiendo la seguridad de todos los países del mundo y, por consiguiente la paz mundial.



Torpedera Norvietnamesa de tipo P-4 Fabricación Rusa.



El USS. "Maddox".

BOSQUEJO DE EL AREA VIETNAMÉS
CHINA
HAINAN
GOLFO DE TONKIN
HANOI
N. VIETNAM
LAOS
TAILANDIA
CAMBODIA
S. VIET NAM
SAIGON

# Capacitación del Personal Superior

Por el Capitán de Fragata A.R.A.
MARIO RAUL CHINGOTTO
(Del Boletín del Centro Naval,
Buenos Aires - Argentina)

## 1.—INTRODUCCION.

Resulta indiscutible, desde todo punto de vista, la enorme importancia que reviste en cualquier institución o empresa la capacitación de su Personal Superior en todos los órdenes, tanto directivos como ejecutivos.

De esta capacitación dependerá en definitiva el éxito en la conducción de la agrupación que es dirigida, pues en el aspecto inmediato, las decisiones de importancia serán más adecuadamente adoptadas y mejor ejecutadas, y en el aspecto mediato se asegurará, por la lógica evolución de todo lo perfectible, la existencia futura de directivos y ejecutivos cada vez más idóneos y más permeables a las necesidades impuestas por el ritmo de la época en que se viva.

En una empresa privada, esa elevada instrucción se pondrá de manifiesto, en última instancia, en un balance más provechoso y en condiciones mejores para todos sus componentes. Así lo han entendido algunos integrantes del sector industrial de nuestro país, quienes en los últimos años apoyan o patrocinan diversos institutos, centros, fundaciones, etc., donde se imparten estudios tendientes a capacitar al personal directivo y ejecutivo de empresas. Algunos de estos institutos o fundaciones han evolucionado tan favorablemente en poco tiempo, que por el volumen adquirido, han pasado a ser considerados en jerarquías o niveles en enseñanza superiores a los iniciales.

En una institución militar esa capacitación se traducirá en eficiencia general, economía y, en definitiva, en un mejor empleo de los recursos disponibles.

El desarrollo armónico de un país exige amplias, efectivas y francas comunicaciones entre sus ciudadanos, identidad en los grandes objetivos, economía de esfuerzos, coordinación, etc.

En especial en el aspecto capacitación de personal, es decir en enseñanza, existe posibilidad de que haya muchos puntos de contacto entre algunas de las distintas instituciones de un país.

La discriminación acerca de si estos contactos existen, y en qué medida, en nuestra Nación, escapa a la finalidad de este trabajo.

Lo que sí materializa un gran interés, es la capacitación profesional de nuestros cuadros de Personal Superior. Este interés, por supuesto, no es nuevo, y la tarea respectiva ha sido, en nuestra Institución, encarada oportunamente por los distintos organismos naturales previstos en la organización naval.

La permanente preocupación por la evolución y mejora de la capacitación del Personal Superior a que hacemos referencia, puede demostrarse haciendo rápida mención a algunos de los avances efectuados en ese camino, a lo largo de los últimos diez años aproximadamente.

2) **Avances efectuados en los últimos diez años**

a— En el orden general, la obligatoriedad de la aprobación del **Curso de Técnica de la Enseñanza** para todo el personal militar que deba desempeñarse como Profesor, representa una apreciable mejora en el tema que nos preocupa, ya que el citado curso tiende al objetivo fundamental de lograr **"inculcar al alumno el máximo de conocimientos seguros, en el mínimo de tiempo"**.

La correcta elección del método de enseñanza a emplear, el adecuado planeo de la exposición, la preparación previa de las ayudas a la enseñanza necesarias y, en definitiva, la comprobación de la asimilación de lo enseñado, son sin duda partes fundamentales del aspecto normativo de la enseñanza cuyos beneficios no pueden ignorarse.

Corresponde señalar, sin embargo, que:

a—1: El requisito de aprobación del Curso es exclusivo para Profesores Militares, quienes en Institutos de formación o capacitación del Personal Superior no constituyen mayoría, aunque normalmente los Profesores Civiles, por su amplia versación y experiencia, obtienen excelente rendimiento de sus clases.

a—2: Los señores oficiales que efectúan los cursos lo hacen en un verdadero "estado de tensión" motivado por sus obligaciones del servicio, ya que aquellos se dictan sin perjuicio de éste.

a—3: No pocas veces los cursantes, a pesar de terminar el curso convencidos de las bondades de su aplicación, no lo aplican por causas diversas (tiempo para planeo de clases, para obtensión de ayudas didácticas, etc.).

A pesar de las observaciones precedentes, la obligatoriedad de aprobación del curso de Técnica de la Enseñanza deja un saldo positivo.

b— También en el orden general, durante los últimos años algunos Jefes y Oficiales han tenido oportunidad de efectuar ciertos **cursos** (normalmente **sin perjuicio del servicio**) que los capacitaban en disciplinas que, si bien no eran hasta hace poco específicas de la profesión, hoy diríamos que sí podrían considerarse como tales, en ciertos niveles. Dentro de esas disciplinas podemos citar a los Cursos de Investigación Operativa, Cursos de programadores y operadores I.B.M., Cursos de Organización Industrial, Cursos de estadística, etc.

La complicación actual del mundo y su veloz evolución (a las cuales no escapa nuestro país ni la Institución), imponen el empleo de nuevos métodos y de técnicas distintas para la solución a "costo mínimo" de sus múltiples problemas.

La rápida sucesión de nuevos medios, crea nuevos problemas y demanda nuevos métodos de resolución, pues es evidente que no podemos **resolver hoy los problemas de mañana** con los **métodos de ayer**.

En este sentido también se han incorporado a nuestra Institución algunas máquinas y tarjetas tendientes a la mecanización de controles.

c— Asimismo, en ciertos **aspectos específicos de Institutos de formación** se han registrado importantes progresos, tales como:

c—1: **Escuela Naval Militar:** Incorporación de ayudas didácticas de gran utilidad y diversos tipos, como ser: el Gabinete Lingüístico para enseñanza de idiomas (fundamentalmente), el Planetario para facilitar enseñanza de Cosmografía y Astronomía, el montaje de un equipo de turbinas completo para práctica del desmonte y medición de huelgos, etc. Todas estas ayudas a la enseñanza permiten acelerar notablemente el proceso de aprendizaje. Además, en los sucesivos años, los planes de enseñanza y programas respectivos se han ido actualizando en lo posible en relación al avance de cada disciplina y es así que en la actualidad, por ejemplo, se imparten al Cadete: Física Atómica, Misiles, sistema de navegación inercial, motores a retropropulsión, etc.

c—2: **Escuela de Aplicación para Oficiales.**

A lo largo de estos últimos 10 años la transformación de esta Escuela ha sido radical, pues en la actualidad los cursos son **regulares,** con un plantel seleccionado de **Profesores estables,** siendo la duración de

los mismos de uno a dos años (1).

Con el objetivoo básico de homogenizar el nivel de ingreso para posibilitar una mejor enseñanza, se ha dispuesto últimamente un curso de ingreso por correspondencia que tiene una duración de 2 años y que incluye como materias: Análisis Matemático, Física y Electrotecnia.

Asimismo, los programas en las respectivas orientaciones han experimentado permanente revisión y actualización.

Cabe agregar también que las clases de la Escuela de Aplicación para Oficiales se complementan con conferencias de personalidades ajenas a la Institución, con visitas a establecimientos industriales, etc.

d—Preocupación por la verificación de los conocimientos de inglés que poseen los señores oficiales.

La Dirección General del Personal Naval ha dispuesto que los señores oficiales sean clasificados en grupos, de acuerdo a sus conocimientos de inglés.

Para ello en cada área naval se les toman los exámenes necesarios, ordenándolos en categorías. Si un Oficial desea pasar a la categoría superior, puede hacerlo rindiendo en su oportunidad el examen respectivo.

Hasta aquí, en muy sintética visión, hemos enumerado algunos de los avances que han tenido lugar durante los últimos diez años en el aspecto enseñanza en nuestra Institución.

Nos preguntamos si ellos son suficientes, o bien si son susceptibles de mejoras, de ampliaciones o complementos. Creemos que todo lo humano es perfectible, y por ello con espíritu constructivo, trataremos de individualizar cuáles son las partes concernientes a la formación de nuestro Personal Superior que a nuestro criterio podrían ser analizadas detenidamente, para decidir acerca de su mantenimiento o enmienda.

## 3) ASPECTOS A ANALIZAR.

### 3 - 1. Definición de funciones y conocimientos mínimos necesarios en distintas etapas de la carrera.

Para referirnos a los conocimientos que podrían ser impartidos al Oficial en su pasaje por las distintas Escuelas, es necesario efectuar un aná-

(1) En 1952 el autor efectuó el Curso de Aplicación para Oficiales en la Base Naval de Puerto Belgrano, desarrollándolo sin perjuicio del servicio (Jefe del Departamento Ingeniería de una Fragata) y con Profesores Militares en idénticas condiciones.

lisis completo de su carrera y fijado un nivel superior, escalonar el resto de los conocimientos necesarios en forma racional y coordinada, teniendo en cuenta también los asimilados en sus pasajes por los destinos entre Escuela y Escuela y por los cursos intermedios. Todo otro estudio de planes de enseñanza de Institutos efectuado en forma aislada, sería incompleto y parcial, pues estaría desvinculado del proceso integral de capacitación del Oficial.

Refiriéndose a la Figura 1, vemos que, fijado el "Catálogo de Aptitudes" de un Jefe egresado de la Escuela de Guerra Naval, pueden ir distribuyéndose en forma oportuna el resto de las funciones y conocimientos.

En esta graduación de niveles gravitan:

a) La duración de cursos regulares en los Institutos.

b) El tiempo intermedio de pasaje entre Instituto e Instituto.

c) El tipo de destino y funciones que se prevea desempeñará el Oficial en el lapso señalado en b) (Comando, Secundia, Jefatura de Departamento, Jefatura de Cargo, Ayudantía de Cargo, etc.).

d) Los cursos que realice el Oficial en el período citado en b) (cursos ya establecidos o a establecer).

e) Aptitud de aprendizaje por conocimientos anteriores. Por ejemplo: Fijado el nivel de funciones y conocimientos de egreso de la Escuela de Guerra Naval **(punto de partida)**, a éste se llegará mediante la suma de los conocimientos recibidos durante el curso, más los correspondientes al in-



FIGURA 1

greso. Estos últimos (conocimientos de ingreso) estarán dados por el nivel de egreso de la Escuela de Aplicación para Oficiales, más la experiencia recogida en los destinos y cursos que se establezcan. A su vez, el nivel de egreso de la Escuela de Aplicación para Oficiales estará dado por los conocimientos recibidos durante el curso (1 ó 2 años) con distinta especialización de funciones (suponemos igual nivel para simplificar), más los correspondientes al ingreso, los que a su vez serán función de los provenientes del egreso de la Escuela Naval Militar, más los asimilados durante el desempeño de sus funciones en los destinos desde su egreso como Oficial.

Finalmente, establecido el nivel de egreso de la Escuela Naval Militar, en base al tiempo disponible para los cursos, puede fijarse el **nivel de ingreso (punto de llegada).**

En esta forma, los niveles de las distintas **partes** responderían a las necesidades del **todo,** en forma escalonada, racional y coordinada.

**3 - 2. Escuela Naval Militar.**

—Reclutamiento de aspirantes: Decidir si es adecuado en cuanto a su técnica completa (propaganda, contactos con establecimientos de Enseñanza Secundaria, giras, películas, conferencias, etc.).

—Exigencias de ingreso, en cuanto a edad y preparación mínimas aceptables de acuerdo a lo emergente de 3-1 (actualmente puede ingresarse con 15 años y 2º Año Nacional aprobado).

—Duración de los estudios para obtener el grado de Guardiamarina, en concordancia con lo resultante de 3-1.

—Posibilidad de adaptación de algunos programas de Materias Básicas (Análisis, Física, Trigonometría o Química) a los correspondientes del ciclo universitario.

—Prioridad y enfoque de la formación básica común (no especializada). La gran importancia de este concepto justifica una explicación especial:

Independientemente de consideraciones acerca de la conveniencia del denominado "Cuerpo Unico" en vigencia en nuestra Marina en la actualidad, formularemos algunos enfoques básicos que estimamos son válidos tanto para la formación única, como para la pre-orientada y también para la orientada.

Apreciamos que, **antes de intentar enseñar al cadete conocimientos relativos a mecanismos, armas, navegación, etc., es imprescindible inculcarle con férrea seguridad las bases matemáticas y físico-químicas necesarias.** En esta forma le será más fácil comprender las aplicaciones profesionales, que son nada más que eso: meras aplicaciones de los conocimientos científicos adquiridos.

**Primero:** La base científica (ciencias en el nivel de ingeniería, es decir, ciencias puras con los "forzamientos" correspondientes al enfoque ingenieril).

**Luego:** La etapa profesional (ciencias aplicadas). El no cumplimiento cabal de lo propuesto conspiraría contra el correcto entendimiento de materias profesionales y podría pintar en la mente del alumno una imagen errónea de la realidad, al considerar a las distintas materias profesionales como "ciencias distintas", **aisladas en "compartimientos estancos"** y sin ninguna relación entre sí.

Pero si a ese mismo cadete se le imparten en primer término las bases "ciertas" de la matemática, de la física y de la química, luego no tendrá inconvenientes en asimilar la mayoría de los fundamentos de materias profesionales.

Veamos algunos ejemplos:

Termodinámica, con una **base física** segura, no ofrecerá problemas, y se podrá aplicar tanto a las Máquinas Navales, como a la Balística Interior, y también a la Meteorología.

Mecanismos puede asimilarse sin inconvenientes, teniendo bien claros ciertos principios de **estática** y **dinámica,** y puede aplicarse indistintamente a máquinas o sistemas de armas navales (Artillería y Armas Submarinas).

Algunos cálculos de Balística y Tiro no son sino simples aplicaciones de conceptos de **Mecánica Racional.** Por ejemplo: ecuación de la trayectoria de un proyetcil en el vacío; cálculo de la relación existente entre la velocidad de retroceso del cañón y la del proyectil, giróscopos de alzas antiaéreas y elementos estables de sistema de Control Tiro, etc.

El correcto aprendizaje de Navegación se verá enormemente facilitado teniendo bien clara la **Trigonometria Esférica** así como también la **Física** (Magnetismo) y la **Mecánica Racional** (Girocompás).

En Turbinas y Motores, las vibraciones y el balanceo pueden enseñarse como aplicaciones de movimiento armónico y fuerzas de inercia (Resortes de **Mecánica Racional).**

El correcto estudio del movimiento relativo en **Mecánica Racional** proporciona las bases para la resolución de problemas cinemáticos (buque-blanco), temas de jurisdicción de "maniobra" o "Cinemática Naval".

El claro conocimiento de las disciplinas físico-matemáticas presenta, además, otra ventaja derivada de la velocidad de evolución de la técnica en relación con la velocidad de evolución de las ciencias en sí.

En efecto; el progreso tecnológico, en especial en los últimos años, acusa una tendencia de velocidad de evolución marcadamente ascendente en función del tiempo.

En contraste, la velocidad de evolución de la ciencia ha sido menor y aunque se han registrado avances, muchos principios y leyes de la rama físico-matemática se mantienen inmutables (Newton, Pascal, Bernouilli, etc.). "Un ejemplo lo aclara todo": el vertiginoso avance tecnológico ha concebido, diseñado y aplicado el "sistema de navegación inercial", de em-

pleo en submarinos y proyectiles autopropulsados. Este novedoso sistema es una ingeniosa resultante de conocidos principios físico-matemáticos y todo aquel que tenga claros: la interpretación mecánica de la velocidad y de la aceleración, los principios fundamentales de la dinámica y la teoría giroscópica, no tendrá inconveniente alguno en compenetrarse de su funcionamiento.

En definitiva, **un profesional con sólida base científica está en condiciones de asimilar el avance tecnológico**.

3-3. **Escuela de Aplicación para Oficiales**

—Definir exactamente la misión y tareas de los Oficiales que egresan después de haber cursado 2 años en esta Escuela a efectos de rever, si correspondiera, la naturaleza de las materias dictadas y/o su profundidad.

—Fijación de programas y condiciones de ingreso, de acuerdo a lo que resulte del estudio fijado en 3-1.

—Estudiar la posibilidad de impartir, en forma regular, conocimientos de organización industrial y estadística, tendientes a ir imponiendo en la Institución la "administración científica", en los aspectos en que sea factible.

—Estudiar la posibilidad de impartir conocimientos de Sociología, a efectos de posibilitar una más adecuada ubicación del oficial dentro de la sociedad en la cual vive y actúa.

3-4. **En la Institución en general**.

—**Fijar los "Catálogos de aptitudes" ya citados en 3-1**. y en base a ellos confeccionar los respectivos programas de los Institutos de formación y capacitación.

—Concordantemente con lo anterior, decidir cómo debe dosarse el balance "conocimientos básicos-conocimientos profesionales", en la Escuela Naval Militar y Escuela de Aplicación para Oficiales.

—Factibilidad de disponer en ciertos grados de oficial subalterno, la imposición de aprobación de cursos de carácter profesional que cubran los "claros" que deja el tiempo transcurrido entre sus pasajes obligatorios por Escuelas (Escuela de Aplicación para Oficiales - Escuela de Guerra Naval), o bien implantar la obligatoriedad de rendir exámenes al ascender a Teniente de Navío y a Capitán de Corbeta.

En el gráfico de Figura 2, representamos el total de horas-clase regulares que recibe obligatoriamente un oficial subalterno en lo referente al conocimiento de medios que debe utilizar.

Pueden observarse los "claros" mencionados, entre sus pasajes por la Escuela de Aplicación y la Escuela de Guerra Naval.

Estos claros pueden llenarse ya sea mediante cursos, ya mediante exámenes en oportunidad de los ascensos.

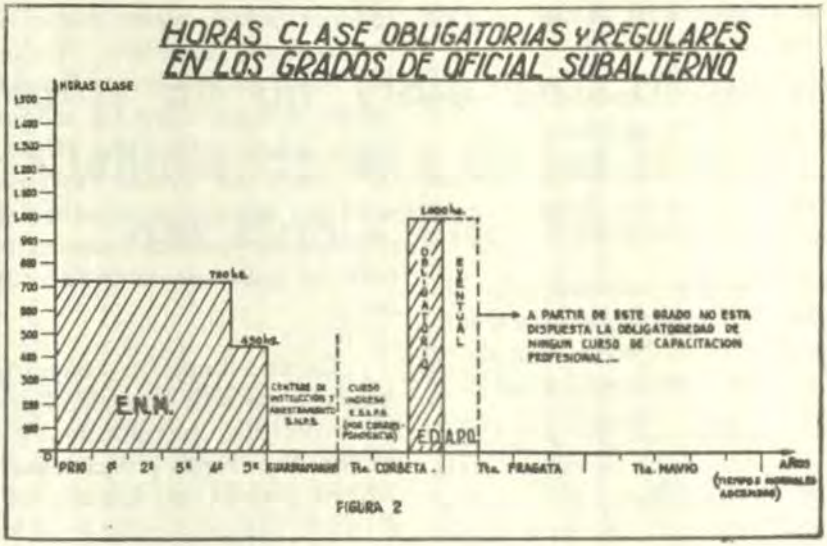



FIGURA 2

—Posibilidad de una amplia difusión de cursos de investigación operativa, estadística, organización industrial, operadores y programadores IBM, etc.

—Posibilidad de que los señores Jefes y señores Oficiales que efectúen cursos lo hagan con **prescindencia absoluta** del servicio.

—Conveniencia de la aplicación de controles mecanizados (ficheros, tarjetas, etc.), al máximo de aspectos de cada repartición.

—Posibilidad de intensificar el envío de señores Jefes o señores Oficiales a ciertos cursos de utilidad para la Institución, en Escuelas de otras fuerzas armadas o bien en Universidades o Institutos privados de enseñanza.

4) CONSIDERACIONES FINALES.

El balance de lo expuesto hasta aquí indica, por un lado, los progresos registrados en los últimos diez años en el problema que nos preocupa, y por otro, una serie de aspectos, enunciados en forma muy general, que estimamos podría ser de interés estudiarlos detenidamente.

Pero esta última tarea es sin duda de una envergadura extraordinaria, e impone para su cabal cumplimiento la satisfacción de una serie de requerimientos, entre los cuales citaremos:

4-1. Obtención y análisis de planes de enseñanza correspondientes a instituciones militares o civiles, nacionales y extranjeras.

4-2. Análisis de los planes de enseñanza en vigor y apreciación a su aplicación y resultados "sobre el terreno".

4-3. Actualización de los programas y ayudas a la enseñanza, en

relación al avance de la ciencia y de la técnica.

4-4. Amplia versación y experiencia para cada especialidad.

4-5. Coordinación entre todas las especialidades dentro de un cuerpo directivo.

4-6. Criterio orientador de la enseñanza, inamovible, en concordancia con la Política Naval trazada y con el estudio mencionado en 3-1.

4-7. Estabilidad de programas durante un plazo lo suficientemente amplio como para apreciar las bondades o deficiencia de los mismos, en base a la actuación profesional de los alumnos que los cursaron (Informes de Comandos, Centros de Instrucción, etc.).

Cabe aclarar que el hecho de llevar a su dimensión conveniente a la formación físico-matemática, contribuiría naturalmente al mantenimiento de la estabilidad deseada.

4-8. Acceso directo a todas las fuentes de información que puedan suministrar datos contribuyentes al problema.

4-9. **Autoridad en muy alto nivel.**

Pensamos que, para cumplimentar adecuadamente los requerimientos detallados anteriormente, sería necesario crear un verdadero "Estado Mayor" de Capacitación de Personal Superior, integrado por los señores Oficiales Superiores o Jefes en situación de retiro y por señores Profesores Civiles que reunan los requisitos de gran prestigio profesional (nuestra Institución los posee en cantidad suficiente).

En esta forma se cumplirían los requerimientos de capacidad profesional específica, coordinación y **continuidad de criterios y decisiones** (estas últimas podrían ser revistas sólo por el mismo cuerpo directivo que las produjo y en las condiciones que se establecieran).

Frecuentemente, razones de disponibilidad de medios son determinantes de la imposibilidad de encarar las soluciones que estimamos serían "ideales" para ciertos problemas. Sin embargo, en este caso especial, apreciamos que sería razonable considerar detenidamente los aspectos detallados anteriormente, a fin de tender a lograr una capacitación profesional lo más completa posible de los "directivos y ejecutivos" de nuestra Institución, con miras a obtener un **mejor aprovechamiento de los medios disponibles.**

# Notas de un Viaje en Cañonera Cumpliendo una de las Etapas del Plan Cívico Fluvial

Por el Capitán de Navío A.P.
AUGUSTO GALVEZ VELARDE

La Marina de Guerra del Perú, desde la fundación de la ciudad de Iquitos y la creación de su Fuerza Fluvial en el Oriente Peruano, ha realizado al margen de sus funciones netamente militares, una labor de cooperación cívica y humanitaria en beneficio de los pobladores de la región Amazónica.

El Supremo Gobierno con fecha 7 de Agosto de 1963 puso en ejecución el Plan Cívico Fluvial que consiste en una labor coordinada de los Ministerios de Marina, Salud Pública, Agricultura y Educación, para llevar asistencia médico-sanitaria, alfabetización, agrícola, veterinaria, técnica, cultural y recreativa, a los habitantes ribereños de los ríos de nuestra Hoya Amazónica.

Las cañoneras de nuestra Marina de Guerra han surcado hasta la fecha todos los ríos de nuestra Selva cumpliendo la noble misión encomendada de llevar el aliento y la cooperación a nuestros ciudadanos que pueblan las márgenes fronterizas de nuestros ríos y las selvas remotas de nuestro territorio Patrio.

He aquí un relato, de uno de los viajes que efectué cumpliendo una de las Etapas del Plan Cívico Fluvial 1963, cuando desempeñaba el Comando de la Flotilla Fluvial del Amazonas.

"De acuerdo a las órdenes recibidas de la Superioridad, el día 30 de Setiembre 1963 zarpó de la Base Fluvial "Nanay" el B.A.P. "Ucayali", llevando a bordo, además de la tripulación del buque, al siguiente personal auxiliar, encargado de poner en práctica la Acción Cívica, consistente en Ayuda Médica, Asistencia Educativa, Asistencia Técnica Agrícola y de Asistencia Social a los ribereños del río Ucayali:

El Tte 1. (S.N.) Cirujano Dr. Rómulo Carrión.

El Tte. 1. (S.N.) Odontólogo Dr. Luis del Aguila.

Personal Sanitario, Equipo Médico y Medicinas de la Marina.

El Inspector de Educación, Sr. Manuel del Aguila y un Ingeniero Agrónomo del Ministerio de Agricultura.

Completando el equipo el Capitán de Fragata (S.N.) Oculista Dr. Desiderio Loayza y su Sra. esposa Rosa de Loayza, quien actuó de Asistenta Social. El Dr. Loayza y Sra. se encontraban de vacaciones en Pucallpa.

Nuestra zona asignada era entre Contamaná y Pucallpa; el viaje de surcada (aguas arriba) tuvo como objeto alertar a todos los puertos y poblaciones, que, en el viaje de regreso se pondría en práctica el Plan Cívico Fluvial. Para el efecto se encargó a las Autoridades y Pobladores que se preparen y estén alertas.

No tuvimos contratiempo en el viaje de surcada, a pesar de estar el río muy bajo y pasando con gran cuidado los malos pasos de "Condorcanqui" y "Monteblanco", arribamos al Puerto de Pucallpa el día 6 de Octubre.

Pucallpa, después de Iquitos es hoy uno de los principales puertos de la Hoya Amazónica, por ser el terminal de la carretera Lima - Tingo María - Pucallpa.

Cuenta con 30.000 habitantes. En este lugar el equipo encargado de efectuar la Acción Cívica, procedió a inspeccionar el Hospital, el cual es pequeño, construído con madera y que cumple con sus funciones de emergencia; por su parte el Inspector de Educación, inspeccionó las Escuelas. Con las Autoridades del lugar se elaboró el programa Cívico-Patriótico para conmemorar el Día de la Marina. La ceremonia se realizó el 8 de





Octubre ante el busto del Almirante Grau, se colocaron ofrendas florales, hubo alocuciones patrióticas, finalizando el acto con un gran Desfile Cívico Militar.

Pucallpa es una población que cuenta con casi todos los medios estatales, por eso nuestra misión en ella se concretó a lo antes dicho.

El día 9 de Octubre a las 0600 horas, contando con la cooperación de Radio Nacional Iquitos y Radio "Atlántida" se alertó a todos los puertos menores cercanos y lugares escogidos para la Acción Cívica, a fin de reunir a la población a la hora y el día de nuestro arribo.

Al primer lugar que llegamos fue al pueblito de San Antonio, que cuenta con 1,500 habitantes. Tiene muy bien trazadas sus calles y sus pobladores se dedican a la agricultura y cuentan con una Escuela. Anunciamos nuestra llegada con las "pitadas de reglamento" reuniéndose todo el personal.

En el local de la Escuela se instaló la Posta Médica procediéndose a examinar a casi toda la población. Se efectuaron curaciones importantes entre ellas 4 operaciones a los ojos, extirpaciones de quistes, extracciones de piezas dentarias, etc. Los síntomas predominantes de los pobladores del lugar radican en la desnutrición y existencia de parásitos.

El Inspector de Educación inspeccionó la Escuela, dando conferencias e impartiendo medidas para la eficiente marcha de la labor docente.

La Sra. Loayza a su vez, ayudaba a colocar las inyecciones que prescribían los médicos y lo hacía con el mayor cariño, ganándose así la simpatía de los moradores. En este lugar existe una pesca abundante.

Además se dieron explicaciones sobre "Defensas Contra Rayos" a los pobladores del lugar y antes de zarpar se les repartió gran cantidad de antibióticos, tónicos y otras medicinas en forma completamente gratuita.

El siguiente lugar fue Tacshitea, donde existen la tribú de "Los Chamas". Estos viven en casas formadas por cuatro palos estacados con el piso en alto y con el techo de paja, sin paredes. Los aborígenes se sometieron al examen médico, recibiendo además toda clase de ilustraciones. Se dedican a la pequeña agricultura, y a los tejidos, son aficionados a la cerámica. A sus hijos pequeños les ponen una tabla en la frente para diferenciarlos de los monos. Además los "Chamas" se pintan el rostro con figuras geométricas; las mujeres casadas usan faldas de color negro a diferencia de las solteras que las usan blancas o de diversos colores. El número total de los pobladores de Tacshitea asciende a 1,000 habitantes.

Luego procedimos a visitar el pueblo de Shapajal. Este también es



un puerto pequeño en el cual no hubo ningún inconveniente.

Todos los pobladores recibieron como los anteriores la asistencia Médico-Sanitaria etc.

El censo de la población asciende a 1,000 personas.

Igualmente pasamos al poblado de San Francisco de 700 pobladores. Se procedió a la asistencia general como los anteriores poblados.

Arribamos a Tiruntan, pueblito muy pintoresco de gran porvenir. Posee dos magníficas escuelas y sus pobladores, que llegan a los 3,000 recibieron con gran algarabía a la Cañonera B.A.P. "Uayali". En este lugar, como en todos los lugares visitados, los médicos Navales hicieron una gran labor humanitaria visitando domiciliariamente a los pacientes incapacitados de acudir a los puntos de concentración.

Visitamos luego el pueblo de Roabaya, lugar donde se recibió también con gran entusiasmo a la dotación del B.A.P. "Ucayali". Hubieron grandes "colas" para recibir la asistencia del Plan Cívico. Este poblado cuenta con 600 lugareños debidamente censados.

Seguimos viaje y tocamos Cunshamay el 12 de Octubre. El poblado ese día se encontraba de fiesta y habían encuentros de Fútbol, por lo cual fue difícil concentrarlos, pero gracias a los altoparlantes se consiguió finalmente reunir a casi toda la población. Se les explicó nuestra misión, a la cual respondieron con inusitado entusiasmo.

Finalmente arribamos al poblado de Tumbes donde se procedió en idéntica manera que en los anteriores poblados ribereños. Aquí terminó nuestra misión, pues entre Contamaná e Iquitos realizaba idéntica misión el B.A.P. "Marañón".

El río Ucayali es uno de los ríos, en el cual casi todos los ribereños están totalmente civilizados por la magnífica labor ejecutada por los Misioneros Franciscanos. La navegación por el río es sumamente interesante tanto de día como de noche, llama la atención las nubes de garzas multicolores, loros y aves exóticas.

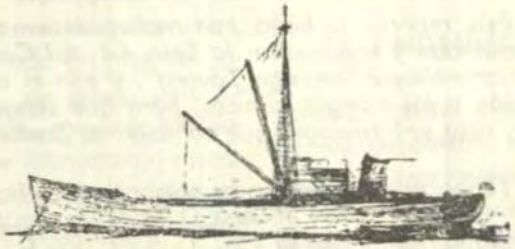
La labor de equipo de la Acción Cívica fue ardua, en ciertos lugares habían que improvisar mesas de operaciones, y demás equipos. En conjunto el ribereño del Ucayali, recibió con mucho entusiasmo y gratitud este plan de Acción Cívica, haciendo demostraciones de elogio a favor de la Marina de Guerra del Perú y del Supremo Gobierno, que les llevaba todos los medios necesarios para su salud y las enseñanzas para ser un buen ciudadano.

En los planes de Acción Cívica futuros se llevarán películas documentales del Perú, para que conozcan su Patria, así como los avances industriales de la civilización.

En resumen se efectuaron 27 intervenciones quirúrgicas de los ojos, 666 extracciones dentales, 670 consultas médicas, 46 visitas médicas do-

miciliarias y 12 intervenciones de Cirujía Menor.

Es así como las Unidades de nuestra Flotilla Fluvial llevan a los apartados pueblos ribereños de nuestra Hoya Amazónica el progreso espiritual y material, cumpliendo así una vez más la Marina de Guerra la patriótica misión de velar por el progreso y bienestar de los pobladores de nuestra Amazonía.



# Enfermedad de Harada (*)

Por el Capitán de Fragata S.N. (M.C.)
NICOLAS DEL CARMEN RAMIREZ R.
Jefe de la Sala 4-1 del Centro Médico Naval

## *INTRODUCCION*

*Esta enfermedad, fue descrita por primera vez, por HARADA, en 1923, en el Japón, como una meningo uveitis bilateral, a consecuencia de un proceso infeccioso general, de curso y etiología muy oscuros. También fue descrita en Alemania por SALUS, en Francia por MAGITOT, y en los EE. UU. por FRIEDENWALD.*

*En la revisión de la literatura nacional y sudamericana, no he encontrado ninguna publicación al respecto, salvo una, que últimamente apareció en la Revista de Oftalmología del Perú, describiendo el síndrome ocular de nuestro caso.*

*Este reporte, lo hago, con motivo de un caso clínico, que se ha estudiado y seguido en la Sala 4-1 del Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara", y con el objeto de llamar la atención a los colegas clínicos, para que tengan presente en sus casos, esta enfermedad, que también se presenta en nuestro medio*

*Tengo que agradecer la colaboración eficiente del C. de C. S.N. (M.C.) JUAN FRANCO PONCE, neurocirujano de este hospital, lo mismo que al Tte. 1. S.N. (M.C.) CESAR LARRAIN ALZAMORA, asistente de Oftalmología del mismo hospital quienes han colaborado y seguido el caso con sumo interés.*

*Esta enfermedad, ha sido descrita, como atacando al hombre en todas las edades, así SCHIFF lo describe en un niño, MAGITOT en un adulto de 28 años y FUCHS dice que es más frecuente de los 20 a los 50 años.*

**CUADRO CLINICO.—**

El cuadro clínico de la enfermedad de HARADA, podemos dividirlo, con fines didácticos, como formado, por 4 síndromes, que evolucionan al mismo tiempo:

1) **SINDROME DE INFECCION GENERAL** o sepsis general, caracterizado por tener un inicio insidioso, con malestar general, astenia, anorexia, fiebre, cefálea, náuseas, vómitos, los que se van acentuando progresivamente, hasta comprometer muy seriamente el estado general del paciente, efectivamente la fiebre llega a oscilar entre 39º a 40ºC., la astenia se hace muy intensa impidiendo

*Estudio presentado en la "Sociedad de Neuro-psiquiatría del Perú" en la sesión del 7—IX—64.

al paciente mantenerse de pie, obligando al mismo a permanecer en posición de DDO. Además hay gran deshidratación, por falta de ingesta de líquidos, por los vómitos y la sudoración.

2) **SINDROME MENINGEO**.— Este síndrome se caracteriza, por cefalea global progresiva, hasta hacerse insoportable, náuseas, vómitos alimenticios y seromucosos, rigidez de nuca, Brudzinsky, Kernig y Babinsky algunas veces bilateral, se establece pues todo el cuadro de hipertensión endocraneana. El líquido céfalo raquídeo al practicar la raquicentesis, sale a presión elevada en nuestro caso fue de 45 cc. de agua, pero se describen casos con mayores presiones. El examen de laboratorio, muestra pleocitosis marcada, (en nuestro caso 196 cel. x mm.), a predominio linfocitario; las proteínas están ligeramente elevadas, hay hipoglucorragia y los cloruros varían más o menos dentro de lo normal.

3) **SINDROME OCULAR**.— Este síndrome también tiene una aparición insidiosa, con congestión discreta de las conjuntivas palpebrales y bulbares, quemosis fotofobia, visión borrosa, enturbiamiento de los medios líquidos del ojo, edema de papila que comienza, por las zonas peripapilares y luego desprendimiento de retina progresivo, que puede ser unilateral o bilateral, es decir se establece, todo un cuadro de UVEITIS O COROIDITIS EXUDATIVA BILATERAL, con desprendimiento de retina y pérdida total de la visión. Posteriormente el cuadro ocular comienza a mejorar, la retina se readosa espontáneamente, los exudados y la turbidez de los medios, desaparecen, y las manchas blancas en el fondo de la retina son las últimas en desaparecer, recuperándose la visión ad-integrum.

Aquí tenemos que mencionar, lo que opina WALSH, pues él dice que no en todos los casos de enfermedad de HARADA, hay desprendimiento de retina, si no que la mayoría de los casos son incompletos o abortivos.

4) **SINDROME CUTANEO**.— Este síndrome se caracteriza, por su aparición tardía y no constante y podemos encontrar, leucodermia, pérdida y encanecimiento del cabello. En el caso materia de esta publicación, aparecieron pérdida de cabellos, los que eran secos, y muy quebradizos. Además nuestra paciente presentó lesiones eritemos papulosas en ambas extremidades inferiores. También se cita en la enfermedad de HARADA, la presencia de sordera parcial o total, que a medida, que mejora el cuadro general, tiende a desaparecer por completo.

## DIAGNOSTICO DIFERENCIAL

El diagnóstico diferencial, hay que plantearlo, con el grupo de las meningo uveitis como:

a) **LA OFTALMIA SIMPATICA** que se presenta con cefálea, vómitos,

pleocitosis, del líquido céfalo raquídeo (543 células en un caso de Bessiere), hiperalbuminosis, e hiperglucorragia. Pero ella puede acompañarse de alteraciones de los pares craneales II, III, y VIII. Siempre está precedida de traumatismo corporal.

b) **SINDROME DE VOGT KOYANAGI,** es análogo a la oftalmía simpática, según manifiesta PARKER, quien fue el primero en describirlo, como una uveitis bilateral, alopecía, vitiligo, y sordera. CARRASQUILLO en 1942 estudió varios casos y establece la unidad clínica de este síndrome caracterizado por uveitis, alopecía, poliosis, vitiligo, y sordera de etiología virósica. Algunos autores (ELSCHNIG y WOODS) consideran, como etiología, la hipersensibilidad, es decir tal vez, una reacción alérgica pigmentaria. HAGUE cree que se debe a la localización viral en el hipotálamo, ya que su paciente, presenta cuadro de encefalitis, con alteraciones, del líquido céfalo raquídeo e hiperglicemia e hipercolesterolemia, porque es sabido, que el hipotálamo, interviene, en el metabolismo graso e hidrocarbonado. Además hay relación embriológica entre el hipotálamo, el III ventrículo y la retina. Entonces una lesión del hipotálamo, trae consigo, las alteraciones, que se presentan en el síndrome de VOGT KOYANAGI. Por último el síndrome de Vogt Koyanagi, dura mucho más tiempo, que el síndrome de HARADA.

c) **LA SIFILIS** puede tener un cuadro similar, pero otros elementos diagnósticos, tales como antecedentes de ulceración, las reacciones serológicas en sangre y líquido céfalo raquídeo, aclaran el cuadro.

d) **LA TUBERCULOSIS** también puede simular el cuadro, pero en estos casos, las lesiones oculares son características, y casi siempre se encuentra B.K. en esputo o líquido céfalo raquídeo, además de los exámenes auxiliares que aclaran en definitiva, el cuadro.

e) **SINDROME DE BEHCET** que es un síndrome oculo buco genital papuloso.

f) **SARCOIDE DE BOAK,** es otra enfermedad, que hay que reconocer en el diagnóstico diferencial. Este cuadro se acompaña de manifestaciones cutáneas como son nódulos hipodérmicos, luego en los pulmones hay lesiones de granulia fría, y finalmente en los huesos de las manos, hay lesiones características.

## ETIOLOGIA

La naturaleza viral de la enfermedad de HARADA, ha sido demostrada por TAKAHASHI, mediante la provocación de una irido ciclitis, en el conejo, inyectando por vía ocular o cerebro espinal, el líquido céfalo raquídeo, de sujetos atacados de la enfermedad de HARADA. El síndrome meningeo, se establece dura algunas semanas, simultáneamente aparece una disminución de la agudeza visual, es decir, se establece, la uveitis bilateral, desprendimiento de la retina, que se adosa espontáneamente, coincidiendo con la mejoría clínica. Esta enfermedad, se ha presentado, como

epidemia en COREA, durante la guerra. Tanto SALUS, como SCHIFF, refieren varios casos, en una misma familia.

## PRONOSTICO Y TRATAMIENTO

El pronóstico de esta enfermedad es bueno.

En cuanto, al tratamiento, es sintomático, manteniendo el estado general, usándose córtico esteroides a altas dosis, y vitaminoterapia, sobre todo de preferencia con Vitamina A y Complejo B.

El tratamiento de las lesiones oculares, lo hace el Oftalmólogo, con curaciones tópicas, ya que el desprendimiento de retina, se adosa espontáneamente. Las lesiones dérmicas si hubieren, de igual manera con curaciones tópicas.

---

**BIBLIOGRAFIA.—**

Cordes F. C. Harada Disease Treated 1955.

Cowper A. E. Harada Disease and Vogth Koyanagui Syymdrom 1951.

Friedenwald J. S. and Mc Kee C. M. 1938.

Givner I. Bilateral Uveitis Poliosis and Retinal Detachment with recovery 1943.

Lowe R. F. Harada Disease 1950.

Magitot and Dubois Poulsen 1939. En cas sindrome de Harada.

Salus R. Harada 1932.

Takahashi 1930.

Enciclopedia Francesa sobre Neuro-Cirugía 1958.

## HISTORIA CLINICA

Edad: 24 Años
Sexo: Femenino
Raza: Mestiza
Estado Civil: Casada
Lugar de Nacimiento: Piura
Procedencia: Lima.— Lince
Tiempo de enfermedad: 4 días
Fecha de Ingreso: 24 Setiembre 1962
Fecha de Egreso: 30 Octubre 1962.

**Enfermedad actual:**— Se inicia hace 4 días, de manera insidiosa, malestar general, discreta cefalea fronto-occipital, escalofríos, sensación de alzatémica leve no objetivada por termómetro, sensación vertiginosa, sin pérdida del equilibrio ni del conocimiento. Presenta al mismo tiempo disuria, polaquiuria, aparición de lesiones eritemase papulosa en ambos miembros inferiores. La sintomatología mencionada se exacerba en los días posteriores, presentándose alzatérmica elevada de 39º C., gran astenia, disminución de la fuerza muscular, náuseas, vómitos alimenticios y seromucosos, la cefalea se torna intensa y gravativa. La sensación vertiginosa se incrementa, y al tratar de caminar se cae la paciente. Asimismo nota gran ardor en los ojos la visión se le hace borrosa, gran intranquilidad, nerviosismo y transtornos digestivos dados por flatulencia, vinagreras y estreñimiento, por lo que acude a consulta médica al Centro Médico Naval donde indica su internamiento.

**Antecedentes Familiares**.— Padre: Fallecido a edad avanzada por hemorragia cerebral, era alcohólico crónico. **Madre:** Fallecida a los 55 años de infarto miocárdico. **Hermanos:** 4, Una murió en Anasarca **Otro** alcohólico crónico, los otros dos vivos y sanos. **Esposo:** de carácter violento. **Hijos:** 1 de 6 meses sano.

**Antecedentes Personales:.— Fisiológicos**.— Ignora datos de su primera infancia, escolaridad secundaria. Menarquia a los 16 años. Régimen Catamenial: 3/30 de caracteres normales. Ultima regla 20 Setiembre 1962, algo irregular. Embarazos 1, parto con cesárea.

**Patológicos**.— Sarampión a los 5 años, viruela a los 6 años, niega otros antecedentes.

**EXAMEN CLINICO.— Ectoscopía**.— Paciente adulta joven, en decúbito de sal activo, en regular estado general, tipo constitucional pícnico, fascies dolorosa y rubicunda, buen estado de nutrición, muy intranquila, durante el examen acusa intensa cefalea y discreta fotofobia.

**Cabeza:.**— Cráneo normocéfalo, con abundante cabello seco, quebradizo y mal implantado.

**Ojos**.— Conjuntivas palpebrales y bulbares fuertemente inyectadas, pupilas centrales e isofóricas, reflejo foto-motor presente.

**Oídos:**.— Normales.

**Nariz**.— Fosas nasales obstruitruídas, rinoscopía anterior hipertrofia de cornetes.

**Boca**.— Labios secos, faltan varias piezas dentarias, las restantes en mal estado de conservación e higiene,

caries de diferente grado. Lengua seca, saburral.

**Faringe y Amígdalas.**— Normales.

**Aparato Respiratorio.**— Normal.

**Aparato Circulatorio.**— Pulso radial: 120 al minuto, caracteres normales, presión arterial: 100/60. Corazón: Taquicárdico, ruidos cardiacos reforzados en todos los focos.

**Aparato Digestivo.**— Abdomen: Simétrico, se moviliza con la respiración bien, cicatriz queloide infra-umbilical y latido de la aorta abdominal A la palpación profunda, dolor intenso en hipogastrio, región umbilical. Puntos renales: anteriores, posteriores y laterales negativos.

**Piel.**— Seca, elástica, se aprecian zonas eritematosas y papulosas de diversos tamaños y formas, muy dolorosas a la palpación.

**Linfáticos.**— Micropoliadenia cervical e inguinal.

**Examen Neurológico.**— Paciente agitada e intranquila, orientada en el tiempo y el espacio, pérdida del equilibrio a momentos, discreta regidez de nuca, reflejos osteotendinosos ++++.

## EVOLUCION

La paciente evolucionó agravando su cuadro día a día, comprometiendo seriamente su estado general, la fiebre se mantuvo alta 39°-40°C. La regidez de nuca se acentuó más, apareció Kernig, Brudzinsky y Babinsky. La visión se puso más borrosa hasta sólo ver dedos a 3 metros O. D. 6 m. en O.I. Después de 20 días la enferma empezó a mejorar recuperándose completamente, en la actualidad goza de excelente salud y ejerce la profesión de peinadora.

## CONSULTA ESPECIALIZADA

Radiografía simple de abdomen, consulta ginecología, radiografía de Pulmones, cráneo silla turca, manos; electroencefalograma y cirugía **Normales**.

**Consulta a Neurología.**— Resumen de Anamnesis, al examen neurológico, se comprueba regidez de nuca, Kernig y Brudzinsky ++, Midriasis moderada bolateral, hiperreflexia profunda bilateral. Se practica raquicentesis, saliendo el LCR, a presión elevada 45 c.c., cristal roca.

**Consulta a Oftalmología.**— Resumen de Anamnesis. Al examen oftalmológico: agudeza visual marcadamente desminuída, cuenta dedos a 3 m. en O.D. y 6 m. en O.I., manifiesta inyección conjuntival tarsal, vulvar y periquerática, no hay secresión. Córnea: Hay enturviamiento difuso corneal, en cara posterior se aprecia discreto número de exudados, humor acuoso turbio por exudados en cámara anterior. Iris: edematización del parénquima irideo, adherencias iridocristalineanas especialmente en el ojo derecho (Sinequias posteriores). Cristalino: transparente, Vitreo: turbio, presencia de exudados más en el O.D. Fondo de ojo: Papilas hiperhémicas, edematosas, coloración grisácea, difuminamiento de los bordes papilares, venas y arterias normales. En zona peripapilar y siguiendo tra-

yectos venosos hay hemorragias en forma de "llama", el resto de la retina velado por edema difuso, hay diseminados focos de coroidoretinitis que se aprecian como manchas blanco grisáceas de bordes imprecisos. La retina está aplicada en toda su extensión a la coroides. La mácula y zona perimacular de coloración rojiza y marcado edema más en el O.D.

**Conclusión:** Signos de uveitis exudativa bilateral y neuroretinitis óptica.

## ANALISIS DEL LABORATORIO

**Numeración y fórmula:**

Hematíes: 4.800.000
Leucocitos: 12.000
Hemoglobina: 11.8 g x %
Linfocitos: 12 %
Monocitos: 10 %
Abastonados: 19%
Segmentados: 59%

Recuento de plaquetas Normales
Velocidad sedimenta.: 10 mm.

Lo fórmula hemática osciló como la anterior.

**Orina**.— Densidad 1.012 el resto normal.

BK. en sedimento negativo

**Hemocultivos:** Negativos 6 muestras.

**Aglutinaciones:** a tífico, paratíficos y brucellas: negativos.

**Electroforesis y proteinograma:**

| | | |
|---|---|---|
| Sero-albúmina . . . . . | 33.7 | % (Disminuída) |
| Sero-alfa-globulinas . . . . | 9.1 | % (Aumentada) |
| Sero-alfa 2- globulinas . . . | 15.5 | % (¡Ligeramente aumentada) |
| Sero-beta-globulinas . . . . | 18.6 | % (Aumentada) |
| Sero-gama-globulinas . . . . | 23.1 | % (Aumentada) |

**Líquido Céfalo raquídeo:**

Células: 166 mm. a predominio linfocitario
Albúminas: 59 mg. %
Globulinas: Nonne Appelt: Positivo +
Pandy : Positivo +
Glucosa : 18 mg. %
BK. directo: no se encuentra, cultivo: negativo.

# Marcona Mining Company

PRODUCTORES DE MINERAL DE HIERRO PERUANO

Y

ABASTECEDORES DE LA INDUSTRIA SIDERURGICA NACIONAL

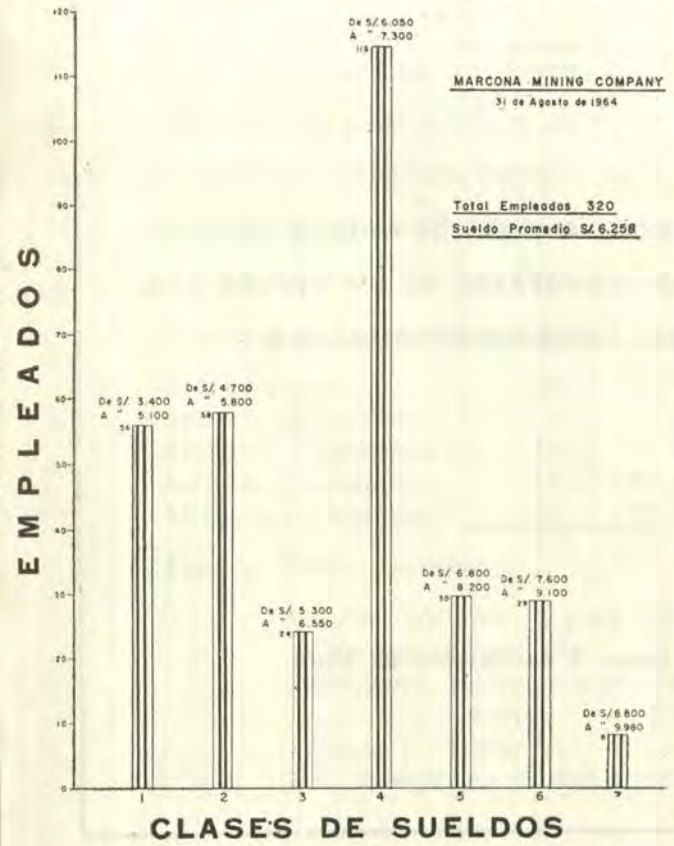
---

SALUDAN A LA GLORIOSA MARINA DE GUERRA DEL PERU
CON OCASION DE CONMEMORARSE EL 85º ANIVERSARIO
DEL GLORIOSO COMBATE DE ANGAMOS

---

Lima, 8 de Octubre de 1964.




# *Obreros y Empleados de Marcona son de los Mejores Pagados en la Zona y en Todo el País*

**Por: RAFAEL VILLARROEL**

Prosiguiendo nuestro programa de divulgación de aspectos laborales de Marcona, ofrecemos dos cuadros sobre la remuneración que perciben obreros y empleados al 31 de agosto de 1964.

En ambos cuadros presentamos el número total de obreros y de empleados y el número de trabajadores por cada categoría.

Encontramos, además, los promedios de remuneración ordinaria, pues las cifras que ofrecemos están referidas exclusivamente al salario y sueldo básico sin considerar factores tales como sobretasa por horas trabajadas en exceso de la jornada normal, sobretasa por trabajo en domingos y feriados, bonos por servicios continuados, por tiempo de viaje, etc., pues si considerásemos tales ingresos el promedio de remuneración total será mucho mayor.

Señalamos que el grupo Nº 1 (obreros), en que tenemos 61 trabajadores, corresponde al salario mínimo que abona la Compañía y que esos trabajadores al cumplir 3 meses de servicios, pasan automáticamente a ganar el salario de la segunda categoría.

El salario de Marcona está considerado el mayor de la zona y del Departamento y se estima que tanto en obreros como en empleados constituye uno de los grupos mejor pagados del País.

De "Hierro y Futuro"

## Notas Profesionales

### "LAS FUERZAS SUBMARINAS SOVIETICAS"

Por el Capitán de Corbeta, Marina Francesa
HUAN

Traducido de la Naval Review
U. S. Naval Proceedings (1963-1964)

Los rusos no han olvidado jamás las pérdidas sufridas en las guerras de 1904 y 1941, como resultado de ataques por sorpresa y se dan cuenta de que la potencia de las armas actuales harían tales ataques aún más eficaces.

La existencia de centenares de submarinos soviéticos ha sido una característica del último período de postguerra. La razón de su existencia está suficientemente clara para todos aquellos que recuerden que los Uboote del Almirante Donitz llegaron casi a ganar la batalla del Atlántico, lo que hubiera significado para Adolfo Hitler el título de "Vencedor de la segunda guerra mundial".

Desde el fin de la última guerra, el desarrollo de la técnica, ha incrementado la potencia del submarino más rápidamente que la de sus adversarios de superficie, dando lugar a que, gracias a la energía nuclear, puedan permanecer sumergidos durante más tiempo, navegar a mayores velocidades, bajar a profundidades más grandes y aprovechar el elemento sorpresa mucho mejor de lo que había hecho en el pasado.

Hasta la llegada de la era atómica, la mar ha sido una barrera de protección para las ciudades de las potencias marítimas. Hoy, en día, los

cohetes han acortado tanto las distancias que ha dejado de ser protección, y aunque sigue siendo el medio indispensable para el comercio entre las naciones de Occidente, también ha pasado a ser zona de maniobra para sus enemigos, tanto en sus flancos como en su retaguardia.

A partir del final de la segunda guerra mundial, la URSS ha demostrado cuánto desea una flota poderosa; la obsesión del pasado, la amenaza de resultar cercada por el capitalismo, la universalidad de las contiendas y el desarrollo de la guerra fría, han contribuído a hacer revivir el deseo de poder naval ruso.

La construcción de nuevos buques de guerra se inició con el primer plan quinquenal de la postguerra, exigiéndose un enorme esfuerzo de la industria pesada para neutralizar el retraso en que se encontraba el poder naval soviético; pero al terminar la construcción de un millón y medio de toneladas de buques en diez años, la URSS logró colocarse en el segundo puesto entre las potencias navales mundiales. Esta construcción masiva de buques está de acuerdo con las concepciones marxistas, así, mientras las ideas del Almirante Doenitz correspondían a una estrategia convencional —definición de la misión, elección del punto de aplicación del esfuerzo, concentración y economía de fuerzas, conservación de la movilidad, intento de lograr la sorpresa—, los marxistas han empleado nuevas teorías que ellos consideran superiores a la estrategia capitalista.

Sólo el marxismo permite el desarrollo de una ciencia militar exacta, declaró el Mariscal Voroshilov hace más de diez años. Desde entonces, e igual que a la economía, han tenido que aplicar a la estrategia las normas del materialismo dialéctico para formar un conjunto homogéneo. De acuerdo con el marxismo, el factor decisivo en una guerra es la potencia industrial, más que la capacidad de la fuerza militar. Si la ciencia militar soviética tuviera que desarrollarse sin seguir las normas del materialismo dialéctico, dejaría de tomar en consideración los problemas políticos y sociales, de lo que ellos deducen que no sería correcta. Por el contrario, bajo el sistema marxista los científicos militares pueden trazar sus planes con claridad y crear una estrategia global.

En el caso de la Marina, la doctrina marxista se basa en este gran principio: Obtendrá la victoria el empleo masivo y combinado de armas efectivas y económicas que sean fáciles de producir.

Para comprender la evolución de la flota submarina soviética, es necesario conocer estos conceptos.

## LOS SUBMARINOS

Se sabe que al final del tercer plan quinquenal, en 1943, la Unión Soviética disponía de unos 325 submarinos y que en 1941, cuando Hitler atacó Rusia, los soviéticos tenían en servicio cerca de 250; más de lo que ninguna otra nación tenía en aquel tiempo.

Las operaciones realizadas durante la guerra costaron a Rusia la pérdida de 100 submarinos y la reducción de la capacidad de sus arsenales, lo que sólo le permitió, en los primeros años de la postguerra, terminar un determinado número de cascos que habían quedado abandonados temporalmente. La situación que se planteó con la aparición de la guerra fría fomentó la construcción de submarinos, por constituir el arma más eficaz y de más fácil construcción.

Además, los rusos disponían de un excelente prototipo para la producción en masa, el XXI alemán, así que, en efecto, los primeros submarinos aparecieron ya al final del primer plan quinquenal de la postguerra, en 1950.

Al principio, la construcción fue más bien lenta, a pesar de emplear técnicas de producción en serie, acelerándose más adelante, hasta el punto de llegar en 1959 a fabricar 60 submarinos al año. Como el desarrollo técnico y económico de la industria continuaba siendo débil, los soviéticos tuvieron que contentarse con submarinos convencionales, necesitando cierto tiempo para llegar al nivel en que se consideraron capacitados para poder introducir verdaderas innovaciones, de acuerdo siempre con las concepciones del materialismo dialéctico. Hoy estamos siendo testigos de los primeros frutos de este período, que se inició en 1959.

Esta nueva era ha traído consigo los primeros submarinos nucleares, la modificación de la mitad de los submarinos convencionales grandes en portacohetes estratégicos (que ahora constituyen el 15% de la flota submarina) y la amplia utilización de armas modernas, equipos de detección y de comunicaciones, compensando así el importante retraso que tenían los soviets en cuanto a medios estratégicos y tácticos a flote. No obstante, la transformación de toda su flota submarina en otra de propulsión nuclear está aún muy lejos, ya que aunque el cohete ha destronado al cañón, el uranio no ha sustituído aún al petróleo; pero por ser el submarino nuclear el único sistema de armas capaz de operar debajo del hielo, la URSS no podía permanecer en el grupo de los que no lo tienen y dejar que tal posibilidad se encontrara sólo en manos de los capitalistas.

**Submarinos Nucleares.—**

La fuerza soviética de submarinos nucleares es pequeña, en contraposición a lo que dice la propaganda oficial.

Desde 1958 han sostenido que tienen mayor número de submarinos nucleares que los americanos y que sus buques son mejores. La lógica occidental se asombra de tales declaraciones, pero hay que recordar que para el eslavo no hay gran distinción entre lo que desea tener y lo que realmente tiene. Haremos notar, sencillamente, que siguen mostrándose refractarios a enseñar esas maravillas de las que tanto hablan.

La construcción de submarinos nucleares empezó en 1956 en los gran-

des astilleros de Severodvinsk, en el mar Blanco, bien alejado y protegido de ojos curiosos. Con objeto de no perder tiempo, decidieron fabricar tres inmediatamente y continuar luego con otros tres más.

Estos submarinos, con un desplazamiento de 3.000 toneladas en superficie, están movidos por un reactor de agua a presión (220 libras a 530º F) que da 25.000 CV en el eje.

Al mismo tiempo se inició la construcción de un submarino nuclear armado con cohetes. Desde entonces, ocho de ellos han pasado las pruebas y han entrado en servicio.

Esta producción ha disminuído su ritmo original y no han construído ningún prototipo como hicieron con sus series de submarinos convencionales W, Z, Q. Ahora, en cambio procuran conseguir mejor rendimiento del reactor para compensar el mayor desplazamiento de estas unidades. También han reducido la protección contra las radiaciones, teniendo como próximo proyecto la construcción de reactores de neutrones rápidos.

Gracias a este esfuerzo, los SSBN (submarinos nucleares porta-cohetes) han logrado un desplazamiento similar al "Nautilus", pero sus cohetes, idénticos a los que llevan los convencionales del tipo G, sólo tienen un alcance de 500 millas, francamente inferior al del Polaris.

Cuando se empezaron a poner en servicio estos submarinos ocurrió un suceso curioso. En 1962, el Capitán de Fragata, Lev Zyiltsov, Comandante de uno de ellos, el Leninsky Komsommol, recibió del Primer Ministro Kruschev la condecoración de Héroe de la Unión Soviética, reservada solamente a aquellos que arriesgan su vida. No se dieron razones, pero se asegura que el buque mandado por Ziltsov, llegó en dos ocasiones a la profundidad límite. Ahora se están llevando a cabo numerosas pruebas, especialmente de autonomía, y de sus resultados se determinarán las futuras características de la nueva serie de submarinos nucleares. La asignación económica actual es aún demasiado pequeña para su fabricación en serie, por lo que la URSS prefiere construir submarinos porta-cohetes balísticos no nucleares, que son más baratos. Esta es la razón de que estemos siendo testigos de un incremento relativamente lento del número de submarinos nucleares rusos (tres cada año), ya que en cualquier caso, los soviets no desean que los Estados Unidos se adelanten demasiado.

**Submarinos Convencionales.—**

Además de los pocos submarinos nucleares mencionados, la flota submarina soviética está compuesta de tres tipos fundamentales. El Z, de gran radio de acción; el W, de ataque y el Q, de submarinos costeros. Esquemáticamente, esta división en tres tipos está de acuerdo con el principio marxista de que todas las líneas de defensa deben ser triples en profundidad, siendo la segunda la principal. Los rusos siguen este principio, incluso en cuanto a cantidad, pues el tipo

W, con sus modificaciones, es el más numeroso.

Los primeros submarinos del tipo Z, aparecieron en 1954. En 1960, los soviets tenían una docena aproximadamente. Este número, pequeño para los soviets, indica dificultades que parecen residir en el sistema de propulsión por turbina Walter de peróxido de hidrógeno. (Dicha turbina, desarrollada en Alemania al final de la segunda guerra mundial, proporciona una alta velocidad en inmersión durante pequeños períodos de tiempo. Se trata de un sistema difícil de mantener y manejar, dejado atrás por la propulsión nuclear). Construyeron en total 25 submarinos Z y los han modernizado cambiando las turbinas Walter por motores Diesel. Se aprovechó la oportunidad para dotarlos de vela aerodinámicas e instalarles nuevos equipos. Convirtieron también a 6 de ellos en porta-cohetes, alargando la vela para colocar en ella 2 cohetes de 500 millas de alcance.

Desplazan 2.000 toneladas en superficie y 2.700 en inmersión; su velocidad en inmersión es de 16 nudos, miden 300 pies de longitud y llevan 8 tubos y 24 torpedos de reserva (además de 8 en los tubos).

Mientras se llevaba a cabo la conversión de los submarinos Z, los soviets estudiaron una modificación de su proyecto, el tipo F, el primero de los cuales apareció en 1958. Construídos a razón de seis a ocho anuales, el número 18 fue botado en abril de 1961 y al principio de 1963 había ya 34 en servicio. La construcción de los submarinos del tipo Z se ha detenido, pero en 1962 se seguían construyendo los de la F, que son buques de gran radio de acción, con autonomía suficiente para permanecer en la mar hasta cuatro meses. Su vela es hidronámica y su velocidad de navegación con snorkel superior a la de los Z.

Los submarinos convencionales que más recientemente han entrado en servicio son los del tipo G. Aparecieron en 1960, y al igual que los F, son una modificación mejorada de los Z. Hay en servicio 20, construídos todos ellos en los astilleros del mar Blanco. Llevan tres cohetes balísticos de 500 millas de alcance, colocados en la torreta, cuya longitud de 40 pies les hace tener una silueta fácilmente reconocible. Estos submarinos de 328 pies de eslora, desplazan 3.000 toneladas en superficie y su velocidad en inmersión es de 16 nudos. El radio de acción es de unas 30.000 millas. En comparación con los SSBN americanos, no resultan tan silenciosos ni tan rápidos, pero sí más baratos y menos complicados. El que lleven menos cohetes queda compensado, en parte, por el mayor número de ellos en servicio. Hay cerca de dos de éstos por cada SSBN americano. Por esto, su vulnerabilidad es relativamente menor, ya que una determinada cantidad de cohetes está distribuída en mayor número de submarinos. No obstante, el alcance del cohete soviético es muy inferior al del Polaris. Su precisión es del orden de la milla.

Dándose perfecta cuenta de lo atrasada que se encuentra, la Marina

soviética ha hecho y continúa haciendo grandes esfuerzos para acortar distancias, logrando con los cohetes de 500 millas de alcance cubrir la mayor parte de las necesidades, ya que las tres cuartas partes de las zonas industriales de los enemigos en potencia de la Unión Soviética están a menos de 150 millas de la costa.

Los submarinos del tipo W han sido desde hace mucho tiempo la columna vertebral de la Flota soviética, habiendo salido el primero de ellos en 1952. Ahora quedan unos 200 de ellos en servicio, que como están quedando anticuados se han visto sometidos a un proceso de modernización. Con sus 1.200 toneladas en superficie y 1.600 en inmersión, se parecen enormemente a los Equis Equis I alemanes, con ciertas mejoras introducidas por los soviets. Su casco tiene 224 pies de eslora y su velocidad en inmersión es de 25 nudos. Llevan seis tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas, con una capacidad de reserva de 18 torpedos.

Algunos de los submarinos de este tipo están ahora provistos de dos proyectiles dirigidos en un montaje a popa de la torre. Estos buques convertidos tienen que salir a superficie y orientar el montaje para lanzar sus cohetes de corto alcance (30-40 millas). A pesar de todo, estos cohetes son superiores a los torpedos no sólo porque pueden alcanzar a blancos situados a distancia más grandes, sino porque se pueden utilizar tanto contra blancos en superficie como contra blancos en tierra.

Los submarinos exploradores, o pickets, del tipo R, son una modificación de los W. Se han construído unos 12. Su desplazamiento en superficie es de unas 1.400 toneladas, su velocidad en inmersión de 15 nudos y pueden llevar 6 tubos de 21 pulgadas.

Por no ser posible dotar a todos los submarinos de la flota de propulsión nuclear, los soviets han continuado desarrollando sus fuerzas convencionales. En un nuevo proyecto, de tipo X, cuyo objeto es sustituir a los del tipo W, los rusos han desarrollado un submarino con gran capacidad de maniobra, económico y apto para la construcción masiva en serie. Este proyecto, con un casco tipo Albacore, incluye cohetes tácticos similares al "Subroc" americano que se pueden lanzar en inmersión, desde profundidades inaccesibles a los medios de detección de los buques antisubmarinos.

Para los teatros de operaciones en los que no se pueden emplear submarinos oceánicos, los soviets han desarrollado un tipo de submarino mediano, de los que tienen 50, con un desplazamiento de unas 650 toneladas en superficie y 850 en inmersión. Estos submarinos, del tipo Q, alcanzan, debido a su forma hidrodinámica, una velocidad en inmersión de hasta 16 nudos. Tienen tres hélices, estando la central accionada por una turbina Walter de peróxido de hidrógeno que le permite alcanzar los 20 nudos durante un período limitado de tiempo. El sistema no ofrece confian-

za y la mayor parte de los buques de esta clase parecen estar amarrados.

Finalmente, hay unos 30 anticuados de los tipos K, L, S, y SH, que se utilizan como buques-escuela. También es posible que se utilicen algunos submarinos pequeños de la clase M, aunque la mayor parte han sido ya dados de baja.

Todos los submarinos soviéticos tienen doble posibilidad en cuanto a armas; pueden llevar torpedos o minas. Algunos pueden llevar una dotación mixta de minas y torpedos.

## CARACTERISTICAS DE LOS SUBMARINOS SOVIETICOS

| TIPOS | SSN | X | G | F | Z | R | W | Q |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Número de los que hay de ese tipo: | 5 | 6 | 20 | 34 | 25 | 12 | 200 | 50 |
| Desplazamiento (superficie) | 3.000 | 1.500 | 3.000 | 2.600 | 2.000 | 1.400 | 1.200 | 650 |
| Desplazamiento (inmersión) | 4.500 | 2.000 | 4.200 | 3.700 | 2.700 | 1.800 | 1.600 | 850 |
| Eslora en pies | 328 | 262 | 328 | 305 | 305 | 221 | 220 | 184 |
| Manga en pies | 33 | 30 | 26 | 26 | 26 | 23 | 22 | 20 |
| Calado en pies | 21 | 17 | 20 | 18 | 18 | 16 | 15 | 14 |
| Velocidad (superficie) | 23 | 18 | 18 | 20 | 20 | 17 | 17 | 20 |
| Velocidad (inmersión) | 25 | 18 | 16 | 16 | 16 | 15 | 15 | 16 |
| Profundidad máxima en pies | 750 | 900 | 750 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 |
| Número de hélices: | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Armamento cohetes | | 6 tác. | 3 | | | | | |
| Tubos | 6 | 6 | 8 | 8 | 8 | 4 | 6 | 4 |
| —a proa | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 4 | 4 | 4 |
| —a popa | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| —Torp. reserva | 32 | 12 | 24 | 24 | 24 | 16 | 18 | 10 |
| Autonomía en millas | —— | 25.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 20.000 | 15.000 | 10.000 |
| Dotación | 100 | 65 | 95 | 70 | 70 | 60 | 60 | 40 |
| Año comienzo primer buque | 1958 | 1963 | 1958 | 1956 | 1951 | 1959 | 1950 | 1956 |
| Año terminación primer buque: | 1961 | —— | 1960 | 1958 | 1954 | 1961 | 1962 | 1958 |
| Año terminación último buque: | —— | —— | —— | 1963 | —— | 1963 | 1959 | 1962 |

**Submarinos de los países satélites.—**

China ha recibido 20 del tipo W, Indonesia, 12 y Egipto, 8. Se trata más bien de submarinos anticuados que no han pasado por el último ciclo de modernización antes de la entrega. Polonia tiene 12 y Rumania 6 como Bulgaria (4) disponen también de algunos de tipo antiguo.

Todas estas flotas de submarinos, con la excepción quizá de la China (que está ahora siendo modernizada e incrementada), representan una potencia muy débil.

**Programas de construcción.—**

La construcción de submarinos en la URSS está dividida por regiones, de

acuerdo con las Flotas correspondientes. Los trabajos se efectúan bajo la supervisión de una Junta de Inspección en cada Flota, que tiene por Jefe a un Capitán de Navío. Este, a su vez, depende directamente del Almirante Comandante en Jefe del Teatro de Operaciones correspondiente.

Cuando terminan los trabajos principales, se nombra al Comandante y un núcleo de la futura dotación. También se le asigna a cada buque un Oficial de Ingeniería, pero que depende directamente del Jefe del Astillero Constructor.

El Capitán de Navío, supervisor, garantiza que se cumplan las especificaciones del proyecto y que se entrene a la dotación núcleo, para lo cual el astillero constructor le hace entrega con anterioridad del material necesario para la instrucción.

Al empezar las pruebas embarca la Comisión encargada de aceptarlas. El Presidente de esta Comisión es un Capitán de Navío. Las pruebas duran aproximadamente un mes.

Una vez terminadas, se firma la documentación de entrega del buque por la Comisión y el constructor. El submarino pasa a depender de la Flota y entonces se le asigna un número. Se festeja con una ceremonia la llegada a su nueva Flotilla y es en este momento cuando el Comandante ordena el izado de la bandera.

Los programas de submarinos nucleares y de cohetes combinados con la construcción de 500.000 toneladas de submarinos convencionales, le han costado a la Unión Soviética cinco billones de dólares en un período de varios años (suponiendo el precio de la tonelada de submarino convencional a diez mil dólares), esto sin tener en cuenta el costo de los Programas de estudio y preparación.

Sumando el dinero invertido en la construcción de buques de superficie y en el desarrollo de nuevos sistemas de armas, se llega a la conclusión de que la cantidad total invertida por la Marina Soviética desde el final de la segunda guerra mundial es de unos 50 billones de dólares. Este gasto es sólo una parte proporcional del empleado por las Fuerzas Armadas y no incluye el costo de mantenimiento, reparaciones, bases y buques auxiliares.

(El presupuesto de las Fuerzas Armadas, que en 1962 fue incrementado en un 30%, de 9 a 13 billones de rublos, ha crecido sólo ligeramente en 1963, hasta 13.5 millones de rublos. No obstante, es el mayor presupuesto que ha tenido la URSS. La aparición de los cohetes y de la energía nuclear ha dado lugar a un fuerte aumento de los costos y ha traído consigo el aumento, en progresión geométrica, de la necesidad de entrenamiento de los técnicos. Hoy día cerca de la mitad del precio total de un submarino moderno corresponde a sus equipos. Así se puede comprender fácilmente que la Unión Soviética, con su economía apurada al límite, prefiera la construcción de submarinos convencionales porta-cohetes, a los

nucleares, ya que son mucho más baratos.

La Unión Soviética no tiene intención de incrementar su Flota submarina, ni en tonelaje ni en número, sino en calidad. En el futuro, todo aumento en tonelaje por nuevos submarinos será compensado con la retirada de servicio de unidades más viejas. No obstante, su número siempre será grande, porque tanto la historia rusa como la teoría marxista abogan por el número.

**Armas y rendimiento.—**

Una característica importante de los submarinos soviéticos es su estandarización y la posibilidad de intercambio de armas y elementos.

La teoría de la estandarización se funda en la necesidad de que el número de buques sea elevado, lo que influye notablemente sobre su economía. De esta forma, con objeto de reducir el costo creciente de la construcción, los soviéticos pueden recortar en los presupuestos de experimentación. Los equipos están prefabricados y producidos en serie y algunos elementos (al principio cañones y ahora cohetes y sistemas de propulsión) son similares a los utilizados en buques de superficie y en otras fuerzas armadas.

Durante los dos primeros planes quinquenales después de la segunda guerra mundial, los soviets construyeron buques en los que se incluyeron las principales experiencias obtenidas sin introducir innovaciones. Adoptaron compromisos entre las experiencias de guerra de los alemanes y las suyas propias.

De esta forma aparecieron en los submarinos soviéticos los cañones de 127 m.m. y los de 25 mm. Las torretas se hicieron más hidrodinámicas que las de los submarinos de anteguerra, aunque sin llegar a adquirir la forma de vela actual. Las técnicas de detección continuaron siendo mediocres, por no decir inadecuadas. Se ordenó al mismo tiempo el estudio de las nuevas técnicas empleadas por los occidentales y las operaciones de las flotas de las potencias navales principales para adelantar en los campos en los que la experiencia soviética era relativamente pobre.

Desde 1959 la Marina soviética ha llevado a cabo un esfuerzo prodigioso en la modernización de sus relativamente nuevos submarinos y desguace de los de anteguerra. Igual que en los países occidentales, se han hecho más hidrodinámicas las velas y han aparecido nuevos equipos de sonar, con grandes domos sobre las proas de los buques de los tipos F, Z, y R. Se ha observado un gran progreso en cuanto al desarrollo de los torpedos, especialmente en los acústicos. Se dice que tienen en servicio torpedos magnéticos contra buques de superficie y submarinos. Recordemos que durante la guerra pasada, la Marina soviética sólo dispuso de torpedos de aire.

Hay torpedos de líquido de 50 nudos de velocidad y 13,000 yardas de alcance. Los torpedos acústicos, accionados eléctricamente, alcanzan una

velocidad de 25 nudos (se trata de torpedos-acústicos pasivos). Los cohetes estratégicos tienen cabeza de combate de hidrógeno, habiendo afirmado el Almirante F. V. Zozulia, Jefe del Estado Mayor del Comandante en Jefe de la Armada, que estos cohetes se han lanzado desde debajo del agua. Los cohetes tácticos tienen alcances de entre 6 y 40 millas.

En cuanto a minas, todo el mundo conoce la experiencia que tienen los soviéticos en este campo. Tienen artefactos muy poderosos, pero su simplicidad las hace rozar los límites de lo anticuado para los cánones occidentales. No obstante, su simplicidad no impide que se trate de armas con gran poder de destrucción.

Vemos, pues, que la Flota submarina soviética está constituida por buques modernos que, en general, tienen menos de diez años. Los submarinos, considerados en conjunto, son comparables a los americanos del tipo Tang (del que existen 7 en servicio) o a los Porpoise británicos (8 submarinos). Los constructores soviéticos han perseguido en el proyecto las tres cualidades militares más importantes de potencia, simplicidad y gran autonomía.

Las condiciones de habitabilidad son espartanas y con el peso y espacio ahorrado de esta forma han conseguido aventajar a los occidentales en cuanto a radio de acción y número de torpedos de reserva.

Durante la guerra pasada los submarinos soviéticos han sufrido precisamente de esos dos males, ya que, por un lado, sus patrullas no podían exceder de cuarenta días, y por otro, no disponían de medios suficientes para realizar más de seis ataques seguidos. Los pequeños submarinos del tipo M sólo tenían autonomía y un mayor número de torpedos a bordo quizá les hubiera permitido aprovechar más blancos. Por otra parte, debido a su escasa autonomía, tuvieron que atravesar con demasiada frecuencia, las entradas y salidas, los accesos a los puertos que los alemanes vigilaban sin descanso, además de haberlos minado profusamente.

El Almirante retirado I. S. Isakov se ha expresado enfáticamente en favor del incremento del número de torpedos de reserva, con el objeto de mejorar la eficacia de los submarinos de gran autonomía. También ha hablado de la necesidad de que los submarinos se abastezcan en la mar igual que lo hicieron los submarinos alemanes. En 1960, el periódico Pravda anunció que un submarino soviético había permanecido en inmersión ochenta días seguidos.

La URSS sufre de falta de proyectistas de calidad, lo que se traduce en que, a pesar de todos los esfuerzos, los submarinos soviéticos son muy ruidosos, sólo pueden aumentar su velocidad muy lentamente y, en general, disponen de armas y equipos inferiores a los de sus contemporáneos occidentales.

No obstante, la próxima entrada en servicio de los nuevos submarinos del tipo X va a proporcionar a la URSS

un submarino convencional superior a sus contemporáneos occidentales gracias a su potencial de fuego, en el que se incluyen cohetes lanzables desde debajo del agua.

**Despliegue de los Submarinos.—**

El despliegue depende, en primer lugar y principalmente, de las condiciones climatológicas y meteorológicas. Los mejores astilleros están en el mar Báltico y en el Golfo de Finlandia, pero estos astilleros se encuentran cerrados por los hielos durante todo el invierno, lo que, entre otras cosas, dificulta el mantener a los buques del Báltico en perfecto alistamiento para la guerra. El año pasado, que fue especialmente crudo, todos los puertos quedaron cerrados por los hielos y los trabajadores de los astilleros tuvieron serias dificultades debido al intenso frío reinante. Por otra parte, el frecuente paso de submarinos por los estrechos daneses (los Belts) hacia el Norte, pone de relieve la gran atención que la URSS presta al Artico, océano que tiene algunos puertos abiertos todo el año, no sujetos a las interferencias políticas o militares de los occidentales como lo están los del Báltico.

Desde el Artico, y por la derrota del Norte, los soviets envían periódicamente buques al Pacífico durante los cortos períodos de verano. Además es posible, excepto durante el invierno, trasladar barcos del tipo W, o menores, desde el mar Negro, pasando por el Báltico hasta el Artico.

En 1941, por ejemplo, pasaron siete submarinos del tipo K de 1.400 toneladas hasta el Báltico, atravesando el canal de Stalin, reuniéndose en el Báltico varios submarinos tipo S de 800 toneladas, construídos en Gorki, al este de Moscú, después de atravesar los sistemas de navegación del Volga y del Marinsk. La URSS continúa desarrollando su sistema de navegación fluvial. Se está construyendo ahora una nueva ruta desde Nikolaiev, en el Mar Negro, hasta Klaipeda, en el Báltico, que aprovecha los ríos Dnieper, Pripet y Neman. De esta forma se acortará una vez más la distancia entre el Mar Negro y el Mar Báltico. No obstante, hay que hacer constar que todos estos canales están cerrados en el invierno por los hielos.

El despliegue de la Fuerza submarina es el siguiente:

| | Submarinos estratégicos | Submarinos de ataque y costeros |
|---|---|---|
| Báltico: | — | 70 |
| Artico: | 30 | 110 |
| Mar Negro: | — | 30 |
| Pacífico: | 10 | 110 |
| Total: | 40 | 320 |

El número total de submarinos es inferior al de 1960, pues desde entonces se han desguazado muchos de los antiguos, lo que ha dado lugar a la reducción del número de unidades mayor, de las del mar Negro. La nueva distribución de fuerzas ha sido favorable a los teatros del Atlántico y del Pacífico.

Si hubiera continuado el ritmo de producción que logró la URSS en 1950,

los rusos dispondrían hoy de 600 unidades, pero el advenimiento de los submarinos de propulsión nuclear y de los de cohetes balísticos, mucho más caros y más complejos, han moderado extraordinariamente, tal como ya se ha indicado, el ritmo de construcción.

El apoyo logístico que necesitan los submarinos aumenta, naturalmente, con su edad y con su actividad. El programa industrial soviético precisa de una completa coordinación entre los astilleros y las fábricas que suministran piezas para la modernización y el entretenimiento de submarinos. Normalmente se encuentran 60 en dique seco y otros 60 en reparación. Estos trabajos exigen aproximadamente 12.000 obreros especializados.

## ASTILLEROS

La URSS, que limita al Norte y al Este con dos océanos de carácter típicamente ártico y al Sur y Oeste con dos mares cerrados y sin posibilidades fáciles de trasladarse de uno a otro, ha tenido necesidad de preparar en cada uno de los teatros elementos adecuados para la construcción y reparación. No obstante, igual que en la época imperial, el Báltico, con sus factorías de Leningrado, continúa siendo la zona principal de construcción de submarinos con su centro en los astilleros de Sudomerk.

Ha sido en estos astilleros en los que se han construído todos los prototipos. Leningrado no construye solamente para el Báltico, sino que también proporciona submarinos a las flotas del Artico y del Lejano Oriente. Cada año, la llegada del verano anuncia la salida de convoyes desde esta ciudad hacia aquellos teatros.

Otra zona de construcción, segunda en importancia, es la de Nikolaiev, en el Mar Negro. Su capacidad es aproximadamente igual a la de Leningrado. En el Artico, las nuevas construcciones están concentradas en Severodvinsk (antiguamente Molotov), en el Mar Blanco. Debido a los extremados rigores del invierno en esta zona, los trabajos se llevan a cabo en cobertizos que proporcionan protección contra los elementos y contra el espionaje. En el Volga están los astilleros Gorki, que, desde 1941, se han dedicado a construir submarinos de tipo medio para aguas europeas. En el Pacífico, los principales astilleros para nuevas construcciones de submarinos están en Komsomolsk, en el río Amur.

Estos centros están separados por distancias considerables unos de otros, así como de los principales centros industriales de la URSS. En cada teatro marítimo, todas las construcciones están concentradas en unos astilleros, lo que representa innegables ventajas para el desarrollo de los programas, pero también causaría graves inconvenientes en caso de guerra.

**Bases Móviles.—**

Durante la última postguerra, el considerable aumento del número de submarinos, así como de otros tipos

de buques, ha creado en la URSS la necesidad de desarrollar los medios de apoyo logístico. Se ha emprendido un gran esfuerzo, y debido a que sus puertos son insuficientes, la URSS ha preferido orientarse hacia el apoyo con bases móviles. Habían adquirido cierta experiencia con tales bases durante la guerra, y esta solución permite una buena dispersión ante el peligro de ataques nucleares.

Después de la guerra, los soviets emplearon algunos buques alemanes capturados (el Kuban y Pay Sherd) y convirtieron otros mercantes en buques de aprovisionamiento (como los de la clase Atrek, construído en Alemania Oriental). Desde 1958 ha aparecido un buen número de buques especiales: petroleros de diferentes desplazamientos, buques-taller, de salvamento, remolcadores y buques nodriza de submarinos.

Estos buques nodriza, construídos especialmente como tales, que llevan nombres de Comandantes de submarinos caídos durante la guerra (como Kotelnikov), desplazan 6,000 toneladas y tienen unos 400 pies de eslora. Son relativamente rápidos, 20 nudos, y llevan 4 cañones antiaéreos de 100 mm. en montajes sencillos y 8 de 45 mm. en montajes dobles. Su equipo electrónico es bastante avanzado. Se les ha instalado una potente grúa en la proa que permite levantar equipos pesados, tales como los empleados en el salvamento de submarinos, compuestas de seis buques cada una.

En total, las fuerzas móviles de apoyo logístico a submarinos que tienen los soviets, son:

Cierto número de diques secos de 10,000 toneladas, con capacidad cada uno de ellos para siete submarinos simultáneamente.

Once buques taller del tipo Neva, construídos en Archangel en 1957, con una dotación de 200 hombres. Otras características son: 2,500 toneladas, 2,000 HP. de potencia en ejes y 12 nudos.

Ocho buques de aprovisionamiento a submarinos, construídos en Alemania Oriental en 1955, Amburav, Ararat, Soldek, Kommuna y otros (3,500 toneladas, 2,000 HP. con ejes, 13 nudos, radio de acción 3,500 millas).

Seis buques nodriza de la clase Kotelnikov, construídos en 1959.

Los buques de construcción más reciente tienen casco reforzado para operar en aguas árticas y se encuentran estacionados principalmente en el Artico y Pacífico. También algunos de los buques auxiliares, como petroleros y remolcadores, aún formando parte de la flota, realizan operaciones periódicas con los submarinos.

La investigación oceánica la lleva a cabo un importante grupo de 16 buques hidrográficos e innumerables buques pesqueros, apoyados por un submarino tipo W portador de equipos especiales (el Severianka), así como un batiscafo de gran profundidad.

**Almirantes y ascensos.— Organización de la Flota Submarina.**

Teóricamente, tanto los submarinos como los buques de superficie de

la Flota, disponen de igual apoyo y consideración por parte del Estado Mayor. Sin embargo, en la realidad y por varias razones, existe una continua lucha encubierta entre estos dos grupos. Entre las razones que podemos percibir está la de que Rusia siempre ha soñado con ser una gran potencia naval. Este profundo deseo caracteriza a los Oficiales de los buques de superficie, que siempre han tenido y son los que continúan teniendo, las mejores calificaciones. Mientras los submarinistas tienen en Rusia reputación de valientes, los Oficiales de los buques de superficie, es curioso, son los que disfrutan de mayor prestigio.

En la Marina soviética, más que en ninguna otra Marina del mundo, hay firmemente establecido un sistema de castas y ésta es la razón de que los Oficiales de los buques de superficie, continúen estando arriba. Los Almirantes que hoy dirigen la Marina soviética provienen casi todos de buques de superficie.

Por otra parte, y como resultado de la política interna soviética, estos Comandos navales son, en su mayor parte, ucranianos o sureños, que, durante la guerra, sirvieron a las órdenes de Kruschev cuando éste era Comisario Político en el frente del Sur. Este frente incluía a la Flota del Mar Negro, Flotilla del mar de Azov y Flotillas del mar Caspio y ríos Volga y Danubio. Este fenómeno Krucheviano se observa en todas las fuerzas armadas.

El Comandante en Jefe de la Marina, el Almirante de la Flota, de cincuenta y tres años, Sergei G. Gorchkov, que ascendió a Almirante a los treinta y un años, mandó la Flota de Cruceros del mar del Norte en 1941; fue después Comandante de la Flotilla del mar de Azov, hasta que se pudo expulsar a los alemanes de ese mar, y a continuación, en 1944 y 1945, mandó la Flotilla del Danubio, durante el avance soviético hacia el Oeste a través de los Balcanes. Durante mucho tiempo, un Segundo, el Jefe del Estado Mayor de la Armada, fue un cosaco, el Almirante Arseniy Golovko, antiguo Comandante en Jefe del Artico.

A la muerte de Golovko, que tuvo lugar hace poco, ocupó su puesto el Almirante F. V. Zozulia, ucraniano, antiguo Jefe de Estado Mayor de la Flotilla del mar Blanco y antiguo Comandante de la Flotilla del mar Caspio. El Almirante Vitaly A. Fokin, que durante la guerra fue Comandante de Destructores en el Artico y más adelante Comandante de la Flota del Pacífico, es el Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada. Excepción a la regla, este Almirante nació a 200 millas de Moscú, no es ucraniano ni sureño ni ha servido a las órdenes de Kruschev durante la guerra. El tercero en el Mando y Director de Instrucción es el Almirante V. N. Ivanov.

El cuarto, y Jefe de submarinos, es un submarinista, el Almirante I. D. Elisiev, participante en la guerra civil española, igual que otros muchos Oficiales de la Marina rusa, incluído el Almirante Kuznestov, que actuó como Comandante en Jefe de las Fuer-

zas Navales republicanas españolas y que más adelante fue Jefe de la Marina soviética. El Almirante V. K. Vinogradov, antiguo Jefe de submarinos, también submarinista, es ahora Director de Escuelas. El número cinco es otro ucraniano, el Almirante G. I. Lietchenko, un Comisario Político cuya hoja de servicios se remonta a los días de la revolución de 1917.

Los dos Almirantes asignados a la Jefatura de Submarinos sirvieron en el mar Negro como Comandante de submarinos; se trata de los Comandantes V. M. Prokofiev y N. P. Bielorukov.

Cuando se escribe este artículo, a principios de 1963, el único submarinista con un Mando de Flota es el Vicealmirante S. S. Tchursin, Comandante en Jefe del mar Negro. Terminó la guerra como Comandante de una Flota de submarinos. El Comandante en Jefe del Artico, Almirante V. I. Kasatonov, estuvo en submarinos, pero dejó en 1940. Durante la guerra, este Almirante estuvo en el Estado Mayor de la Armada.

La fuerza de submarinos de la URSS está organizada en Divisiones de seis buques. De cuatro a seis Divisiones forman una Flotilla. Cada Flotilla disfruta del apoyo de Bases Fijas y de Escuadrones de Servicios Móviles. Cada Flota rusa tiene asignada una o más Flotillas de submarinos de los tres tipos, crucero, ataque y costeros. Independientemente de estas Flotillas hay Divisiones de submarinos porta-cohetes de gran radio de acción, que operan directamente a las órdenes del Comandante en Jefe de la Armada, a través del Estado Mayor de la Armada. En la Marina rusa no existe un Comandante de Submarinos con los privilegios de que disfrutaba el Almirante Donitz en la segunda guerra mundial.

Cada una de las Flotas principales mantienen parte de sus submarinos bajo su mando y los restantes los pone a disposición del Estado Mayor de la Armada.

En cada Flota, el Almirante tiene la responsabilidad del adiestramiento y mantenimiento de sus submarinos. La Dirección de las Escuelas depende directamente de Moscú, mientras que las bases son abastecidas por las Fuerzas de Servicios.

La doctrina la establece el Consejo Militar de Defensa Nacional (del cual es miembro el Comandante en Jefe de la Armada) y la ejecuta el Estado Mayor de la Armada por medio de Directivas a los Comandantes de las Flotas.

La Dirección política de la Marina se ejerce en los escalones superiores, y en los Estados Mayores hasta el nivel División. A bordo, cada Comandante es el encargado de la organización política de su dotación. El Comisario Político de la Flotilla o División al igual que un Comandante de una Flotilla o División, se embarca sólo periódicamente.

En el nivel Flotilla es en el que se efectúan los enlaces con la Aeronáu-

tica Naval y con el Servicio de Información.

**Submarinos, la Marina, las Fuerzas Armadas.—**

Durante el período de postguerra, los submarinos no fueron un servicio favorecido. Cuando aparecieron los porta-cohetes Kildin y Krupny, parecía más provechosa la carrera para los destinados en cohetes.

En la actualidad, la transformación del submarino y la energía nuclear combinada con los cohetes ha dado lugar a que el Capitán de Fragata Yiltsov, un Comandante sobresaliente, vea su fotografía en todos los periódicos y logre así una popularidad y publicidad equivalente a las que pudiera esperar un astronauta. No obstante, los mejores oficiales siguen prefiriendo el servicio en buques de superficie.

Esto puede cambiar. El Presidente del Soviet Supremo, Nikita Kruschev, estuvo presente en las maniobras de verano de la Flota del Norte en 1962 e hizo el siguiente comentario público: "La Flota submarina es hoy nuestro orgullo. Es la garra alejada de la URSS, gracias a sus cohetes, y su eficacia ha sobrepasado a la de los buques de superficie".

Hasta hace poco, la Marina soviética había sido solamente un auxiliar del Ejército, y en ella las Fuerzas submarinas, al igual que la Aviación Naval, no eran consideradas como de especial importancia. La aparición de los cohetes le ha dado nueva vitalidad, en particular a los submarinos. Desde entonces su potencia ofensiva es considerable, y en las decisiones políticas se tiene en cuenta su empleo mucho más de lo que se le tenía antes. Debido a ello se creó el empleo de Almirante de la Flota para el Comandante en Jefe de la Marina, que ahora se encuentra, en cuanto a categoría y favor, inmediatamente detrás de los Mariscales del Ejército y delante de los Mariscales Especiales (Tropas de cohetes, Artillería, etc.). Aún así, su influencia sigue siendo pequeña, siendo el único Oficial de Marina que forma parte del Comité Central del Partido Comunista, que cuenta con 300 miembros en total, y de ellos, 81 Generales y Mariscales.

## OFICIALES Y DOTACIONES

**Personal y Escuelas.—**

La flota submarina soviética tiene unos 50,000 hombres, de un total de 600,000 con que cuenta la Marina. Los 5,000 Oficiales, incluídos en este número representan la cuarta parte de su escalafón. Proceden de la Escuela Naval, cuyos Aspirantes, a su vez, proceden de Marinería y Suboficiales en un 50%, nutriéndose la otra mitad de Universidades y del Colegio de Naginov para hijos de Oficiales caídos en acto de servicio. El límite de edad para admisión es en ambos casos de veintitrés años. El joven Oficial del Cuerpo General o de al presentarse voluntario para submarinos, pasa a una de las Escuelas de Submarinos de Archangel, Leningrado, Sebastopol o Vladivostok, de cada

una de las cuales salen unos 200 Oficiales al año. Desde 1951, el curso ha consistido en ocho meses de enseñanza básica, dividida en dos períodos, y un examen práctico en la mar para terminar. Una vez pasado este examen, el Candidato es seleccionado para realizar el curso superior, que constituye la admisión definitiva en las Fuerzas submarinas, en las que va a permanecer durante toda su carrera. Probablemente empezará como Oficial Armamento o, como dicen ellos, Oficial de Minas.

Con el tiempo pasa a ser Oficial de Navegación y más adelante Segundo. Es indispensable haber desempeñado estos dos destinos para ser admitido al Curso de Comandantes de submarinos.

Un nuevo Comandante, un Teniente Primero, inicia normalmente su mando con un pequeño submarino costero o con uno viejo del tipo W, que no tendrá un programa de operaciones tan recargado como los nuevos. Este mando conduce al ascenso a Capitán de Corbeta.

Los Capitanes de Fragata mandan generalmente los grandes submarinos de los tipos G, F o Z. Los Capitanes de Fragata que actualmente están mandando eran en la guerra Guardias Marinas, adquiriendo durante ella experiencia de patrulla de guerra.

Entre dos mandos sucesivos, se destina a los Oficiales a Planas Mayores de Flotillas, Escuelas, Grupos de Adiestramiento o Escuelas. Después de un segundo mando de mar con seleccionados para Comandantes de División. Los mandos de las Flotillas los ejercen Contralmirantes o Capitanes de Navío. Agregados a las Flotillas hay numerosos Jefes de Estado Mayor, Oficiales de Enlace, de Escuelas, Arsenales y otros encargados de inspeccionar las pruebas de buques. Los Oficiales que han llegado a un punto a partir del cual parece que no van a ascender más (no existe un límite de edad fijo, se trata sencillamente de productividad) se emplean en trabajos de propaganda (Dosaaf, organizaciones de Marinos retirados, publicación de folletos de propaganda), o estudios (análisis, o quizá historias de guerra para exportación al extranjero).

Los principales mandos de submarinos los ejercen antiguos Comandantes del tiempo de guerra, como el Vicealmirante G. I. Schedrin, Héroe de la Unión Soviética, en el Lejano Oriente. Los Directores de las Escuelas son viejos Contralmirantes; así, la Escuela Superior de Navegación Submarina la manda el Contralmirante N. I. Egipko, que fue Comandante de la Primera Flotilla de Submarinos en el Báltico en 1941.

El sistema de ascenso, fundado en la opinión del Comandante y en la recomendación del Comisario Político, es de particular interés. Debido a que en mayor parte de los buques el Comandante es al mismo tiempo Comisario Político, si uno desea llegar a ser Comandante deberá esforzarse en que sus ideas políticas sean agradables a su Comisario.

La expansión de la Flota, posterior a la guerra, ha sido motivo de un mayor número de destinos, no obstante lo cual, las probabilidades de ascenso para los Oficiales jóvenes continúan siendo pequeñas. La edad media del grupo de Almirantes actuales es de cincuenta años y su longevidad potencial (algunos de ellos han llegado a Contralmirantes hace más de quince años), unida al anuncio efectuado hace algunos años de la reducción de unidades y de personal, hacen que el futuro de los jóvenes Oficiales no se presente especialmente brillante. (En los primeros meses de 1963, los Estados Unidos manifestaron su convicción de que estas reducciones no se habían llevado a cabo). Por todo ello, existe cierta dificultad en retener a los Oficiales. Las largas navegaciones sin tocar puerto, a veces en zonas de condiciones desagradables, la lentitud en los ascensos y la escala de sueldos, inferior a la de sus equivalentes civiles, crean problemas en la retención de los Oficiales jóvenes más brillantes. Como es natural, las Marinas occidentales tienen también cierta familiaridad con este problema.

Se rodea ahora de cierta aureola a los que realizan viajes lejanos. Se concede una medalla a los cruceros de mucho tiempo. Antiguos Comandantes de submarinos que se distinguieron durante la guerra exaltan el patriotismo soviético, glorifican los logros de la guerra submarina y hablan del atractivo de un viaje al Artico, poderoso bastión exterior del país del socialismo.

Pero todo esto, igual que en Occidente, no impide que la juventud especule con la idea de que un Ingeniero civil tiene más posibilidades alcanzar el éxito en la vida, además de estar mejor pagado que un Oficial de Marina.

El tiempo de servicio para la Marinería es de cuatro años. No obstante, durante el asunto de Cuba, en octubre de 1962, se retuvieron a los que cumplían en aquella época. La publicación soviética Estrella Roja, del 31 de octubre de 1962, incluía un artículo en el que se hacía mención del gran descontento a que había dado lugar tal acción.

En principio, todos los submarinistas son voluntarios. El período de entrenamiento inicial es relativamente largo —dos años—, como siempre ha sido en Rusia, dada la naturaleza poco sofistificada de los reclutas. Durante el servicio hay bastante estabilidad en los destinos. Para el ascenso a Cabo es preciso seguir cursos avanzados.

Los órganos de propaganda han sacado mucho partido de ciertos Cabos que se distinguieron durante la guerra, algunos de los cuales fueron ascendidos entonces a categoría de Oficial.

Hablando en general, la creación de un Personal Subalterno eficaz (que necesariamente es un proceso lento) se lleva a cabo dogmáticamente y de una forma bastante práctica. Los mejores consejos no son capaces de nada ante la tradicional negligencia es-

lava. Cuarenta años de propaganda no pueden hacer cambiar unas características nacionales forjadas durante 2,000 años.

Los principales defectos rusos son la falta de iniciativa y, lo que es más importante, la falta de interés del pueblo hacia las cosas de la mar.

Con objeto de retener en servicio a los Cabos y O. M., desarrollar su sentido de la autoridad y, al mismo tiempo, asegurarse el personal Subalterno con experiencia, los soviets recomiendan que los Oficiales compartan con ellos la responsabilidad en todo lo posible (lo que no deja de ser una tarea difícil). El número de los que se reenganchan no es suficiente; otro problema que la Marina soviética comparte con las occidentales.

Desde 1961, los sueldos militares se han incrementado entre un 60 y un 80%, además de una paga de productividad. El resultado ha sido una mejora en cuanto a permanencia del personal, pero desde entonces también han aumentado los precios de los bienes de consumo.

El punto débil en el ejercicio del mando es la dualidad de responsabilidad inherentes a la estructura político-militar, lo que trae como resultado el debilitamiento de la autoridad del mando y, en muchos casos, su inhibición en cuanto a dar órdenes necesarias. Para los hombres políticos es difícil admitir que algunos militares puedan ser superiores a ellos en ciencia militar. Solamente los hombres conducidos por el Partido pueden gestar y desarrollar la táctica y estrategia adecuadas.

La influencia de los pocos héroes navales de la guerra pasada continúa siendo débil en una nación continental, en la que se mira a la mar como una frontera y no como un camino.

El alejarse miles de millas hacia costas hostiles dejando atrás la familia, no ha atraído nunca al obrero o al campesino ruso. En estas condiciones no es ninguna sorpresa que el nuevo hombre de la patria soviética no sea un superhombre y que frecuentemente la prensa denuncie a holgazanes y borrachos habituales, así como la falta de espíritu de iniciativa y de orgullo personal en el trabajo.

**Instrucción en tierra y a flote.—**

En determinadas especialidades, el adiestramiento en puerto, ya sea en tierra o a bordo, se hace de una forma abreviada. Entre tales especialidades se encuentran el sonar, radar y en escape de submarinos. En todas las dotaciones hay, por lo menos, un equipo de los buceadores entrenados en salir del interior del Submarino por los tubos lanzatorpedos navegando a profundidad de periscopio, para reparaciones de hélices, timones o antenas. Estos especialistas también pueden ser enviados a tierra para realizar en secreto misiones de sabotaje, enlace o espionaje. Su entrenamiento empieza en puerto .También aquí se trata de una lección aprendida en la guerra, durante la cual, en numerosas ocasiones tuvieron que permanecer submarinos en superficie para tra-

tar de reparar timones o hacer frente a fallas eléctricas.

También en puerto o en dependencias de tierra se efectúan inmersiones de entrenamiento, ejercicio de seguridad interior, de contra-incendios en compartimientos de submarinos sin luces, largas horas de ejercicios físicos (ya que la fatiga es experiencia común en los viajes prolongados) e instrucción sobre materias marítimas y políticas. Los Comandantes realizan ejercicios en las mesas calculadoras de ataques con torpedos y cohetes. Se organizan competencias entre dotaciones. La sustanciosa experiencia de la guerra se comenta normalmente como testimonio de lo que espera a los submarinistas. Todos estos ejercicios e instrucción tienen por objeto la adquisición de reflejos seguros y rápidos.

En la mar, el adiestramiento está orientado, especialmente a mantener la profundidad de navegación, especialmente en los submarinos grandes, detección de minas (los rusos tienen algunos malos recuerdos de la guerra pasada en este campo), detección de buques enemigos con sonar y acoplamiento de las dotaciones. De todo Oficial se espera que durante un ataque tome decisiones con gran rapidez. Incluso el Oficial nuevo, recién recibido, debe ser capaz de iniciar un ataque sin acudir para nada al Comandante. Los Oficiales deben de saber lanzar torpedos con precisión, efectuar la evasión correcta al ser atacados y establecer un enlace eficaz con los submarinos de apoyo. Durante el verano toda esta actividad sufre un examen durante un corto, pero intenso programa de operaciones.

En la formación de dotaciones para submarinos nucleares son más exigentes que para los convencionales y el adiestramiento dura más tiempo. Aunque no ha sido muy difícil encontrar buenos Oficiales voluntarios, la selección del personal Subalterno resulta muy ardua, ya que es muy difícil encontrar gente con los necesarios conocimientos básicos. Esta dificultad se soslaya en parte, incluyendo en las dotaciones un gran número de Oficiales.

El adiestramiento de estas dotaciones dura dos años los cuales el personal toma parte en un curso teórico en el que los profesores son civiles o alumnos sobresalientes que han pasados a ser profesores (por ejemplo, I. A. Timofeiev, Héroe de la Unión Soviética). Después del curso, la dotación se embarca en un submarino en pruebas o que se halle ya en servicio. Tanto en la construcción como en las pruebas, toman parte Ingenieros civiles.

Hablando en general, la disciplina y preparación para operaciones de combate son buenas. Aunque las dotaciones tienen curiosidad, no son especialmente agresivas. Además, sufren de falta de contacto con otras Marinas.

El nombre de Podvodnik (submarinista) continúa siendo un elogio. Es más en los submarinos es donde se encuentra el mayor porcentaje de miembros del Partido comunista (aproxima-

damente, 70% de los que hay en la Marina).

Hay pruebas de la diligencia de estos hombres, pero ¿es suficiente la diligencia para formar dotaciones valiosas y buenos marinos? Los soviets se esfuerzan en ello. Abundan las Escuelas y los cursos y, una vez más, han adoptado la máxima del Almirante Majarov, en casa en la mar.

El adiestramiento de los submarinos exige varios cruceros y patrullas sin tocar puerto y sin contacto con otras fuerzas, excepto raros encuentros con pesqueros soviéticos de altura. Estas misiones tienen por objeto que las dotaciones se hagan marineras y conozcan los riesgos de las patrullas en tiempo de guerra.

Aunque el Oficial de Marina soviético ha mejorado sus conocimientos, tanto sus conceptos estratégicos como sus normas tácticas, adaptados a la ciencia naval marxista, parecerán a un occidental verdaderamente sorprendentes, porque para los soviets, en la guerra, todo está previsto; pero si ocurre un acaecimiento no planeado, ¿qué se hace? La agresividad y audacia de los Oficiales varía. Es cierto que la unidad táctica de que disponían los lobos de Donitz les falta en general, pero en cambio la cualidad excepcional de los submarinistas rusos en su capacidad de aguante en condiciones difíciles.

**Adiestramiento en la Flota.—**

El adiestramiento se organiza en programas anuales. El Estado Mayor de la Flota establece los fines y controla el desarrollo. Las operaciones en la mar, que durante el invierno está cerrada por el hielo, comienzan en la primavera y terminan con las grandes maniobras de otoño, en septiembre y octubre. Todos los buques han de efectuar una serie de ejercicios tácticos, procurando alcanzar la calificación de "otlichmiy" (excelente), lo que logran si los llevan a cabo de forma satisfactoria. Esta calificación permite al submarino llevar una estrella en el puente durante todo el año siguiente. En invierno, el adiestramiento se realiza a bordo atracados a un muelle o en dependencias de tierra.

Se recomienda a los Comandantes que sigan las innovaciones tácticas soviéticas y extranjeras, discutiéndolas en colectividad. Se considera que las mejoras de las tácticas no deben ser obra exclusiva de Oficiales antiguos.

Los ejercicios se llevan a la práctica en la mar lo antes posible. Se da gran importancia a la navegación, debiendo los Comandantes comprobar las aptitudes de sus Oficiales de Navegación sin confiar en ellos por entero. Además, con objeto de desarrollar su iniciativa y sentido de la decisión, deben acostumbrarse a operar sin recurrir a su Comandante, ya que, en combate, el confiar en el apoyo de otros resulta peligroso.

Los ejercicios se organizan de acuerdo con tablas pre-establecidas; por ejemplo, inmersión, navegación silenciosa, cálculo de condiciones de propagación acústica, elección de fre-

cuencias de radio y potencias, con objeto de enlazar al primer intento, lanzamiento de torpedos desde todos los ángulos y ataques a los buques, escoltados o no escoltados.

El empleo del periscopio está cada vez más limitado y el lanzamiento se ha de efectuar a distancias comprendidas entre 2,000 a 4,000 yardas.

Para tener éxito en un ataque, las instrucciones soviéticas exigen de un Comandante de submarino: a) audacia; b) precisión en la navegación; c) estimación exacta del enemigo; d) conocimiento de la zona; e) información perfecta de los métodos empleados por el enemigo, y f) confianza en su propio buque y equipos. Cuando se cumplen todas estas condiciones, está previsto que la situación se vuelque a favor del submarinista soviético, asegurando la victoria. La perfección en la técnica de ataque conduce a la perfección en el despliegue, aproximación y sorpresa, lo que a su vez garantiza el éxito. Los errores llevan a la pérdida del contacto y, por tanto, al malogro del intento.

A los Comandantes de unidad se les recuerda regularmente que deben condenar la pasividad; lo que cuenta no es el resultado final del ejercicio, sino su calidad; es necesario el control sobre los Comandantes, pero la misión del Comandante de División sigue siendo el planeamiento y dirección de las operaciones de los buques a sus órdenes. Todo se debe ejecutar de acuerdo con un plan y solamente son de gran valor los ejercicios en la mar. Estos planes que se repiten incesantemente y cuyo fin es no dejar nada al azar, no son especialmente favorables para el desarrollo de la iniciativa. Así, el Comandante puede denunciar la pasividad, pero al mismo tiempo se contenta con seguir ciegamente un plan determinado. En pocas palabras, aprecia la iniciativa, pero en cuanto a él mismo, prefiere un rígido control. Si los submarinistas soviéticos han de saber apreciar y aprovechar las situaciones tácticas, que tan continuamente varían en la mar, el sistema marxista habrá de cambiar. Al menos, en cuanto a su aplicación a la guerra.

**Los submarinos y la estrategia soviética.—Influencia histórica.—**

La doctrina naval soviética ha cambiado poco, a pesar de los fracasos experimentados en 1941-45. La reorganización post-revolucionaria de las fuerzas armadas se llevó a cabo basándose principalmente en criterios políticos y sociales. Por ejemplo, a los Oficiales se les eligió fundamentalmente según sus ideas políticas.

Otro aspecto de la doctrina naval soviética es que sus fuerzas no han de luchar nunca solas. La guerra naval es solamente una parte de la guerra general; las fuerzas navales deben de apoyar y ser apoyadas. En la mar se supone que han de luchar juntos contra el enemigo toda clase de buques y armas, en lo que ellos llaman operaciones combinadas. Además, como no se puede dejar nada al azar, debe conocerse todo lo que puede influir en

la guerra, la mar, las costas, las corrientes, el tiempo, etc.; ésta es probablemente la génesis del gran esfuerzo oceanográfico soviético.

La nueva versión rusa de la doctrina naval, a pesar de sus esfuerzos por revolucionar la guerra en la mar, se parece mucho a las normas antiguas adaptadas a las condiciones actuales. Los soviets continúan bajo la influencia de la guerra ruso-japonesa de 1904-05 y tienen la intención de combatir desde posiciones previstas. En 1941, la sorpresa provocada por la brutalidad de la ofensiva germana, la pérdida de valiosos arsenales y la inferioridad técnica en maquinaria, equipos de contra-incendios, torpedos y minas, situó a la Flota submarina soviética, que tanto entonces como ahora era la mayor, en una situación difícil. Aunque dicen que sus submarinos hundieron 700.000 toneladas de buques o mercantes enemigos en 800 patrullas de guerra (de un total de unos 80 millones que circularon por delante de sus periscopios), la realidad es que no lograron cortar el suministro de hierro sueco a Alemania, sin el cual Hitler no hubiera podido continuar la guerra. Las Flotillas de Adiestramiento y Escuelas alemanas de submarinos del Báltico no fueron molestadas hasta 1945 y los convoyes alemanes navegaron con seguridad hasta el mismo fin de la guerra, a pesar de la debilidad de sus fuerzas antisubmarinas. Por esto, con un costo de 100 submarinos perdidos, los soviets lograron un éxito del 1%. De los 12,000 héroes de la Unión Soviética, sólo 10 son Comandantes de submarinos. Sin embargo, aprendieron algunas lecciones: lo inadecuado de sus medidas defensivas iniciales, de sus medios de reconocimiento y de su adiestramiento. Han aprendido el efecto de un ataque simultáneo de aviones, submarinos y buques de superficie, con lo que el valor del esfuerzo masivo se ha visto reafirmado a sus ojos.

En la actualidad, los principios que están de moda en las fuerzas armadas soviéticas son los siguientes: alerta permanente, estar familiarizado con el enemigo y con la geografía local, tener una producción eficiente y masiva de armas, tener al enemigo bajo continua presión para hacerle agotar sus fuerzas y tener bases móviles. La aplicación de estos principios a la guerra submarina resulta fácil de comprender.

**Misión de la flota submarina.—**

El axioma básico, naval y militar, de los rusos, es la inviolabilidad de su territorio. Aunque por razones de conveniencia han elegido la coexistencia pacífica como medio de llevar a cabo la guerra comunista, la teoría requiere una vigilancia permanente para evitar ser sorprendidos, provocados o verse envueltos en una guerra local. Los rusos no han olvidado jamás las pérdidas sufridas en las guerras de 1904 y 1941, como resultado de ataques por sorpresa y saben que la potencia de las armas actuales haría más eficaces aún tales ataques.

El alcance de los cohetes capitalistas es tal, que la primera misión de

la Flota, y en particular la de los submarinos, es el Control de los mares cercanos a la URSS (mar de Noruega y Mediterráneo, golfo Pérsico, mar de China y mar de Japón).

Siempre hay algunos submarinos en patrullas lejanas, viviendo como si estuvieran en pie de guerra, manteniendo una continua vigilancia sobre el tráfico comercial y militar y recogiendo millares de bits de información sobre su zona de patrulla.

En caso de guerra, este sistema ofrece la ventaja de tener ya buques desplegados y preparados para atacar las líneas de comunicación del enemigo. Lo único que falta es entrar en combate en el momento que se reciba la orden.

Así, tienen los submarinos de gran radio de acción y porta-cohetes desplegados alrededor del mundo, otros submarinos de ataque fondearán minas en los puntos focales de tráfico mercante e inmediaciones. El objetivo sigue siendo las operaciones combinadas, rápidas, masivas, y en profundidad contra blancos estratégicos.

La primera línea de defensa soviética en tiempos de guerra y el ataque a las comunicaciones y costas enemigas por medio de todas las armas disponibles, la más importante de las encomendadas a la Flota soviética, es la protección de los accesos marítimos a la URSS. La tercera línea es la defensa de las costas soviéticas y la seguridad de las comunicaciones costeras.

En las líneas de defensa se incluirán submarinos nucleares con objeto de detectar y atacar a las unidades rápidas enemigas y a los submarinos Polaris. En este último aspecto, los submarinos nucleares son muy importantes, ya que sólo ellos son capaces de operar bajo el casquete de hielo polar contra sus enemigos americanos. Esta triple estrategia proviene también de una máxima marxista: Proteged los flancos, atacad los del enemigo y evitar quedar aislados de vuestras propias bases. La superioridad de fuerzas se logra por una acción de apoyo mutuo con todos los medios (aire, mar y cohetes) disponibles y por la combinación de ataques que compensen la debilidad de las unidades consideradas aisladamente. Este es el frente impermeable, el frente de granito tan querido de los soviets. Una vez más, volvemos a encontrar a las unidades en varios niveles o líneas, con objeto de garantizar una presión continua y masiva.

Los submarinos operan por divisiones con unidades aéreas y cruceros por cohetes. Con o sin reconocimiento aéreo, buscan al enemigo para asestarle una serie de contundentes ataques.

Con objeto de realizar ataques en grupo, maniobran con independencia para reunirse en un punto prefijado. Algunas unidades llevarán a cabo misiones especiales, tales como reconocimiento o desembarco de agentes en territorio enemigo.

Los que operan en mares interiores (Báltico y Negro) tienen misiones similares. Para los soviets, Suecia y

Turquía son enemigos en potencia que obligan a la Unión Soviética a mantener fuerzas en sus mares para caso de agresión, pero naturalmente menores que las estacionadas en otras zonas.

En caso de guerra, los objetivos que han de destruir los submarinos están perfectamente fijados; la potencia marítima occidental en todas sus facetas, fuerzas navales, fuerzas de invasión, flotas mercantes, arsenales y astilleros, muelles, diques, canales, esclusas, Centros Navales de Adiestramiento y Escuelas Técnicas Navales.

En realidad, se trata de un plan, tanto para la destrucción de los elementos a flote como de los necesarios para su servicio y reconstrucción.

**La amenaza.—**

¿Ha logrado el marxismo revolucionar la estrategia Naval? ¿Le ha proporcionado nuevas normas, lógicas y definitivas? Según la opinión de este observador, nó. Sin embargo, no hay que empequeñecer el progreso hecho por los soviets. Naturalmente, han encontrado dificultades. Esto era inevitable en un país tan diverso, en el que la creación de fuerzas militares de valía siempre ha sido un problema.

Las armas de destrucción han alcanzado una potencia tal que la Flota submarina soviética, a pesar de todas sus deficiencias, es una amenaza por su número, por su despliegue permanente, su armamento nuclear y táctico y su continua mejora.

De acuerdo con el dogma comunista, la mayor fuente de guerras es una alianza de países capitalistas, como la NATO. En una guerra con la NATO habría que luchar necesariamente en aguas europeas, cerca de Rusia y de las zonas de producción y adiestramiento de Rusia.

La URSS tiene unas costas con un desarrollo enorme, e incluso los mares interiores podrían resultar campos de batalla, a través de los cuales el enemigo sería capaz de alcanzar importantes centros de producción.

A su vez, Occidente siempre necesitará controlar los mares a través de los cuales llegan los materiales indispensables y por donde debe de transportar su potencia militar. El más importante de estos mares es el océano Atlántico.

Finalmente, siempre es posible una guerra marginal limitada en una zona no vital y la mar sigue siendo una zona en la que incluso es posible el empleo de armas nucleares tácticas sin riesgo de precipitarse en una guerra nuclear total.

En la coexistencia pacífica, la Marina tiene a su cargo un papel más importante que cualquiera de las otras fuerzas armadas de la URSS. Esta coexistencia es sólo una etapa en el conflicto entre marxismo y capitalismo que proporciona otras formas de continuar la lucha, particularmente la subversión. Esto último, naturalmente, exige fuerza y la presencia de unidades numerosas en la mar, especialmente submarinos, que puedan prestar un precioso apoyo a los elementos subversivos en países no comunistas.

Sin embargo, en las Fuerzas Armadas, no se considera a la Marina como elemento decisivo del momento. Este papel se le ha asignado a los cohetes lanzados desde tierra y a las Fuerzas Aéreas Estratégicas.

**La mejor arma de los rusos.—**

Parece ser que hoy día la URSS ha logrado que sus deseos de potencia marítima se realicen en mayor grado que en el pasado. La Marina, con sus nuevas armas, tiene una nueva importancia política a pesar de que su influencia en la estructura de las Fuerzas Armadas soviéticas siga siendo pequeña.

La mar, que antes era para Rusia un foso infranqueable, ha dejado de serlo. Las grandes distancias y las costas protegidas por los hielos han sido franqueadas por los Polaris. Ahora a pesar de la distancia, del frío y de la necesidad de llevar a sus buques muy lejos del continente eurasiático, la Unión Soviética debe de estar preparada en todo momento para operar en la mar.

La teoría militar soviética implica mantener permanentemente una línea de vigilancia avanzada; la dispersión de fuerzas a que esto da lugar lo convierte en una misión compleja. La Flota submarina soviética ocupa esta línea avanzada. Al mismo tiempo se ha convertido en la mejor arma para atacar al enemigo en los puntos vitales si se llegara a un conflicto decisivo. Como se ve, esta estrategia se apoya en un despliegue inicial defensivo.

El carácter ruso y el sistema comunista representan verdaderos handicaps. La obsesión del pasado afecta de forma negativa a todos los Almirantes que hoy se hallan en el poder y que en su día experimentaron los desastres de la guerra. No pueden olvidar qué, a pesar de la superioridad numérica rusa, la iniciativa siempre estuvo en manos de los alemanes. Tampoco pueden olvidar el ataque por sorpresa de 1941 (que no es la primera vez que sucede en Rusia) y en la actualidad lo siguen teniendo, pues si bien sus líderes consideran necesaria la producción masiva de submarinos aún después de haber estallado una guerra, sus Almirantes saben que esta política no es realista, al reconocer que la economía soviética no ha sido nunca tan vulnerable como lo es ahora. Incluso en tiempo de paz, el mantenimiento de una flota tan numerosa como la Flota submarina y el proveer personal para dotarla, pesan de forma agobiante en el presupuesto. A la vista de los pobres resultados del pasado, un occidental se podrían preguntar si esta Flota no resultaría más eficaz si no fuera tan numerosa.

Pero sea como sea, y aunque se pueda afirmar que no resulta tan peligrosa como lo fue la Flota alemana de Uboote, la cuantía de sus unidades y la perseverancia de que dan muestras en su deseo de superar en calidad y eficacia a los mejores submarinos de las Marinas occidentales, es suficiente para hacer de ella un adversario temible.



# CRONICAS DE AYER

**TRADICIONES NAVALES PERUANAS.—**

Por el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

a JAVIER CORREA MILLER

## Una Petición Sui Géneris

En los tiempos actuales todavía se recuerda en nuestro medio naval un curioso petitorio, presentado el 1º de diciembre de 1950 por un grupo de damitas loretanas, al por entonces Ministro de Marina, Vice Almirante Roque A. Saldías Maninat.

El caso fue que habiendo viajado dicho funcionario a Iquitos, para concretar la compra de los terrenos pertenecientes a la familia Grandes de esa localidad, su excelencia hallábase muy contento por haberlo logrado, desde que ello le permitía poner en marcha el proyecto de edificar sobre áreas saneadas, la Base Fluvial de Santa Clotilde y sus más necesarios predios, sobre la margen izquierda del pintoresco río Nanay.

Como la cosa había marchado a pedir de boca, el Comandante General de la Fuerza invitóle a seguir haciéndola en la Cámara de Oficiales, y después de un pequeño cocktail con sus respectivos entremeses, pasó el grupo a almorzar y a hacerle "cama" al vino.

Por ese entonces el Comedor de Oficiales —Cámara, como lo llamamos en el argot naval—, se encontraba situado en plena ciudad y casas de por medio con un colegio de monjas, en el que lo más graneado de las niñas iquiteñas recibía educación; casi a su frente se erguía la vieja pero cómoda casona de la Comisión de Límites, con su patio de claustro conventual, sus azulejos y su hermoso jardín pleno de flores y frutales, incluyendo reventados y sabrosos "caimitos" que parecían de miel, plátanos y "taperibás". Todo este conjunto de edificios se alzaba en una transversal del jirón principal de la ciudad, la calle Sargento Lores Tenazoa para ser más exacto.

Ministro, Jefes y Oficiales se encontraban ya sobre el segundo plato, en charla diversa pero amena y optimista, cuando de improviso se comenzó a percibir un cierto bullicio callejero, de tono atiplado e indiscutiblemente femenino. Alguno de ellos pensó seguramente en que las colegialas vecinas marchaban de paseo, pero no era tal. El cotorreo se fue acercando más y más, hasta apagar la conversación y poner inquietos a los comensales. La mortificación llegó a su colmo —que me permito calificar de estético—, al entreverse en el pasadizo un enjambre de bien formados bustos, torneadas piernas y faldas ajustadas, que amén de las voces alborotadas que les hacían lógica compañía, no dejaban duda sobre las intenciones de las damiselas: las propietarias de tantos bellos atributos, portando un curioso memorial, ¡querían hablar, todas a la vez, con el señor Ministro!

El secretario de este último, Comandante Carlos Salmón Cavero, se vió en la obligación de levantarse de la mesa para poner en claro el intríngulis. Ordenada que fue la cosa, y sin que pudiera impedir que una comisión de las susodichas ingresara al local representando a su grupo, se encargó al furriel de la Fuerza Fluvial, Jorge Flor Bustamante —quien se me hace, que por estar presente sin habérsele llamado, era el autor intelectual del petitorio—, que diese lectura al memorial de marras y enterase al auditorio. El resto de damitas atisbaba la escena desde las ventanas que daban a la calle.

Flor Bustamante, de pie en medio de la sala y sin tenerlas todas consigo, enarcó las cejas, tomó el papel en mención, y mirando de soslayo al ministro le espetó los siguientes versos:

JUSTICIA

Señor Almirante, Ministro de Marina;
las que suscriben, vecinas de esta fina
ciudad, que mil encantos atesora,
os dan la bienvenida en esta hora
a esta tierra de riquezas y placeres,
de mujeres bonitas y hechiceras.
Y, con el mayor respeto y cortesía
—cual cumple a vuestro rango y jerarquía—
a Vuestra Excelencia suplican que clemente,
despojándose de toda autoridad,
con un rasgo de noble humanidad
resuelva muy prontito lo siguiente:

Obvio resulta imaginarse lector, que ante introducción tan inesperada, el señor ministro debió también enarcar las cejas al oír los versos

aquellos, y poniendo una cara de prosa como para no ser descrita, se apresto a escuchar el resto:

Y mutatis mutandi, con tu venia lector y con la del padre putativo del rimado memorial, me permito introducir insignificantes cambios en algunos de los versos —aunque no tenga dedos para organista—, con el fin de pulir vocablos y ajustar el metro, sin que ello signifique desvirtuar el sentido principal de esta tradicioncita. Sigo enterándote.

Ha mucho tiempo que vemos impacientes
que el Ministerio que a su cargo tiene,
para cuidar la flota que sostiene
en estas aguas llenas de valientes,
nos envía oficiales ya casados,
que a fuer de ser mimados y halagados,
no podemos hacer que afecto sientan
por chicas de la tierra en que se encuentran;
suspirando y pensando en la adorada
que en la ciudad del Rímac les espera,
nos fingen y nos besan: ¡casi nada!
largándose de aquí, de esa manera.
Usted comprenderá, señor ministro,
que aguardando, tal vez nos salgan canas,
sin figurar ¡jamás! en el registro
de "jefas", en las naves loretanas.
No escapará, sin duda, a su criterio
lo malo de seguir con dicha norma;
os rogamos que vuestro Ministerio
la haga abolir, hoy mismo, en toda forma...

Llegado a ese punto de la lectura, quien lo hacía hubo de detenerse para carraspear; ¡tate —se dijo el señor Ministro para sus adentros—, ahora ya se de que lado les aprieta el zapato!

La exposición prosiguió, en medio del natural interés:

A Usía, suplicamos reverentes
que acceda a nuestra justa petición,
transladando a la costa a los renuentes,
casados o viuditos sin acción;
que traiga en su lugar tiernos efebos
sin compromisos: ardorosos bardos,
que nosotras sabremos conquistarlos
ganándoles entero el corazón.

¡A buena hora mangas verdes!, debió decirse el ministro pensando en los nombramientos ya firmados y listos que dejó en Lima. Que cada palo aguante su vela, que lo que es a mí se me pasa y se me cuela, porque ésta si que no estaba en mis apuntes y ni siquiera la imaginaba. Prosiguió escuchando:

Haremos que trabajen con ahinco;
con honor, por su patria y por su dama
para que cada nave loretana,
¡tenga un cañón que valga hasta por cinco!
Y así, si el enemigo prepotente
nuestro suelo pretende hollar luchando,
a la vera del río floreciente
¡cada buque tendrá doble comando!
Señor ministro, ya que es usted tan bueno
—y nunca goza con algún mal ajeno—,
anule para siempre esa medida
y que Dios guarde su preciosa vida,
por tantos y felices largos años
¡como nos dan los marinos, desengaños!

¡Zapateta!, la que se va armando aquí —pensó el orador, auscultando la cara del ministro—; aquí estoy porque he venido, y si sé no lo hubiera hecho... ¡ya siento que se me oprime el pecho!

Una venia protocolar y cierta forzada sonrisa, debieron tener las audaces damitas de parte del ministro, antes de retirarse. Es de suponerse que el Almirante ni estaba para versos ni le gustaban..., ¡con lo lacónico que era!

El secretario, con sus entorchados de ritual y su natural gentileza, las acompañó hasta la puerta. Contentas debieron irse, porque de seguro les prometió que se estudiaría la petición.

Se me hace que el señor ministro, después de una sesión declamatoria de tantos bemoles, debió quedarse con el compás de los versos en la cabeza. Le imagino preparando la contestación adecuada, de rima lacónica y tajante, de acuerdo, por supuesto, con sus propias y personales ideas. De haberlo redactado en el momento, le habría salido un pareado más o menos así:

¿A mí con majaderías?
Deniego y firmo: Saldías.

Y debió firmar —mentalmente, se entiende—, porque un año después de leído el memorial aludido, este tradicionista, casado y con dos hijos, fue destinado a la Fuerza Fluvial del Amazonas, debiendo constituirse en Iquitos "en el término de la distancia".

Cuando llegó a la hermosa capital de Loreto, se dio con la sorpresa de que..., ¡todos los jefes y oficiales de dotación, exceptuando a dos, eran casados!

# Una Visita a Grau en la Noche de su Cumpleaños (1)

Por el señor BARTOLOME MITRE VEDIA

No estoy bien seguro, pero me parece que fue en una tarde del mes de Junio de 1876, que hallándome en Lima, recibí una invitación de Grau para asistir a una pequeña reunión de confianza que daba a la noche en su casa, con motivo de su cumpleaños.

Había tratado a Grau durante mis anteriores visitas a Lima, y justo apreciador de sus nobles prendas personales, entre las cuales descollaba su rectitud nunca desmentida, y su carácter extremadamente benévolo, sentía por él un sincero afecto, mezclado a la más viva simpatía. Fue por tanto con verdadero placer que acepté la expresada invitación, y no menor la satisfacción con que estreché su mano, cuando al presentarme en el vestíbulo de su casa, en compañía de mi esposa, salió a recibirnos con su habitual cordialidad y bondadosa sonrisa.

A pesar de que las canas habían empezado a invadir su barba y cabellos, y de que en su rostro habían dejado más de una visible huella los afanes, los trabajos y la intemperie, adivinábase a primera vista que no podía tener mucho más de cuarenta años, como en efecto no los tenía, según acabo de verlo por los rasgos biográficos de Grau, incluídos por Vicuña Mackena, en un artículo que ha hecho más bien a mi alma, que cuanto se ha escrito en Chile desde que estalló la abominable guerra que aún busca por entre ríos de sangre, una solución que allane por la razón de la fuerza, dificultades que pudieron y debieron allanarse por la fuerza del derecho y de la santa fraternidad americana.

Mandaba ya entonces el "Huáscar" el que tan merecida celebridad debía dar a este buque con el trascurso del tiempo, y, como era natural, no faltaba en la familiar reunión ni uno sólo de los oficiales francos del monitor peruano, varios de los cuales conversaban con su jefe, en una pequeña pieza contigua al salón, cuando el azar me llevó cerca de ellos.

—Y que noticias tiene Ud. de su tierra, mi amigo Mitre, me preguntó afablemente Grau, al ver que yo me disponía a alejarme de su lado, temeroso de parecer indiscreto.

—Nada de particular, me apresuré a contestar, aproximándome al grupo de oficiales.

—Y qué tal con los brasileros? Ya no les dan trabajo?

—Parece que por ahora todo aquello está muy tranquilo.

—Hum, malos vecinos son esos! agregó en tono jovial Grau, —Yo en lugar del Gobierno Argentino, tendría el ojo muy alerta con ellos, y cuidaría de que no pudiesen nunca tomarme desprevenido.

—En cuanto a eso, creo que no hay porque tener cuidado repliqué. No sería la primera vez que nos encontrábamos con esos señores.

—Sí, todo está muy bueno por tierra, pero por agua?

—Ah, lo que es en eso, no puede negarse que el Imperio nos lleva inmensa ventaja, pero ya nos arreglaremos, para que no nos corran así no más a dos tirones y en último caso les pediremos prestados a ustedes el "Huáscar" y algún otro buquecito que no les haga falta por el momento!

Grau se sonrió de una manera especial al oir esta respuesta mía, dada, como se comprenderá fácilmente, en tono de broma, y señalando a sus oficiales con una picaresca quiñada agregó.

—Pues ha de saber Ud. que ya anduvieron estos caballeritos alborotados por irse a Buenos Aires, cuando fue su padre de Ud. al Brasil, y se creía inminente la guerra. Tanto que fue necesario ponerse medio serio, para hacerlos entrar en vereda, no fuera que un día se largaran con "Huáscar" y todo!

—No éramos nosotros los únicos, comandante... ¡empezó a decir uno de los oficiales, cuando no recuerdo por qué circunstancia se vio Grau obligado a separarse de nosotros. Al verlo alejarse, agregó el mismo oficial:

—Ahí donde Ud., lo vé, él era el más embullado de todos por mandarse mudar!

. . . . . .

Han pasado algunos años desde aquella agradable fiesta, y Grau, y sabe Dios cuantos de los oficiales que ví en élla a su lado, departiendo amigablemente, han rendido la vida ante el altar de su patria, cayendo como héroes sobre la cubierta del buque en que habrían querido venir a pelear por la República Argentina, amenazada por enemigos extranjeros.

El deseado viaje a las pintorescas riberas del Plata, se ha convertido en viaje a la espléndida región de la inmortalidad y de la gloria.

*B. Mitre y Vedia.* (2)

Buenos Aires, Octubre 25 de 1879.

(1) CORONA FUNEBRE.—HOMENAJE DE LA REPUBLICA ARGENTINA A MIGUEL GRAU.— Páginas sueltas arregladas por Héctor F. Varela.— Buenos Aires.— Imprenta de EL PORTEÑO, Belgrano 79.—1879.

(2) Bartolomé Mitre y Vedia, hijo del General Mitre, llegó al Perú en 1864, como Secretario de la Misión Diplomática que presidió don Faustino Sarmiento, casó en Lima, con la señorita doña Agripina Escardó. Uno de sus descendientes, el doctor Bartolomé Mitre, es hoy Director de "La Nación" de Buenos Aires.—

# Acotación Naval en Gotero

Por el Capitán de Navío A.P. (R)
J. J. ELIAS

Gota Nº 1.—(1821)

San Martín encargado del Poder Ejecutivo.

Habiéndose organizado en Febrero de 1821, por disposición del Reglamento Provisional de Huaura, la administración del territorio peruano ocupado por los patriotas, el 12 de Febrero del citado año se encargó del Poder Ejecutivo el Capitán General don José de San Martín. En esta forma viene a ser el primer gobernante del Perú republicano.

---

Gota Nº 2.—(1821)

**Consejo de Estado.**

Organismo establecido por el Estatuto Provisional de 1821, con carácter consultivo para ayudar al Protector en sus planes de gobierno. La mayoría de los miembros tuvieron títulos nobiliarios. Al citado Consejo se le dió el tratamiento de **Excelencia.**

---

Gota Nº 3.—(1821)

**Bergantín Belgrano.**

Este Bergantín fue comprado en el Callao el 29 de Setiembre de 1821, para la flamante Armada peruana; se le armó con 17 cañones y se llamaba el **Guerrero.** Al mes siguiente, cambió su nombre por el de **Belgrano.** En esta forma se rendía homenaje a don Manuel Belgrano, ilustre guerrero y político argentino (1770-1820), caudillo de la guerra de la independencia de su país e iniciador de la revolución contra España (1810); había vencido a los realistas en Tucumán y Salta, siendo el diseñador de la bandera argentina; fue pues en su honor que San Martín, el 7 de Octubre de 1821, ordenó que el **Guerrero** se denominara **Belgrano.**

---

Gota Nº 4.—(1821)

**Comandante de Marina interino.**

Podíamos denominar al presente hecho como el primer acto de las diferencias entre Monteagudo y Guise. En efecto, con fecha 12 de Octubre de 1821, el Ministro de Guerra y Marina don Bernardo Monteagudo le avisa al Comisario de Primera Clase don Salvador Soyer, que S.E. el Protector ha tenido a bien nombrar interinamente como Comandante de Marina al Capitán de Navío don Roberto Forster, por enfermedad y renuncia del de la misma clase don Martín Jorge Guise. Sabemos que esto no se llevó a cabo y Guise continuó actuando por unos días más.

---

Gota Nº 5.—(1821)

**Los pasajes no comprenden a familiares.**

El 13 de Octubre de 1821, el Ministro Monteagudo le hace conocer al Comisario Soyer que, los ajustes de pasajes destinados a los Generales y Jefes del Ejército español, comprendidos en la capitulación para la entrega de la Plaza del Callao, se limitaran puramente a esos individuos, sin comprender familiares y criados. ¿Podíamos decir que aquí está retratado Monteagudo? En realidad, sus odios fueron africanos. Siete días más tarde, en otra comunicación, ordena Monteagudo al Comisario que ya no se contrate el pasaje del Mariscal de Campo don Manuel Olaguez Feliú, por haber sido auxiliado con mil pesos, que se le ha mandado entregar; al mismo tiempo reitera al Comisario respecto a los ajustes que haga por pasajes de los Generales y Jefes españoles, comprendidos en la entrega de la Plaza chalaca, debe ser solamente relativo a sus personas, sin incluir familias ni criados.

---

Gota Nº 6.—(1822)

**El Marqués de Torre Tagle como Supremo Delegado.**

Deseando efectuar una entrevista con Bolívar y con ánimo de apartarse de los negocios públicos, don José de San Martín nombra al Gran Mariscal Marqués de Torre Tagle como Supremo Delegado, el 19 de Enero de 1822, otorgándole las facultades que según el Estatuto, le correspondían; ejerció el Poder Ejecutivo hasta el 21 de Agosto de 1822.

---

Gota Nº 7.—(1822)

**Miguel del Llano y Nájera.**

Nacido en Guatemala. Viajó al Perú el año 1818; sirviendo a la causa realista fue de los capitulados a la par que el General La Mar. En 1822 ingresó a nuestro servicio con la clase de General de División. La relación que presenta con la Marina se basa en haber tomado parte, al lado de La Mar y de don Francisco Salazar, en decidir que el marino español Villegas capitulase, entregando a nuestro país las hermosas fragatas **Prueba** y **Venganza,** negociaciones llevadas a cabo en Guayaquil.

---

Gota Nº 8.—(1823)

**Patrona de las Armas Nacionales.**

Por Decreto del Presidente de la República don José Bernardo Tagle, su fecha 22 de Setiembre de 1823, fue declarada la Virgen de las Mercedes como Patrona de las Armas del Perú, o sea numen tutelar de los Ejércitos Libertadores.

---

Gota Nº 9.—(1824)

**Rodil comanda el Real Felipe.**

El 5 de Marzo de 1824, el Brigadier realista Rodil, se hace cargo del mando del Real Felipe del Callao. Nadie habría adivinado cuánto significaría este nombramiento para la historia patria.

---

Gota Nº 10.—(1825)

**La Serna se despide del Perú con honores de Virrey.**

Cuando el 1º de Enero de 1825, llegó La Serna con toda su comitiva al puerto de Quilca, encontró al Capitán de Navío don Roque Guruceta con los restos de la Escuadra de su país, esto es, con los Trasportes **Trinidad, Real Felipe** y **Clarington,** el Navío **Asia** de 72 cañones, la Corbeta **Ica** de 30, y los Bergantines **Aquiles** de 20, **Pezuela** de 18 y **Constante** de 14. En Quilca, el hombre que había sido Virrey del Perú y el derrotado de Ayacucho, tomó pasaje en la Fragata francesa **Hernestine,** la cual se en-

contraba en dicho puerto, junto con los Generales Valdez, Villalobos, Landázuri, Ferraz, el Coronel Santa Cruz, otros oficiales de menor graduación y paisanos. Dice Mariano Felipe Paz Soldán: "Hechos todos los arreglos la **Hernestine** dió la vela el 3 de Enero: la Escuadra despidió al Virrey con una salva de artillería; últimos honores que recibía el último mandatario del Perú Colonial, y en seguida partió para los puntos acordados".

---

Gota Nº 11.—(1825)

**Un aspecto de la lucha contra Rodil.**

El 4 de Abril de 1825, como era frecuente hubo un encuentro en tierra entre la infantería española que protegía a su caballada la cual fuera sacada a pastar y una columna patriota en línea de guerrillas. En el mar, las lanchas de Rodil navegaron hasta la costa de Miranaves, mientras las fuerzas sutiles patriotas apoyadas por la **Limeña,** sostuvieron con aquellas un nutrido fuego por dilatado tiempo, hasta que se presentó parlamento entre la Plaza y los sitiadores por mar.

---

Gota Nº 12.—(1829)

**Nacimiento de don Francisco Rosas.**

El 2 de Abril de 1829, nace el doctor don Francisco Rosas en la provincia de Chancay, siendo sus padres el reputado doctor en medicina don Francisco Rosas y la señora doña Melchora Valcázar. Así vino al mundo uno de los políticos más patriotas que tuvo el Perú.

---

Gota Nº 13.—(1829)

**El armador mejicano don Manuel Marín.**

El armador mejicano don Manuel Marín, en 1829 adquirió en el Callao el Bergantín Goleta holandés **Rápido,** pidiendo permiso para llevarlo con la bandera de su patria. Le cambió de nombre titulándolo **Soledad.**

---

Gota Nº 14.—(1829)

**El inválido Cabo de 1ra. don José Morales.**

El Cabo de 1ra. don José Morales, tripulante de la Corbeta **Libertad,** quien tomara parte en el combate de Punta Malpelo el 31 de Agosto de 1828, contra los buques colombianos **Pichincha** y **Guayaquileña,** resultó malogrado de un brazo y en noviembre de 1829 fue declarando oficialmente inválido.

---

Gota Nº 15.—(1834)

**Respecto a quienes asalten castillos, plazas y cuarteles.**

La Convención Nacional, bastante antimilitarista, da una ley promulgada por Orbegoso, estableciendo que sólo en tiempo de guerra serían sometidos al fuero militar quienes cometiesen el delito de asalto a los castillos, plazas y cuarteles; y si el delito fuere cometido en tiempo de paz, sólo serían juzgados por los tribunales ordinarios. La ley tiene fecha Julio 1º de 1834.

---

Gota Nº 16.—(1841)

**Proponiendo que el "Constitución" se repare en Paita.**

En vista del mal estado en que se encontraba el Bergantín de guerra **Constitución,** el Comandante General de Marina, con fecha 8 de Mayo de 1841, adjuntaba los partes del Comandante del buque y del Mayor de Ordenes del Departamento con los presupuestos respectivos, y proponía al Ministro del ramo que sino existía en el Callao necesidad de esa nave se ordenara que marchase a Paita en donde se lograría que los trabajos fueran hechos con el mayor ahorro.

---

Gota Nº 17.—(1841)

**Llegada de naves.**

El 13 de Julio de 1841 a las12 de la noche, fondearon en el Callao la goleta de guerra **Libertad** y la Barca de guerra **Sirena,** ambas procedentes de Huanchaco, la primera al mando del Teniente Román y la segunda del

Teniente 2do. Pedro Roel, trayendo de trasporte al Coronel Layseca, Sargento Mayor Espinar, Capitán González y diez individuos en calidad de presos.

---

Gota Nº 18.—(1842)

**Llegada del Comandante Salcedo.**

Comunicaba el 17 de Febrero de 1842 el Comandante General de Marina al Ministro del ramo que, don José M. Salcedo ex-Capitán de Fragata de la Armada Nacional, había llegado al Callao como pasajero del Bergantín nacional **Ayacucho,** procedente de Talcahuano, y de inmediato lo había hecho detener a bordo del citado barco "por haber sido expatriado por el Supremo Gobierno"; ahora esperaba la resolución que tuviera a bien emitir la Superioridad. Uno de nuestros más brillantes marinos, como lo fue Salcedo, venía a sufrir las consecuencias de los odios políticos.

---

Gota Nº 19.—(1843)

**La miseria en el Cuerpo naval.**

Encontrándose Forcelledo de Comandante General de Marina, recibió la orden superior a fin de que la Oficialidad del Cuerpo General y Político de la Armada, se presentara correctamente uniformada con las prendas e insignias correspondientes a sus clases. Forcelledo expuso en oficio del 13 de Enero de 1843 que, repetidas veces había emitido órdenes en tal sentido, más al fin tuvo que desatenderse porque no había sido posible conseguir el objetivo, debido a la falta de sueldos que sufría la Oficialidad. Agregaba no encontrar más solución que le autorizara el Supremo Gobierno a celebrar una contrata con un sastre a fin de que proporcionara lo necesario para la decencia de los Oficiales, conforme al modelo reglamentario y "cuyo pago debe ser por cuenta de ajustes, como se ha practicado con el Ejército".

---

Gota Nº 20.—(1844)

**Nacimiento de don Toribio Raygada.**

El 23 de Febrero de 1844, nació en Lima del matrimonio del General don José María Raygada y doña Juana Oyarzábal y de la Canal, el

que sería más tarde Benemérito Contra Almirante don Toribio Raygada, ilustre marino y funcionario público, que al decir de quienes lo trataron impresionó siempre como un gran señor.

---

Gota Nº 21.—(1846)

**Por el restablecimiento de la Escuela Náutica.**

En **El Comercio** de Lima, su fecha Julio 13 de 1846, hay un artículo titulado "Clamor a Su Excelencia", solicitando al Presidente de la República Mariscal don Ramón Castilla, el restablecimiento de la Escuela Náutica o Academia de Marina.

---

Gota Nº 22.—(1853)

**Ningún Comandante puede licenciar personal.**

Dispuso la Comandancia General de Marina con fecha 4 de Febrero de 1853 que, ningún Comandante de buque de guerra estaba facultado para licenciar a los individuos de su tripulación, sin previo permiso de la Comandancia. Al efecto, se debería pasar a dicha Comandancia un parte de los individuos que por haber cumplido su empeño o por otra causa, merecían licenciarse, para que después de correr el expediente y poner la correspondiente constancia por la Mayoría de Ordenes y Tesorería, se librasen las órdenes para su desembarque, consultando de este modo la mayor regularidad en el servicio.

---

Gota Nº 23.—(1855)

**Una medida desagradable para la Marina.**

Con fecha Enero 17 de 1855, quedó nombrado como Jefe de la Sección de Marina del Ministerio de Guerra y Marina el Comisario de Guerra don Francisco Morales, con independencia del Oficial Mayor. Esta medida cayó mal en la Armada.

---

Gota Nº 24.—(1855)

**Desarme del Bergantín "General Gamarra".**

Con fecha Enero 20 de 1855, el Presidente Provisorio dispuso que el Bergantín de guerra **General Gamarra,** fuese desarmado en lo absolu-

to, depositándose en el Arsenal su artillería, parque y todos sus pertrechos navales y que el buque quedase a cargo de un Oficial y cierto número pequeño de marineros.

---

Gota Nº 25.—(1855)

**La Goleta "Libertad" en peligro.**

El Comandante de la Goleta de guerra **Libertad** dió aviso recibido en el Callao el día 23 de Enero de 1855 que, su nave se encontraba "abatida por las aguas", en el paralelo de Pachacamac; con conocimiento del Presidente y Ministro del ramo, se dispuso que en el momento zarpara del Callao el Vapor **Ucayali** o el que se hallase más expedito, con dirección al punto indicado, desde donde daría remolque a la **Libertad.**

(Continuará).

# La Guerra en el Mar

Por: JAVIER BUENAÑO M.

## III

## LA BATALLA DE LA ISLA SAVO

En el primer artículo de esta serie publicado el día 17 de julio hacía una relación de la situación reinante en la isla de Guadalcanal en la cual había desembarcado Infantería de Marina de los EE. UU. tomando por sorpresa a la pequeña guarnición japonesa. La misma situación imperaba en el presente caso.

El día 7 de agosto de 1942 los americanos acababan de poner pie en Guadalcanal habiendo desembarcado una fuerza de 11,000 infantes en 16 transportes y protegidos por una poderosa fuerza aero-naval. Los japoneses también tenían considerables fuerzas navales distribuídas en islas vecinas y entre estos grupos estaba la División de Cruceros Nº 6 al mando del Vice-almirante Mikawa que consistía de los cruceros pesados "Chokai", "Aoba", "Kako", "Kinugasa", "Furutaka" y los cruceros ligeros "Tenryu" y "Yubari" y el destroyer "Yunagi". Tan pronto tuvieron los japoneses noticias del desembarco americano movilizaron rápidamente sus fuerzas para asestar el contragolpe. Como la división de cruceros del Almirante Mikawa era la más cercana al teatro de operaciones, ésta fue designada para el ataque.

Sabiendo que los americanos tenían superioridad aérea en este teatro de operaciones los japoneses tenían que planear su ataque para llegar a la zona del desembarco de noche, combatir y salir de allí antes del amanecer para no ser atacados por la fuerza aérea enemiga. Bajo este plan de combate se organizó el ataque japonés y la fuerza de Mikawa se puso en movimiento para llevarlo a cabo en la noche del 8-9 de agosto de 1942.

Los americanos igualmente se preparaban para defender el desembarco de sus tropas desplazando sus buques de guerra por las zonas por donde podían atacar los japoneses. La zona más probable por donde podían aparecer los japoneses era la del estrecho de Bougainville que culminaba en la pequeña isla de Savo a corta distancia y al norte de Guadalcanal.

Aquí estaba de centinela una fuerza que consistía de los cruceros pesados "Astoria", "Vincennes", "Quincy", "Chicago", "Canberra",

este último australiano, y varios destroyers equipados con radar para detectar a cualquier fuerza enemiga que se aproximase.

Sin embargo, el radar primitivo de esos días no llegó a descubrir a los japoneses que venían a la velocidad de un tren expreso directamente hacia ellos. Tampoco fueron vistos por los vigías de los destroyers que posiblemente confiados de su radar no ejercían una debida vigilancia visual. En cambio, los japoneses que venían en plan de combate, ya los habían visto a una distancia de 10,000 metros. Hubo un momento de incertidumbre e indecisión en el puente de mando del buque insignia "Chokai" al divisar a los primeros buques americanos que eran los destroyers "Blue" y "Ralph Talbot". Si los atacaban los hundirían ciertamente por la superioridad de fuego de los cruceros japoneses pero esto daría la alarma al grueso de la escuadra americana que los japoneses querían sorprender. El Almirante Mikawa decidió no abrir fuego contra estos dos buques salvo que fuesen descubiertos y así sucedió. Los destroyers americanos seguían su patrullaje tranquilamente sin sospechar que sobre ellos estaban apuntando todos los cañones de la fuerza japonesa listos a disparar en un instante y que los hubiera mandado al fondo del mar en pocos segundos. Los cruceros japoneses redujeron su velocidad de 30 nudos a que habían estado navegando a 22 para pasar entre los dos destroyers enemigos y una vez pasado el peligro de ser vistos la aumentaron nuevamente a 30 nudos para seguir en busca del grueso de la fuerza americana que sabían debía estar unas cuantas millas más al sur. Y no estuvieron equivocados ni tuvieron mucho tiempo que esperar pues al poco rato avistaron a los primeros buques pesados del enemigo.

Ya todos los buques japoneses estaban listos para el combate, todos los hombres en sus puestos y los cañones y torpedos listos para dispararse en un instante. Cabe agregar que los japoneses se habían especializado para combatir de noche entre buques a corta distancia. En tiempos de paz la mayor parte de sus ejercicios navales eran de noche y los realizaban con tal realidad que siempre había bajas por choques y otros accidentes. Su dirección de tiro nocturno era de lo mejor, con perfecta coordinación entre proyectores y cañones y un magnífico sistema de señales entre buques. Habían desarrollado este sistema de combatir de noche a perfección antes que el radar cambiara esta táctica, facilitándola grandemente. Eran ya las 11:37 p.m. cuando a 8,000 metros avistaron a tres cruceros. Ya era el momento cumbre, ya era el momento para iniciar la tan deseada batalla, ya era el momento para poner en práctica todo lo que habían aprendido en tiempo de paz en incontables ejercicios y maniobras. El almirante japonés dio la orden de abrir fuego y 50 cañones de 8" más otros menores de 5.5" de los cruceros ligeros al instante vomitaron un mortífero fuego. También lanzaron una andanada de torpedos. A los pocos segundos los proyectiles dieron en sus

blancos y los cruceros americanos se incendiaron. En pocos minutos los torpedos alcanzaron los cascos enemigos sellando definitivamente su suerte. En la zona de los buques americanos el mar estaba iluminado casi como de día por los incendios de los buques que se hundían facilitando este hecho la puntería japonesa. En cambio ellos permanecían en la oscuridad de la noche.

Hay que advertir que los americanos fueron tomados de sorpresa por este bien planeado ataque japonés. Ellos habían confiado en su nuevo radar que no logró detectar a los buques japoneses mientras que estos venían en plan de combate nocturno que era el tipo de lucha en que sobresalían. Tal fue la sorpresa y rapidez del ataque japonés que los cañones principales de algunos buques americanos no llegaron a disparar un sólo tiro y se hundieron con los cañones apuntando a proa y popa, como normalmente están en los buques de guerra, y no al enemigo.

Después de este primer encuentro el Almirante Mikawa siguió el semi-círculo de la muerte alrededor de la isla Savo, virando nuevamente al norte por donde había venido, disparando sus cañones y torpedos contra todo blanco que se le presentaba. No habiendo más buques enemigos a la vista decidió el almirante el retiro de su fuerza para alejarse lo más posible del escenario del combate antes del amanecer para no caer bajo el poderío aéreo americano.

El resultado del combate fue desastroso para los americanos pues perdieron hundidos a los cruceros pesados "Astoria", "Quincy", "Vincennes" y "Canberra", australiano, y el crucero "Chicago" y el destroyer "Ralph Talbot" seriamente dañados y la pérdida de más de mil hombres. Los japoneses no perdieron ningún buque y sólo tuvieron que lamentar la muerte de 35 hombres y 51 heridos. Como dato interesante sobre el poderío del ataque japonés se puede indicar que éstos dispararon 1,020 granadas de 8", 176 de 5.5", 592 de 5" y 61 torpedos aparte de cientos de tiros de las baterías antiaéreas que disparaban contra el enemigo.

Sin embargo, el Almirante Mikawa no supo aprovechar de su aplastante victoria en el mar. Al hundirse estos buques americanos ya no tenían protección alguna para sus indefensos transportes que estaban aún descargando hombres y material de guerra en Guadalcanal. Si los japoneses se hubieran reagrupado después del combate y atacado a los transportes, hubieran barrido y acabado con el primer contra-ataque y desembarque americano en islas en poder del Japón. Por una excesiva prudencia, por temor de exponer a sus buques de un posible ataque aéreo al amanecer, el Almirante Mikawa perdió la única oportunidad que tuvo de acabar en una noche con la expedición americana y coronar la victoria ya lograda en el mar con otra aún más importante en la isla de Guadalcanal, de la cual no lograron desalojar a los americanos ni después de seis meses de ardua lucha al término de la cual los japoneses fueron totalmente desalojados para siempre.

## IV

## EL CORSARIO "KORMORAN"

Aparte del hundimiento de buques mercantes que llevaban entre Inglaterra, sus colonias y sus aliados los materiales bélicos y otros vitales para el sostenimiento de la guerra y la vida, el envío de los corsarios alemanes a lejanas aguas tenía otro objeto. Este era apartar de la zona Europea y Nor-Atlántica la mayor parte posible de la fuerza naval británica y obligándola al fuerte desgaste y mantenimiento en lugares apartados de la orbe. En ambos casos los alemanes tuvieron pleno éxito.

Este relato del "Kormoran" es un caso extraordinario y único en la guerra en el mar pues trata de un buque mercante armado que llegó a hundir a un buque de guerra que por su naturaleza era muy superior en todo sentido al corsario. Este buque en tiempos de paz era el carguero "Stiermark" del Lloyd Norte Alemán, construído en 1937, de 8.736 toneladas, de motores Diesel y con un andar de 18 nudos. En todo sentido era un moderno buque de carga igual a muchos que surcaban los siete mares. Sin embargo, después de declarada la guerra, detrás de su pacífica apariencia tenía un mortal poder ofensivo como se verá a continuación.

Al poco tiempo de iniciarse las hostilidades el "Stiermark" fue requisado por la marina de guerra alemana y armado con seis cañones de 5.9", varios antiaéreos de 20 y 37 mm. 4 tubos lanzatorpedos sumergidos y dos hidroaviones. También fue equipado para sembrar 360 minas. Toda su artillería y demás armamento fue hábilmente camuflado detrás de falsas estructuras de cubierta que en un instante desaparecían y quedaban expuestos los cañones listos para disparar sobre su sorprendida víctima.

El 3 de Diciembre de 1940 el "Kormoran", o "Schiff 41" como se le conocía bajo clave, salía de su base de Gotenhaven bajo el mando del Capitán de Fragata A. G. Detmers. Se dirigió a su primera zona de operaciones en la latitud de Cabo Verde bajo el disfraz de la bandera rusa y con el nombre de "Viacheslav Molotov". Navegando entre este Cabo africano y las islas Canarias por donde convergía el tráfico marítimo inglés hacia el Río de la Plata y Cape Town, empezaron a caer sus primeras víctimas. Entre el 6 de Enero, cuando hundió su primer buque, hasta el 13 de Mayo cuando dejó el Atlántico sur, el "Schiff 41" había hundido siete buques con 45,410 toneladas y había capturado un petrolero inglés de 11,900 toneladas que envió a Burdeos.

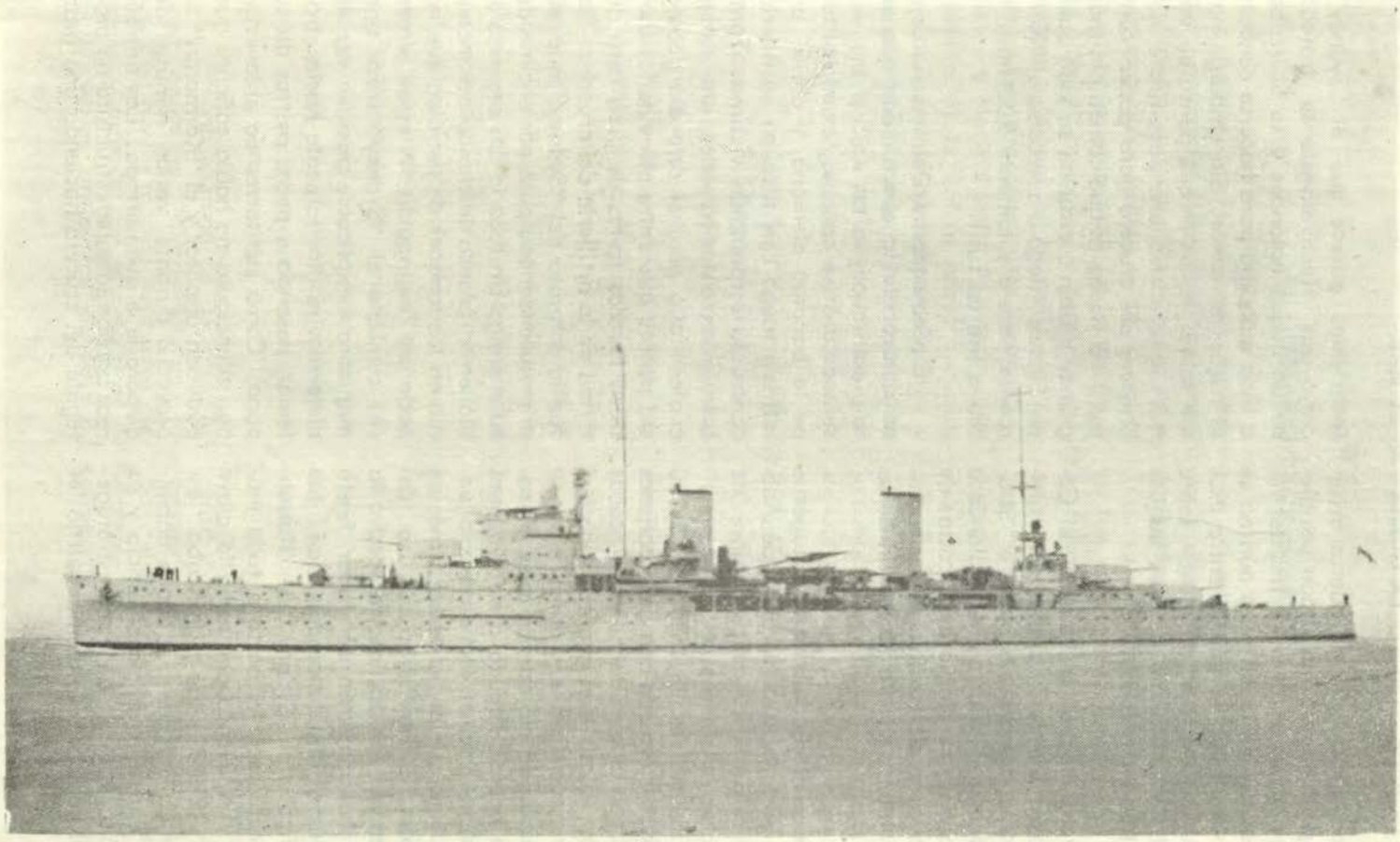
Dobló el Cabo de Buena Esperanza y entró al Océano Indico cambiando el disfraz ruso por el japonés bajo el nombre de "Sakita Maru" y después al de "Kinka Maru". Bajo estos dos aliases el "Kormoran" fue

avistado por buques de guerra británicos pero no fue molestado posiblemente para no agravar las tirantes relaciones con el Japón pues aún no se había declarado la guerra entre esos países. En este mar no tuvo tanta suerte y sólo hundió a tres buques con 11,566 toneladas.

Para mejorar de suerte el Comandante Detmers cambió por última vez su nombre y bandera a "Straat Malaaka" de una línea holandesa de vapores y se dirigió a las costas de Australia donde tuvo lugar su asombrosa victoria pero a la vez fin de su buque.

Su último combate tuvo lugar a 200 millas de la costa oeste de Australia. Allí el 19 de Noviembre de 1941, fue avistado por el crucero ligero australiano "Sydney" de 7,000 toneladas y armado con ocho cañones de 6" aparte de antiaéreos y tubos lanzatorpedos. Tan pronto supo el Comandante Detmers quien era su adversario, se dió cuenta que sus correrías habían llegado a su fin pues no podía el "Schiff 41" escapar al veloz crucero que podía andar a más de 30 nudos. Sin embargo, no se dió por vencido tan fácilmente y tuvo la firme determinación de pelear hasta lo último. Inmediatamente que fue identificado el "Sydney", el "Kormoran" viró hacia el oeste a toda máquina y emitiendo por radio la clave aliada "RRRR" que significaba "estoy siendo atacado por buque enemigo" y dando su nombre ficticio y su posición. Parece que esta estratagema del comandante alemán surtió efecto pues parece que el "Sydney" creyó que efectivamente se trataba de un buque holandés y se acercaba a toda máquina para hacerse conocer al fugaz mercante. Sin embargo nadie sabrá jamás lo que pensó el comandante australiano pues nadie sobrevivió del crucero para poder contarlo. El hecho es que cometió el más grande y último error de su vida pues el "Sydney" llegó a acercarse al "Kormoran" hasta solamente 900 mts. o sea a tiro de fusil.

El Comandante Detmers no dejó de aprovechar la oportunidad que se le presentaba y a las 4:35 p.m. desenmascaró sus cañones, izando al tope la bandera alemana, y abrió un nutrido fuego con toda su artillería contra su sorprendida víctima. También le lanzó dos torpedos, uno de los cuales falló pero el otro dió debajo del puente que entre otros daños inutilizó los dos torres de proa con la mitad de la artillería del crucero. Tal fue la sorpresa del "Sydney" que su primera andanada pasó por encima de su enemigo sin tocarlo. La segunda si dió en el blanco iniciando un incendio en los tanques de petróleo que no pudo ser extinguido. A esta altura del combate el "Sydney" hizo una maniobra inexplicable pues en vez de alejarse viró directamente hacia el alemán pasando a pocos metros de su popa. Como sus torres de proa estaban silenciadas no había cañones que pudiesen disparar y el "Kormoran" aprovechó durante varios minutos de dispararle a quemarropa. Los antiaéreos barrían la superestructura no protegida del crucero haciendo una gran



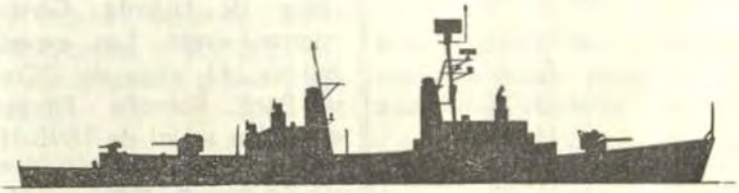
From Jane's Fighting Ships

Crucero Australiano "Sidney"

mortandad entre el personal allí expuesto, mientras los proyectiles de 100 lbs. de los cañones de 5.9" llegaban hasta sus entrañas causando grandes destrozos e incendios.

El "Sydney" se alejó lentamente incendiado y herido de muerte hasta desaparecer de vista y nunca más se le volvió a ver. Como no hubo sobrevivientes se cree que los incendios llegaron a las Sta. Bárbaras volando el buque con toda su tripulación.

El "Kormoran" como hemos indicado tenía un voraz incendio y como no había esperanzas de salvar al buque, fue abandonado salvándose la mayor parte de su tripulación o sea 241 hombres. Al ser rescatados estos sobrevivientes fue que se supo la suerte del "Sydney" que tuvo su fin en tan insólito combate.



## Revisando Libros

### HISTORIA DE LA REPUBLICA DEL PERU.—

Por: JORGE BASADRE

Revisado por el Capitán de Fragata (R) JUAN E. BENITES

Los cuatro tomos siguientes VII, VIII, IX, X. 1895-1930, de 18 x 25 cm. empastados. Edición limitada. Precio S/. 1,200.00, de venta en Beni-Books, Diagonal 224. Miraflores.

**Tomo VII PIEROLA**. Desde 1895 484 páginas. (La numeración es correlativa a los seis tomos anteriores).

La Ley electoral de 1896. La Alianza Demócrata-civilista. Los sucesos de Huanta. Gonzales Prada contra Piérola. Las expediciones a Iquitos. El viaje del "Constitución" al Pará. Romaña. Fitzcarralá. La evolución social de 1895-1899.

**Quinto Período**. La República Aristocrática. El Patrón de Oro. Cándamo. Su muerte. Alarco. Serapio Calderón. Primer período de José Pardo. Primer tranvía eléctrico. "La Colmena". 1906. Elihu Root. Segunda Conferencia de la Haya..

Tres fotograbados inéditos a dos páginas. Doce fotograbados a una página, muchos de ellos de edificios que ya no existen en Lima. San Juan de Dios. El antiguo Club Nacional.

**Tomo VIII 1908**. 458 páginas. Primer gobierno de **LEGUIA**. "El Bloque". La cuestión de límites. El can-

to de Luis Pardo. Juan Bielovucic. Las candidaturas de Billinghurst y de Aspíllaga. "Pan Grande". El asesinato del General Varela y la Revolución de Benavides. Efectos inmediatos de la Primera Guerra Mundial. Vuelta a la normalidad constitucional. Segundo Período de José Pardo. 1915-1919. El cheque provisional. Numerosos fotograbados.

**Tomo IX**. 1919. 486 páginas. Segundo Período de Leguía. Fallecimiento del Mariscal Cáceres. El Centenario de 1921. El Incendio del Palacio de Gobierno. Recuperación de Tarata. Vuelo de Velazco Astete al Cuzco. La Educación técnica. El apogeo de Leguía. Rada y Gamio. César Vallejo. Tercer período de Leguía. Progreso del Perú durante el oncenio de Leguía. Sánchez Cerro. Cuatro fotograbados a dos páginas. Numerosos fotograbados a una página hasta 1930.

**Tomo X** 456 páginas. Interpretación de la realidad peruana. Francisco García Calderón. Ciencias Jurídicas. Víctor Andrés Belaúnde. Luis Felipe Villarán. Cesáreo Chacaltana, Guillermo Seoane. Actividades Científicas. Federico Villarreal. Sebastián Barranca. Antonio Lorena. Ricardo L. Florez. Ernesto Odriozola. Música. José María Valle Riestra. "Ollanta". Arte. Manuel Piqueras Cotolí. La población del Perú. El crecimiento demográfico. El atletismo. El paludismo. La Agricultura en la costa y en la sierra. etc.

Esta obra de Jorge Basadre es la de mayor envergadura que se haya escrito en el Perú; porque abarca de una manera detallada todos los aspectos diversos de cada una de las épocas en que él, con su claro criterio, ha dividido nuestra vida republicana en "períodos".

Hoy la "Historia de la República del Perú" de Basadre **cuesta** un determinado número de soles, pero **vale** muchísimo más de lo que cuesta.

Mañana su valor verdadero irá creciendo cada día más, será la obra indispensable de todas las buenas bibliotecas; será la obra dirimente de consulta de todas las controversias sobre política, sobre bibliografías, sobre derecho, etc. que se puedan presentar en el futuro.

## LA ULTIMA BATALLA.—

Por: JAMES BASSETT

Editorial BRUGUERA. 536 páginas. Numerosos fotograbados. Empastado. De venta en Beni-Books. Miraflores. Diagonal 224.

Revisado por el Capitán de Fragata (R)
JUAN E. BENITES

Con el presente libro tenemos un calificado testimonio de los acontecimientos históricos y de los ambientes que en él se describen; James Bassett fue, durante la Segunda Guerra Mundial, Oficial de Estado Mayor y próximo colaborador del fallecido Almirante Norteamericano William F. Halsey, cuya oficina de Prensa tuvo que dirigir, desde la batalla de Guadalcanal hasta la completa rendición de los japoneses. Aún más que de su "Estrella de Bronce", galardón a los servicios prestados, James Bassett se muestra orgulloso de una fotografía del Almirante Halsey con la siguien-

te dedicatoria: "A Jim Bassett, sufrido camarada de guerra, compañero de a bordo y amigo".

Era pues James Bassett, persona especialmente capacitada para cumplir la "anatomía del alto mando" en las batallas navales libradas durante la Segunda Guerra Mundial. Las duras y tajantes decisiones, mediante las cuales se ordena el curso de un combate, implican el reverso dramático del dolor y la angustia de muchos hombres. Dura prueba de aflicción y sacrificio en que también participa la familia del combatiente.

La epopeya del dolor anónimo queda pues recogida en este relato. Pero también (y esta constituyen su especial novedad) en él descubrimos con insólito perfil, a quienes en las historias bélicas tradicionales, aparecen solo como "dioses de la guerra". Aquí en fin, tienen cumplida respuesta las preguntas siguientes: ¿cuál es la verdad humana de las altas gerarquías militares? ¿Cómo, desde su puente de mando, vería la batalla del Pacífico un Almirante de la flota norteamericana?

Queda pues, para la presente obra, justificada la calificación de "anatomía del alto mando". Esta, con magnífico poder descriptivo, se aplica especialmente al protagonista, el Capitán y después Almirante Rockwell Torrey.

Para sus compañeros de la Acamia Naval, para los hombres bajo su mando e incluso para la mujer que ama, Rockwell Torrey es el hombre de granítica entereza. No abundan en efecto, los hombres capaces de tan firme decisión, ni de tan indomable valentía. Sin embargo, en su raíz más profunda, Rockwell Torrey era un hombre como todos los demás. Un hombre como todos, acosado por las dudas; obsesionado por los recuerdos; luchador en contra de su gusto y voluntad, frente al desafío de un destino implacable.

Pero nuestro protagonista no puede permitirse traslucir la más pequeña debilidad. Frente al mundo exterior, era el Capitán ejemplar conocido con el sobrenombre de "La Roca", el Jefe de quien se esperaba imposibles; que una operación fallida tenga éxito, que se cumpla la conquista de un reducto considerado inexpugnable, que superando abrumadoras dificultades, se impida el avance del enemigo. Rockwell Torrey supo en toda ocasión, realizar el imposible que se le pedía.

Esta es la historia narrada detalladamente y con gran maestría, de la sangre, del sudor y las lágrimas que costó su empeño.

Aquí aparece al desnudo la dramática emoción que precede y acompaña a esas decisiones del alto mando que influirán en el destino de miles de hombres. Se descubre, tras el velo de la rigidez oficial, una humanidad crispada y palpitante; todo el problema no incluido en las ordenanzas militares, de las relaciones entre los que mandan y los que obedecen. Una relación humana que alcanza por cierto, al círculo cerrado de la familia. El oscuro sufrimiento de las madres y

de las esposas también se hace sentir en esta historia.

Este libro nos ofrece, por otra parte, la más impresionante descripción que jamás hayamos leído de una batalla naval durante la última guerra, acontecimiento que, en verdad, no es fácil que se repita en el futuro; los grandes acorazados y los aviones a hélice han sido, según todas las probabilidades, desplazados de las acciones bélicas por la irrupción de la "era nuclear". Se ha dicho con acierto, que de 1939 a 1945 tuvo lugar la última de las "guerras personales", es decir, la guerra en que todavía contaba el factor humano.

Rockwell aparece como el símbolo de un mundo que se acaba; el de aquellos hombres inflexibles y enteros para quienes la Marina de Guerra era, antes que un oficio, una manera de vivir.

Este libro, en consecuencia, es a la vez documento de una historia todavía próxima y canto épico a unos hombres y a unas hazañas que no volverán a repetirse jamás.



# Informaciones Mundiales

ALEMANIA OCCIDENTAL

AUSTRALIA

CANADA

ESTADOS UNIDOS

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

ITALIA

JAPON

NORUEGA

## ALEMANIA OCCIDENTAL

(De la Rivista Marittima XCVII 7-8)

**Los nuevos destroyers de la Marina Federal.—**

Con la reciente entrada en servicio del destroyer "Hamburg" de 2850 tons. y mientras duran los trabajos de terminación de los otros tres destroyers de la misma clase: "Schleswig—Holstein", "Bayern" y "Hesse", la Marina Federal empieza a tener un primer núcleo de unidades de un cierto tonelaje, modernamente proyectado y apto para desempeñar las tareas, sobre todo las de lucha submarina que le ha asignado la OTAN.

Como es sabido, esta primera serie de destroyers está dotada de armas convencionales automáticas de tiro rápido: 4 piezas de 100 m/m. AA, en cuatro torres sencillas, 8 ametralladoras Bofors de 40 m/m. en cuatro montajes dobles.

En verdad, se habría podido sustituir este armamento con otro arrojadizo, pero eso hubiera significado un notable retardo en el alistamiento de las unidades, retardo no compatible con las necesidades de la Marina Federal.

Completan el armamento de esta primera serie de destroyers, 2 montajes triples para torpedos antisubmarinos, situados en cubierta a ambas bandas al centro del buque, y cinco tubos lanza-torpedos. Estos presentan la particularidad de estar situados a proa y a popa bajo la cubierta en el eje longitudinal del buque así como en las unidades submarinas. Esto permite efectuar el lanzamiento a-

puntando directamente con la nave, evitando así que el enemigo pueda darse cuenta del momento exacto del lanzamiento, y al mismo tiempo asegurar el empleo de las armas con cualquier tiempo. En efecto, las condiciones climáticas, tales como un frío excesivo, podrían dificultar el lanzamiento con tubos instalados sobre cubierta.

Esta primera serie de destroyers está además, proyectada para actuar aún en un ambiente atomizado, teniendo también instalaciones para la defensa ABC.

La segunda serie de destroyers prevista en los programas de incrementos de las fuerzas navales estará por el momento, compuesta de 6 u 8 unidades como las que hemos mencionado, pero con proyectiles dirigidos.

**Programa de Nuevas Construcciones.**

Según las declaraciones del Ministro de la Defensa K.U. von Hasel, a la prensa, después de sus recientes conversaciones con el Secretario de la Defensa norteamericano, la República Federal tendría el proyecto de ordenar en los Estados Unidos la construcción de tres destroyers de la clase **"Charles F. Adams"** lanzadores de proyectiles dirigidos. A estas tres unidades seguirán otras cinco de características semejantes. Estas ocho constituirán el primer programa de construcciones de la Marina Federal.

Además, dando cuenta del segundo porgrama de construcción, la autorizada **"Marine Rundschau"** refiere que han sido previstas otras diez corbetas de propulsión diesel de 1600 tons. y 25 nudos, armadas con cohetes superficie-aire de mediano alcance; además de una nueva serie de torpederas que deberán ser de un tipo semejante al "Jaguar" de 150 tons. st.

Estas nuevas unidades estarían armadas con proyectiles **"Sea Cat"** de tipo británico de la versión destinada para ataques a blancos de la superficie; 50 ejemplares de las cuales ya han sido encargadas a la Gran Bretaña.

También se ha previsto varias unidades de desembarco.

Finalmente, en lo que respecta a los submarinos, terminada la serie de 12 del tipo "U-1" de 350 tons. (de los cuales el "U-3" fue cedido a Noruega) seguirá la nueva serie de barcos de 450 tons. del "U-13" al "U-24", y otra serie de 6 unidades de 750 tons. st. de un proyecto nuevo.

Por consiguiente, en conjunto, al terminar el primero y segundo programa de construcciones, la Marina Federal podrá disponer de 30 submarinos.

La Marina Federal Alemana adquirirá en los Estados Unidos tres unidades del tipo **"Charles F. Adams"** de 3370 Tons. st. y las otras cinco serán probablemente construidas en astilleros alemanes pero con licencia norteamericana.

**Cruceros de Instrucción.—**

—Siguiendo su crucero de instrucción iniciado el 5 de Febrero último,

las fragatas-escuela "Hiper" y "Graf Spee" han hecho escala del 8 al 13 de Mayo en Cockin (India) y del 21 al 22 del mismo mes en Aden. En seguida las dos unidades se dirigieron a Malta durante el viaje de regreso a la Patria.

—La goleta-escuela "Gork Fock" inició el 14 de Mayo último desde Kiel su 15º crucero de instrucción, en el curso del cual, esta unidad, después de algunas escalas en puertos portugueses, participó en la regata Lisboa-Bermudas en el programa del 29 de Mayo al 5 de Junio, y de allí regresó a Nueva York para tomar parte en la "Operation Sail" que tuvo lugar con motivo de la Exposición Mundial.

**Nuevas Unidades.—**

Ha entrado en servicio la ex-unidad de apoyo "Ruhr" de 1850 tons. st. de la clase **Rhein** tranformada en buque-escuela.. Precedentemente la nave de apoyo "Weser" igualmente de la clase **Rhein** había sido también tranformada en buque-escuela. Lo mismo se proyecta hacer con la "Donau".

Como es sabido las unidades de esta clase, que son todas de reciente construcción (han entrado en servicio 8 de ellas, sobre un total que será de 13) han sido proyectadas como unidades de apoyo de equipos operativos homogéneos como torpederos, dragaminas, etc., estando provistas de instalaciones especiales de talleres que permiten hacer pequeñas reparaciones y entregar abastecimientos en la mar.

Todas estas unidades tienen un desplazamiento de 1850 tons. st.; están armadas con 2 piezas de 100 m/m. 4 ametralladoras de 40 m/m. y están dotadas de un motor diesel-eléctrico que les proporciona una velocidad de 24 nudos. Además de su tripulación normal de 98 hombres, pueden alojar a 200 tripulantes de las unidades a las cuales ellas proporcionen apoyo.

---

## AUSTRALIA

De la Revue Maritime Nº 212

**Construcción de Nuevas Fragatas.—**

El Gobierno Australiano, inquieto por el desarrollo de las fuerzas navales indonesas, acaba de tomar la decisión de aumentar sus medios de defensa.

En lo que concierne a la Marina ha decidido la construcción de dos nuevas fragatas por la suma de 22 millones de libras australianas. (17 millones de libras esterlinas).

Todavía no se ha dado a conocer las características de estas dos nuevas unidades.

**El buque hidrográfico HMAS "Moresby".—**

Esta unidad entrada recientemente en servicio, tiene las características siguientes:

Desplazamiento; 2300 tons. en plena carga.

Eslora 85,35 m.

Manga, 12,30 m.

Aparato motor: Diesel-eléctrico: 3 grupos diesel que desarrollan 1330 Kw. cada uno con 800 r.p.m. (?)

Dos motores eléctricos de 2500 C. V.

Velocidad: 20 nudos.

Las instalaciones para las labores hidrográficas son del tipo más moderno y comprenden especialmente un laboratorio.

El buque tiene aire acondicionado y dispone de un cobertizo y de una plataforma para un helicóptero ligero, situados a popa.

---

## CANADA

**La Royal Canadian Navy en 1963.—**

Durante 1963 los diversos buques de R.C.N. han recorrido un total de un millón de millas náuticas". Sus unidades han tomado parte en tres grandes ejercicios de la OTAN, entre otros el ejercicio "Flat Rock". Han tenido lugar seis ejercicios comunes con la U.S.N., uno con la Royal Navy y cuatro puramente nacionales.

Las nuevas unidades puestas en servicio en 1963 son las siguientes:

—"Saskatchewan" (en Febrero),
—"Yukon" (en Marzo),
—"On' appelle" (en Setiembre), y
—el abastecedor de escuadra HM CS "Provider" (el 28 de Setiembre).

El primer destroyer de escolta de la clase **Saint Laurent** ha sido equipado con un sonar remolcado, una cubierta de vuelo, es el HMCS "Assiniboine". Entró nuevamente en servicio en Junio.

La Royal Canadian Navy ha recibido y ha empezado a usar los helicópteros ASM que serán embarcados en los destroyers de la escuadra y en el "Bonaventure".

El "Provider" es el buque más grande construido para la Marina en el Canadá. Tiene las siguientes características:

Puesto en gradas en Mayo de 1961.

Lanzado al agua el 5 de Julio de 1962.

Puesto en servicio el 28 de Setiembre de 1963.

Tonelaje 22.000 tons. en plena carga.

Dimensiones 169,20 m. x (159,40) x 23,20 m. x 9,75 m.

Máquinas: 2 calderas y una turbina. Una hélice.

Radio de acción 5.000 millas a 20 nudos.

Velocidad 20 nudos.

Dotación 11 Oficiales y 131 tripulantes.

Este buque dispone a popa, de una plataforma para llegada y despegue y un cobertizo para 6 helicópteros del tipo CHSS2.

---

## ESTADOS UNIDOS

**El portaviones CVA 67 llevará el nombre de "John F. Kennedy".—**

El Presidente Johnson ha decidido que el portaviones CVA 67 recientemente construido en Virginia en los astilleros de la Newport News Shipbuilding and Dry Dock Cº de Newport News lleve el nombre de "John F. Kennedy" en honor a la memoria de este difunto presidente.

Este portaviones, el noveno construido después de las hostilidades, será el tercer buque de este tipo bautizado con el nombre de algún personaje norteamericano ilustre: los otros dos anteriores fueron el CVA 42 "Franklin D. Roosevelt" y el CVA 59 "Forrestal".

**Atribución de nombres a tres submarinos de ataque del tipo SSN.—**

La Marina ha dado los nombres de "Sunfish", "Pargo" y "Ray" respectivamente a los submarinos atómicos de ataque SSN 649, SSN 650 y SSN. 653 del programa de construcciones del año fiscal 1962-63.

La construcción del "Sunfish" ha sido confiada a la Electric Boat de Quincy, Mass.; su quilla será colocada en Noviembre de 1964.

El "Pago" será construido en los mismos astilleros y su quilla fue colocada en Julio de 1964.

En cuanto a la construcción del "Ray", ésta fue confiada a la Newport News Shipbuilding and Dry Dock Cº y empezó en Setiembre de 1964.

**Dos nuevos submarinos SSN.—**

—La quilla del SSN 646 "Gayling" del programa 1962-63 ha sido colocada en Mayo último en el Arsenal de Portsmouth, Maine. Este submarino pertenece al tipo **Tresher (modificado)**. clase Sturgeon. Su entrada en servicio está prevista para 1966.

Sus buques gemelos serán los SSN 647 "Pogy", SSN 648 "Aspro", SSN 649 "Sunfish", SSN 650 "Pargo", SSN 651 "Queenfish" y SSN 653 "Ray".

Todavía no se ha dado a conocer el nombre del SSN 652.

—El SSN 615 "Gato" fue lanzado al agua el 14 de Mayo último en los astilleros de Groton; formaba parte del programa de construcciones del año fiscal de 1959-60. Su entrada en servicio está prevista para Setiembre de 1965.

**Entrada en servicio de submarinos "Polaris".—**

El SSBN 620 "John Adams" entró en servicio el 12 de Mayo último en el arsenal de Porstmouth y el SSBN 628 "Tecumseh" el 30 del mismo mes en Groton, (Electric Boat).

Hay actualmente 21 submarinos **"Polaris"** en servicio.

El "John Adams" pertenece al programa 1960-1961 y el "Tecumseh al del año fiscal 1961-1962.

Por otra parte, el SSBN 636 "Nathaniel Green" del mismo programa, fue lanzado al agua el 13 de Mayo.

Finalmente, el nombre de "George Washington Carver" ha sido dado al SSBN 656 uno de los SSBN del programa 1963-1964; este buque fue puesto en gradas el 15 de Junio último en los astilleros de Newport News: se escogió este nombre en honor a la memoria de ese eminente hombre de ciencias y educador negro que fue George Washington Carver.

**Lanzamiento de un cohete "Polaris" por un submarino que estaba en superficie.—**

El SSBN 625 "Henry Clay" ha efectuado con gran éxito el lanzamiento de dos cohetes "Polaris" del tipo A2.

El primero lo lanzó en inmersión y el segundo, estando en superficie. Esta ha sido la primera vez que un SSBN en superficie lanza un cohete "Polaris".

**Termina la primera serie de pruebas del "Polaris A-3".—**

Desde Agosto de 1962 la USN ha practicado 34 tiros experimentales para perfeccionar el modelo "A-3" del cohete "Polaris".

Veintitrés de estas pruebas han sido efectuadas en Cabo Kennedy; nueve en superficie a bordo del buque experimental EAG "Observation Island", y dos en inmersión a bordo del SSBN 619 "Andrew Jackson". Veintiuno de estos tiros han tenido completo éxito, especialmente los del SS BN 619; y los otros trece fueron considerados como satisfactorios.

La USN va a seguir haciendo una serie de pruebas experimentales con este modelo de cohete "Polaris A 3".

**Buque de salvamento para submarinos.—**

A consecuencia de la sensible pérdida del "Thresher", ya hace un año, la USN ha formado un grupo de estudio encargado de determinar las posibilidades y los medios necesarios para el salvamento de submarinos.

Recientemente, en el curso de una conferencia de prensa, un representante de esta Comisión dió algunas informaciones sobre las conclusiones a que se había llegado.

Se espera que dentro de cinco años se habrá podido construir submarinos de salvamento, suficientemente pequeños como para poder ser transportados por aviones, y que podrán efectuar el salvamento de las tripulaciones hasta en 2000 metros y operaciones de búsqueda de restos hasta a 6000 metros de profundidad.

Se estudiará también buques de salvamento capaces de poder suspender restos de 2000 a 10.000 toneladas, hasta en 6000 metros de profundidad.

Se hará esfuerzos para llevar de 115 a 200 metros la profundidad a las cuales puedan llegar los buzos.

Se llevará a 200 metros la inmersión a la cual pueda ser posible la evacuación individual.

**Entran en servicio las fragatas lanzadoras de proyectiles dirigidos DLG 20 "Richmond", "K Turnes" y DLG 24 "Reves".—**

La primera de estas fragatas, que pertenece a la clase **Leahy,** entró en servicio el 13 de Junio último. Había sido puesta en gradas el 6 de Abril de 1963. Es la quinta Fragata de esta clase conocida con el sobrenombre de "double ender", porque las unidades de este tipo están dotadas a proa, de una rampa doble para lanzar proyectiles dirigidos, y de una instalación idéntica a popa.

La DLG 24 "Reeves" fue admitida en servicio activo el 16 de Mayo último en Seattle en los astilleros de Puget Sound.

**Lanzamiento del destroyer de escolta DE 1048 "Sample".—**

El destroyer DE 1048 "Sample" fue lanzado al agua el 28 de Abril de 1964 en los astilleros de Puget Sound de Seattle, estado de Washington.

**La Marina Norteamericana espera obtener los créditos necesarios para construir dos fragatas de propulsión nuclear.—**

La Marina Norteamericana ha pedido que en el próximo presupuesto se incluya las partidas necesarias para la construcción de dos fragatas semejantes a la "Bainbridge" y a la "Truxtun (todavía en construcción).

En cambio, la construcción de un segundo portaviones de propulsión nuclear, cuya necesidad es muy discutida, no podrá decidirse de todos modos antes de 1966.

**Colisión entre el destroyer DD 936 "Decatur" y el portaviones "Lake Champlain".—**

El destroyer DD 936 "Decatur" de la clase **Forrest Sherman** ha sido gravemente averiado el 6 de Mayo último a 150 millas a la altura del Cabo Henry, en una colisión con el portaviones C.V.S. (Carrier vessel support) 34 "Lake Champlain", justamente en el momento en que el destroyer se alejaba del portaviones después de haberle suministrado petróleo. Las chimeneas y una pequeña parte de la superestructura fueron arrancadas.

---

## FINLANDIA

**Cesión de un escolta soviético de la clase Riga.—**

Este buque rebautizado con el nombre de "Visimaa" llegó a Pockkala el 29 de Abril último. Una segunda unidad de este mismo tipo deberá ser entregada ulteriormente.

Estas dos unidades han sido cedidas por la URSS a Finlandia en ejecución de un acuerdo firmado en 1922.

Características: Desplazamiento 1600 tons. en plena carga.

Dimensiones 90 m. x 9 m. x 3.50 m.

Potencia 25000 C.V.

Velocidad: 28 nudos.

Armamento: 3 piezas sencillas de 100 m/m., 2 montajes dobles de 27 m/m.

AA. Una plataforma triple de TLT de 533 m/m. Minas.

---

## FRANCIA

**Maniobras interaliadas.—**

La Escuadra del Mediterráneo, que comprende numerosas unidades, entre las cuales están dos portaviones, al mando del Almirante de Escuadra Patou, con su insignia en el crucero AA "Colbert", inició el 13 de Mayo junto con la VI Flota norteamericana al mando del Almirante de Escuadra Gentner las importantes maniobras denominadas "Fair Game II".

Estas maniobras duraron 10 días y tuvieron lugar en el Mediterráneo Central a lo largo de las costas de Córcega. Comprendieron también un desembarco combinado de Infantería de Marina norteamericana y de tropas del cuerpo anfibio de la Marina francesa, sobre la playa corsa de Santa Manza al sur de Porto Vecchio.

Los norteamericanos emplearon por primera vez la **"Task Force"** nuclear formada por el portaviones "Enterprise", el crucero CG "Long Beach" y la fragata "Bainbridge, que como es sabido, ha entrado recientemente a formar parte de la VI Flota del Mediterráneo.

**Entrada en servicio de un submarino.**

El submarino "Minerve" entró en servicio activo el 10 de Junio último. Fue destinado a formar parte de la Primera Escuadrilla de Submarinos.

---

## GRAN BRETAÑA

**Discusiones con el Tesoro para la construcción de seis nuevos buques de guerra, entre los cuales se cuenta un portaviones.—**

El Almirantazgo y el Tesoro estudian actualmente la posibilidad de construir:

—Dos nuevos destroyers lanzadores de proyectiles dirigidos DDG tipo **Fife** (clase **County (mejorada)**.

Tres fragatas clase **Leander** y

—Un segundo portaviones de 50.000 tons., de la clase **"Furious"**.

A pesar de las objeciones de principio sostenidas por los financieros, el Almirantazgo tiene la esperanza de que el programa será finalmente llevado a cabo.

El monto de estas construcciones se eleva a la suma de 100 millones de libras esterlinas.

En lo que concierne al portaviones, su principal argumento es que en 1970, dos de los tres portaviones que estarán en servicio, —el HMS "Eagle" modernizado y el HMS "Furious" que estará entonces a punto de entrar en servicio,— serán los únicos capaces de poner en acción en número suficiente, los aviones del tipo "Phantom" que serán comprados a los Estados Unidos.

El tercer portaviones, a pesar de los trabajos de modernización que bien pronto serán ejecutados y cuya duración está calculada en dos años, no podrá transportar sino un número

limitado de estos aparatos (de 4 a 6 máximo) a causa de su tamaño insuficiente.

En estas condiciones, no serán tres, sino en realidad dos los portaviones de un valor operativo satisfactorio, que el Almirantazgo tendrá en esa época.

A menos que sea autorizada bien pronto la construcción de un segundo "Furious", la Royal Navy no podrá ser capaz de cumplir las misiones que le incumben especialmente al Este del Canal de Suez, zona en donde la experiencia ha demostrado que era necesario disponer de dos portaviones en actividad permanente.

Con dos "Furious", el "Eagle" y el "Hermes", el Almiratazgo podrá disponer entonces de:

—2 unidades en operaciones,
—1 en adiestramiento, y
—1 en carena.

**Pero el "Furious" no será puesto en gradas antes de 2 años.—**

Parece que se ha confirmado que el nuevo portaviones HMS "Furious" cuya construcción fue autorizada en 1963 no será puesto en gradas hasta 1966.

Se aprovechará de este plazo para terminar los planos de este futuro buque en sus menores detalles y para revisar ciertas características previstas en su origen antes de la adopción del bireactor de dos asientos "Phantom 2" como avión de asalto y de intercepción de todo tiempo en el año 1970.

Sería cuestión de construir más de 160 de estos aparatos que se trata de equiparlos con dos motores británicos cada uno del tipo Rolls-Royce "Spey".

El segundo "Furious", cuya construcción está solicitada podría ser construido al mismo tiempo que el prototipo a fin de que no haya una solución de continuidad demasiado larga entre la baja del HMS "Victorious" y del HMS "Ark Royal" en 1970 y la entrada en servicio de las dos nuevas unidades.

**Colocación de la "quilla" del segundo submarino lanzador de "Polaris".—**

El primer **elemento** del **segundo** SSBN británio HMS "Renown" fue colocado el 25 de Junio último en las gradas de construcción de los astilleros de Cammell Laird de Birkenhead.

La construcción del portotipo H MS "Resolution" continua donde Vickers-Armstrongs de Barrow-in Furness, astillero en el que será puesto en gradas dentro de cinco meses el **tercer** SSBN HMS "Repulse".

El **cuarto,** HMS "Revenge" se empezará a construir en Birkenhead antes de fin de año.

Finalmente, la construcción del **quinto** submarino de este tipo no será empezada sino en 1965.

La construcción de estos cinco submarinos debe, en principio, estar terminada en 1970, pero esta terminación está ligada a los resultados de las próximas elecciones.

Según el diario "Interavia", estos submarinos costarán 500 millones de libras esterlinas, cuatrocientas de las cuales corresponden a gastos de materiales y 100 a gastos de funcionamiento: formación y adiestramiento del personal, pruebas de lanzamiento de cohetes, etc...

Cuando se presentó al Parlamento el presupuesto de la Royal Navy para el año fiscal 1964-1965, el costo del programa **Polaris** estaba avaluado en 375 millones de libras, 25 de los cuales eran para equipar una base en Faslane en el Gareloch en el Clyde y para la construcción de un depósito para proyectiles dirigidos en Coulport sobre el río Loch Long.

Las tripulaciones del "Resolution" y del "Renown" han empezado ya su adiestramiento en los Estados Unidos; su formación continuará hasta principios de 1966.

**Regreso al servicio de dos fragatas piquet-radar después de su modernización.—**

Después de importantes trabajos de modernización que se elevaron a 500.000 libras esterlinas, la fragata de Dirección de Aviación HMS "Chichester" (tipo 61) ha regresado al servicio el 16 de Junio último.

El equipo de radar de este buque ha sido completamente revisado durante esta gan carena.

Una torre alta, que soporta un gran radar de vigilancia del aire a gran distancia, compuesta de dos antenas tipo 965 superpuestas, ha reemplazado en popa al antiguo mástil canasta (enrejado) de origen.

Este equipo instalado en 1962 en el HMS "Salisbury" lo será también en las dos últimas unidades de este tipo HMS "Lincoln" y "Llandaff".

La vuelta al servicio de la fragata AA "Puma" que debía haber tenido lugar el 18 Junio, ha sido retardada a causa de un incendio que se declaró en la sala de máquinas la víspera de su partida para hacer sus primeras pruebas.

El HMS "Puma" que pertenece a la clase **Jaguar** (tipo 41) ha recibido una instalación análoga, pero algo menos importante que la del "Chichester". Las cuatro fragatas AA de la clase **Jaguar** son empleadas en general como estaciones de ultramar: el HMS "Linx" fue modernizado en 1963; el "Jaguar" y el "Leopard" lo serán ulteriormente.

Recordemos que las fragatas "Salisbury" y "Jaguar" desplazan 2500 tons., en plena carga y que son movidas por 8 motores diesels rápidos Almirantazgo acoplados hidráulicamente de 4 en 4 sobre dos ejes. Su velocidad máxima en las operaciones es de 23 nudos y su radio de acción llega a 4500 millas a 15 nudos de velocidad.

El "Jaguar" está equipado con dos torres dobles de 114 m/m. AA, semiautomáticas: mientras que el "Salisbury" no tiene sino una sola torre.

La DAA (defensa anti-aérea) está asegurada por un montaje doble

de 40 m/m. Bofors, reemplazado por un conjunto "Sea Cat" en las unidades modernizadas. Estas fragatas como todas las unidades ligeras británicas recientes, están equipadas con estabilizadores anti-balance.

**Retiro del servico de la fragata HMS "Alert".—**

La fragata HMS "Alert" empleada como yate para los desplazamientos de los Oficiales del CinC Far East Command y que acaba de terminar su campaña en el Extremo Oriente, llegó a Devonport y próximamente será condenada a ser desguazada.

**Dos nuevas unidades LST del tipo Sir Lancelot.—**

La construcción de dos unidades idénticas al LST "Sir Lancelot"-(construida en Fairfield de Govan, de 6390 tons., en plena carga, de dimensiones 111,6 m. x 17,70 m. x 8,5 m; dos motores diesel Denny-Silzer de 4125 C.V. cada uno y 17 nudos de velocidad) acaba de ser encomendada a los astilleros de Govan del Clyde. El contrato asciende a 3,5 millones de libras esterlinas.

Estos buques anfibios de 6400 tons. están dotados de los perfeccionamientos siguientes y que completan la información precedente:

—Cubierta de vuelo para helicópteros;
—Aire acondicionado;
—Circuito cerrado de televisión, que permitirá a los Oficiales seguir el desarrollo del desembarco.

Estos dos buques, que pertenecen al Ministerio de Transportes, serán, como el "Sir Lancelot", confiado a la **British India Steam Navigation Company:** estarán dotados de una tripulación civil.

La presencia en el Extremo Oriente de estos buques construidos según los planos de **"War Office"** y que eventualmente podrán ser requisados, reforzará los medios anfibios de una operación militar al Este del Canal de Suez.

Estos medios se componen actualmente de:

—Por lo menos 1 de los 2 **Comando Carriers":** HMS "Albion" y "Bulwark" en servicio;
—El **"Amphibious Warfare Squadron"** (HQS "Meon", LST "Striker" y "Anzio", LCT "Bastion", "Parapet" y "Redoupt") con base de operaciones en Aden.

El HMS "Albion" de regreso del Extremo Oriente, llegó a la Metrópoli para entrar en carena.

Dentro de dos años la **"Amphibious Warfare Squadron"** será modernizada con la entrada en servicio de los "asault ships" (buques de asalto) de 11.000 tons. HMS "Fearless" e "Intrepid" que están actualmente en construcción.

**Nuevo tipo de buques para el servicio portuario.—**

El HMS "Beaulieu" prototipo de una nueva clase de buques para ser-

vicios portuarios ha emprendido recientemente sus pruebas.

Este buque tiene 20 metros de eslora, una velocidad de 10 nudos y puede asegurar el abastecimiento de materiales y municiones (hasta 85 $m^3$ ó 25 toneladas) o el transporte de 200 hombres (50 de ellos en la bodega). Puede igualmente transportar dos torpedos de 533 m/m. con un peso unitario de 1750 Kgs. colocados en cubierta, de una banda a otra.

Cinco buques de este mismo tipo están en construcción y se prevé la construcción de otros sesenta de ellos.

---

## ITALIA

**Actividades de la Escuadra.—**

Ha proseguido en el mes de Mayo la intensa actividad de adiestramiento prescrita en el ciclo de operaciones anuales, y de un modo especial en cooperación con las unidades del Comando de Submarinos para los ejercicios de defensa antisubmarina con otros Comandos.

En el curso de varios movimientos efectuados entre los fondeaderos del Alto y del Medio Tirreno han practicado particulares actividades de grupo el crucero lanza proyectiles dirigidos "Garibaldi", los destroyers "San Marco", "Indómito" e "Impetuoso" y las fragatas "Castore", "Canopo", "Cigno", "Rizzo", "Margottini" y "Fasan"; las corbetas "Farfalla" y "Cimitarra" y el submarino "Torricelli".

Del 12 al 13 de Mayo se efectuaron en las aguas de La Spezia los ejercicios denominados **"Tellaro 4"**, en los cuales participaron el crucero "Garibaldi", el destroyer "San Marco" y la fragata "Rizzo".

Finalmente del 28 al 30 del mismo mes, el crucero "Garibaldi" efectuó un ejercicio de lanzamiento efectivo de proyectiles dirigidos en el polígono de Salto de Quirra, etc.

**Escuela de Comando.—**

Las unidades que participaron en la 66º sesión de la Escuela de Comando corbetas "Albatros", "Alcione", "Aquila", "Gabbiano", "Bombarda", "Gru" e "Ibis" siguieron desde el 1º hasta el 20 de Mayo las actividades preliminares en las aguas orientales de Sicilia.

En seguida, el 29 de Mayo, tuvo lugar la iniciación del crucero anual, efectuando la flotilla una primera escala en Taranto. Durante la navegación de Augusta a Taranto se desarrolló el ejercicio denominado **"Conex"**, en el cual tomaron parte el transporte "Po", la nave de salvamento "Proteo" y el submarino "Vórtice".

**Actividades hidrográficas.—**

El 1º de Mayo, la nave hidrográfica "Staffetta" inició una campaña hidrográfica en el Golfo de Génova, mientras que el 15 de Mayo el DV 408 inició una campaña igual en el archipiélago Toscano.

**Crucero del "Corsario".—**

El buque escuela "Corsario" inició el 5 de Mayo último su crucero anual de verano, de adiestramiento en el extranjero.

Después de haber hecho escalas en Palma de Mayorca, Málaga y Gibraltar, el buque-escuela arribó a Lisboa el 24 de Mayo.

**Nuevas Unidades.—**

El 10 de Mayo, en el Arsenal de la Marina de Taranto, en presencia de las autoridades civiles y militares, fue lanzada la MC 492; como su similar la 491 de 188 tons. st. tendrá un "armamento convertible" y un "aparato motor mixto".

En efecto, será posible en brevísimo tiempo sustituir su armamento según el empleo que se le quiera dar a la unidad:

—De 3 ametralladoras de 40/70;
—De 2 ametralladoras de 40/70 y un lanza-cohetes naval;
—De 1 ametralladora de 40/70 y de cuatro lanza-torpedos;
—De 1 ametralladora de 40/70 y de un cierto número de minas.

Disponiendo además de una turbina de gas y de dos motores diesel sobrealimentados, con una potencia de 11.700 C.V.

Esta unidad podrá desarrollar una velocidad de 40 nudos.

La conducción y el control del aparato motor son manejados a distancia mediante telecomandos neumáticos desde una central especial de propulsión situada en el puente.

Después de la ceremonia del lanmiento de la MC 492, fue colocada sobre las mismas gradas "la quilla" (el primer elemento prefabricado) de la MC 592 de características semejantes.

---

## JAPON

**Lanzamiento del submarino "Oshio".**

El 30 de Abril último, en el astillero naval de Mitsubishi de Kobe, fue lanzado al agua el submarino de 1600 tons. "Oshio" (Gran Marea) en presencia del Viceministro de la Agencia de la Defensa.

El "Oshio" es el sexto submarino construido desde la guerra, para la Marina Japonesa.

Sus características principales son las siguientes:

Desplazamiento 1600 tons.
Eslora 88 metros.
Manga máxima 8,22 m.
Calado 4,70 m.
Propulsión diesel: 2 motores MAN, de 1450 C.V.
Propulsión eléctrica: 3150 C.V. (en inmersión).
Velocidad máxima en superficie 14 nudos.
Velocidad máxima en inmersión: 18 nudos.
Tripulación: 80 hombres.
Armamento: 6 TLT a proa y 2 TLT a popa.

Su entrada en servicio está prevista para Marzo de 1965.

---

## NORUEGA

**Armamento del submarino "Kinn".**

La construcción del "Kinn", primero de los 15 submarinos de 350 tons., que la Marina Noruega ha hecho construir en Alemania Federal, ha sido encargada a los astilleros Rheinstahl de Emden el 8 de Abril último.

Recordemos que estos submarinos son semejantes a los alemanes del tipo U-1, pero están construidos de acero ordinario en lugar de serlo de acero amagnético como el que ha causado tantos sinsabores a los primeros submarinos de la **Bundesmarine** que ya no los utiliza sino para adiestramiento.

El "Kinn" está dotado de 8 tubos lanza-torpedos y su velocidad es de 19 nudos en inmersión.

---

## PAKISTAN

**Bautizo del primer submarino de la Marina Pakistana.—**

El submarino de 1535 tons. "Diablo", terminado de construir en 1944 y adquirido por la Marina Pakistana ha sido solemnemente bautizado con el nombre de "PNS Ghzi" el 1º de Junio último durante una ceremonia que se realizó en New London, Connecticut, donde este buque fue reparado y modernizado antes de ser entregado a la Marina Pakistana.



# Crónica Nacional


**Asociación Nacional Pro-Marina Conmemora Aniversario de Fundación.—**

**Agregados de las FF. AA. Extranjeras visitan los Centros de Instrucción y Dependencias de la Marina.—**

**Flotilla Fluvial del Amazonas inicia 6 Etapa del Plan Cívico.—**

**Conferencia en el Salón de Grado de la Facultad de Economía de la Universidad Mayor de San Marcos.—**

**Llamado a descendientes de los hombres que destacaron en el escenario del mar hace la Historia Marítima del Perú.—**

**Ceremonia Conmemorativa al 85º Aniversario del Glorioso Combate de Angamos.—**

**Asesinato del Comandante Juan Revoredo B., recordó la Marina de Guerra.—**

**Exposición de la Historia Marítima del Perú.—**

**Ceremonia realizada en la Estación Naval "El Salto".—**

**Sensible Falecimiento de un Jefe de la Marina.—**

**Escuadrón de la Real Marina Inglesa arribaron al Callao.—**

**Operación Unitas V.—**

**Acción Cívica de la Marina de Guerra.—**


**Asociación Nacional Pro-Marina Conmemora Aniversario de Fundación.—**

La patriótica Asociación Nacional Pro-Marina, conmemoró el Viernes 4 de Setiembre un aniversario más de su fundación.

Con tal motivo se realizó una Sesión Solemne en la sede institucional, en la cual se recordó la Acción Naval de Punta Malpelo, y se rindió homenaje al nacimiento del Gran Mariscal Dn. Ramón Castilla y a la Guardia Civil y Policía.

El discurso de orden estuvo a cargo del Coronel GC. Dn. César Arce Villacorta.

**Agregados de las FF. AA. Extranjeras visitan los Centros de Instrucción y Dependencias de la Marina.—**

Como en años anteriores, los Agregados de las FF. AA. a las Misiones Diplomáticas en el Perú, visitaron en corporación los Centros de Instrucción y Dependencias de la Marina, los días 7, 9 y 12 de Setiembre.

La Superioridad Naval programó estas visitas con el objeto de brindar a los Agregados Navales extranjeros, la oportunidad de familiarizarse con las actividades de Instrucción y Entrenamiento que se desarrollan en los Centros de Enseñanza y en el Centro Médico Naval.

Las visitas comenzaron el Lunes 7 de Setiembre al Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara", donde los Agregados Extranjeros pudieron apreciar la organización y funcionamiento de ese Nosocomio Naval.

El Miércoles 9 de Setiembre realizaron la visita al Centro de Entrenamiento Naval del Callao, donde apreciaron las actividades de las Escuelas de Electrónica, Ingeniería, Electricidad, Submarinos y Armamento, donde recibieron las explicaciones pertinentes sobre la finalidad de cada Escuela.

Los Agregados Extranjeros visitaron el Sábado 12 de Setiembre las instalaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval, donde recibieron las explicaciones sobre los cursos que se dictan en esa Escuela Superior.

Seguidamente los visitantes pasaron a la Escuela Naval del Perú, donde tuvieron la oportunidad de presenciar una Exposición sobre la Organización de la Escuela, desarrollo de las Obras de ampliación y su Planeamiento, así como recorrer los diversos Edificios, Auditorium, Campo Deportivo y la Dirección del primer Centro de Instrucción de Estudios Navales del Perú.

Finalmente, los Comandos y Direcciones de los Centros de Instrucción y Dependencias visitadas, ofrecieron un cóctel en honor de tan distinguidos visitantes en el Club de Oficiales de La Punta.

**Flotilla Fluvial del Amazonas inicia 6º Etapa del Plan Cívico.—**

Con ocasión de celebrarse la Semana de la Marina, la Flotilla Fluvial del Amazonas, inician el 28 de Setiembre la sexta Etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.

Las cañoneras B.A.P. "Marañón", "Ucayali", "Amazonas", "Loreto" y "América", arribaron a los puertos fluviales de Requena, Contamaná, Pucallpa, Yurimaguas y Ramón Castilla, donde conmemoraron el 85º Aniversario del Combate Naval de Angamos. Asimismo las citadas unidades fluviales proporcionaron asistencia médico-sanitaria, técnica, agrícola, veterinaria, educativa, alfabetizadora y recreativa a los pobladores marginales de los ríos Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga.

**Conferencia en el Salón de Grado de la Facultad de Economía de la Universidad Mayor de San Marcos.—**

El Capitán de Corbeta AP. Dn. Jorge Portella Roca, sustentó una brillante conferencia en el Salón de Grado de la Facultad de Economía de la Universidad Mayor de San Marcos, sobre el tema "La obra que realiza la Marina de Guerra en el desarrollo y progreso amazónico peruano", al término de la cual fue efusivamente felicitado por el conocimiento y claridad de los conceptos por él vertidos.

**Llamado a descendientes de los hombres que destacaron en el escenario del mar hace la Historia Marítima del Perú.—**

La Historia Marítima del Perú, que actualmente está siendo desarrollada por una Comisión especialmente designada compuesta por distinguidos investigadores históricos y científicos, ha efectuado un apreciable avance en los borradores de algunas biografías sobre personajes notables que tuvieron destacada actuación en el ambiente marítimo del Perú a través de su historia Pre-Inca, Inca, así como en los períodos de la Conquista, Colonia, Emancipación y República y que, con sacrificio de sus actividades y aún de sus propias vidas, lograron invalorables enseñanzas o el ejemplo heroico en provecho de la Patria, de la civilización o de la ciencia.

El Dr. Evaristo San Cristoval que preside el grupo designado para la parte de biografías y el Comandante (r) Juan Manuel Castro Hart, asesor naval de esta importante área, presentaron a consideración del Comité Naval la idea de ir publicando los nombres de los personajes biografiados, conforme se desarrolla el trabajo total, con el fin de posibilitar a los descendientes, relacionados, estudiosos, coleccionistas, etc, que posean documentos, fotografías o datos interesantes, puedan enviarlos al Centro Naval del Perú en el Callao, en tal forma de incrementar el material de trabajo actualmente disponible.

Por lo que va a la fecha, se encuentran en ejecución las siguientes biografías:

Guillermo Brown, Juan Illingrot, Antonio de la Haza, Ignacio Mariátegui, Juan B. Cobián, Toribio Raygada, Lizardo Montero, Manuel Melitón Carbajal, Enrique Palacios, Fermín Diez Canseco, Juan Guillermo More, José Gálvez, Pedro Buenaño, Jorge Velarde, Carlos de los Heros, Manuel Ugarte Moscoso y Miguel Espinoza y Lavalle.

**Ceremonias Conmemorativas al 85º Aniversario del Glorioso Combate de Angamos.—**

Iniciando la celebración de la Semana de la Marina con ocasión de conmemorarse el 85º Aniversario del Combate de Angamos, se realizó el 1º de Octubre la Sesión Solemne en la Asociación Nacional Pro-Marina, presidida por el Ministro de Marina, V. Almrte. F. Teixeira V., en representación del Presidente de la República y con la Asistencia del C. de N. Miguel Rotalde de Romaña, Ministro de Gobierno y Policía; el primer Vice-Presidente de la Asociación General de División EP. Arnaldo Winkelried y diversos jefes y oficiales de nuestros Institutos Armados, así como socios civiles de la entidad.

El discurso de orden fue pronunciado por el C. de N. (r) Manuel Faura B., quien hizo una semblanza de la épica acción de Angamos y del héroe máximo de nuestra Marina, Almirante Miguel Grau Seminario.

Al mediodía del 1º de Octubre, se efectuó una actuación en el Parque Elías Aguirre del distrito de Lince, frente al monumento del Segundo Comandante del "Huáscar", en el que fueron colocadas ofrendas florales e hicieron uso de la palabra representantes de la A.N.P.M. y del Concejo de Lince.

El Sábado 3 de Octubre, el Club de Leones del Callao y de Lima Metropolitana y el Domingo 4, el Rotary Club, rindieron homenaje a la Marina de Guerra del Perú. Días más tarde la Marina retribuyendo esas atenciones agasajó a bordo del B.A.P. "Independencia" a dichas instituciones.

El Martes 6 de Octubre la Asociación de Oficiales Generales en Retiro ofreció un homenaje a la Marina, reunión que se llevó a cabo en el Club de Oficiales de La Punta, con asistencia del Ministro de Marina, y de Oficiales Generales en actividad y retiro de la Marina, Aviación, Ejército y Guardia Civil.

El discurso de homenaje estuvo a cargo del General G.C. Rómulo Merino Arana, quien dijo:

El día de la Marina de Guerra es fecha propicia para el recogimiento nacional de los peruanos, al calor del recuerdo de Miguel Grau y de la gallarda figura del "Huáscar", que un día como el 8 de Octubre, escribieron en las páginas de la Historia, el glorioso episodio de Angamos, capaz de llenarnos de orgullo patrio, que nos haga mantener el espíritu de la raza, la virilidad, la fe, el recuerdo perenne de las enseñanzas de la historia y el ejemplo de aquellos mártires, quienes, grabados en los bronces. nos dicen cada día a las generaciones actuales, que si ellos experimentaron la sensación heroica de la derrota, nosotros debemos proclamar la necesidad de sentir algún día la satisfacción de la victoria.

Por fortuna para el Perú y para la Marina, la hazaña del 8 de Octubre, no sólo representa un solo y aislado episodio heroico de un marino afortunado, y no es verdad la irónica sentencia de Bernard Shaw, cuando dice que "el heroísmo es la única forma de lograr fama sin tener habilidad"; por el contrario, Angamos representa la culminación del talento y del coraje de un hombre que los empleó a lo largo de no menos de 25 años de carrera, tiempo en el cual demostró que el héroe no es el resultado de una fugaz oportunidad histórica, sino compendio de una larga

calidad espiritual, que encuentra al fin el momento cumbre de manifestarse. Allí están como prueba, la inteligente actitud de Grau al rebelarse para reinvindicar el honor nacional en 1866 y luego para renunciar y dejar la carrera cuando se intenta poner la Escuadra en manos extranjeras. Aquella calidad se muestra más aún, cuando es el único marino peruano que manda un buque extranjero; cuando en Abtao, al mando de Villavicencio, otro héroe naval perennizado en el recuerdo, contribuye a la victoriosa jornada contra la escuadra española; cuando con su memorable campaña de Mayo a Octubre del 79, hace apagar faros de puertos enemigos, captura buques y tropas enviadas contra el Perú, bombardea objetivos militares sin salpicarse de sangre inocente o de actos innobles, cuando, salva vidas, cuando envía a sus seres queridos prendas de héroes enemigos, cuando rechazando todo halago nacional que le puede envanecer, dice "Yo no soy sino un pobre marino que cumple con el deber", cuando en fin, siembra el terror en el invasor, al comprobar que el genio de Grau y de sus compañeros es suficiente para equilibrar el poderío naval del enemigo, quien mira con respeto y con asombro la hazaña peruana y determina estallar el descontento popular que precipita la caída de Ministros y Almirantes, incapaces de contrarrestar la acción de un solo hombre, que imponiendo condiciones hace perder la esperanza de una fácil victoria.

Y aunque bastaría para mantener el orgullo Institucional las acciones de Grau y su buque, bueno es recordar que la Fuerza Naval tiene una tradición más que centenaria de hechos que la enaltecen y ennoblecen cada vez más.

Allí están para no citar sino unos cuantos, apoyándonos en Dellepiani, Basadre y otros autores, la acción de Islay en Julio de 1838 en la Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana de los buques peruanos "Socabaya" y "Fundador", derrotando tres buques chilenos; el bloqueo de Guayaquil en 1859 al 60 y el transporte de las tropas victoriosas de Castilla; la vuelta al mundo por primera vez en la historia sud-americana de la fragata "Amazonas" en 1856 al 58 con sus Capitanes Boterín y Ganz; la doble ruptura del bloqueo de Arica realizada por la "Unión" en Marzo de 1880, para llevar recursos a los defensores del Morro; las correrías del transporte "Oroya" el mismo mes y año que llega hasta Tocopilla ante la incredulidad del poderoso enemigo; el respeto que impusieron a los buques que bloquearon el Callao, los cañones navales y los fuegos de la "Unión" obligándoles a retirarse en Abril y Mayo del 80 con fuertes averías.

La temeraria acción del Teniente Gálvez, que hace volar junto con él y su lancha "Independencia", a la "Janequeo" el 25 de Mayo.

El revés en Arica el día 6 de Junio de 1880 víspera de la Batalla de este nombre del "Cochrane" y la "Covadonga", cuando al acercarse al Puerto, los fuegos del "Manco Cápac" y de los fuertes, causaron 27 bajas al "Cochrane"; el hundimiento del "Loa" en el Callao el 3 de Julio, de la "Covadonga" en Chancay el 13 de Setiembre y de la "Fresia" el 6 de Diciembre en el Callao.

La participación en tierra de la Batalla de Miraflores del Batallón "Guarnición de Marina", que junto con el Jauja, obtienen éxito preliminar.

Y en este siglo en 1911 en el Caquetá, vemos a la lancha "América" al mando de Clavero, transportando las tropas de Benavides y manteniendo dura lucha que contribuye a la victoria de la Pedrera; la participación vigilante de los ríos de la Selva en el Conflicto con Colombia en 1932 y el patrullaje vigoroso del área vital marítima del Norte en la guerra no declarada con el Ecuador en 1941.

Y si a todo esto unimos al glorioso recuerdo del 2 de Mayo de 1866 en que la Fuerza Naval tiene actuación valiosa contra la escuadra Española, no exageramos ni un ápice al afirmar que nuestra Marina se apoya en una pirámide, en cuyas bases está su tradición y su historia, a los lados el recuerdo de tantas triunfales acciones y en la cúspide, el "Huáscar", Grau y sus compañeros del 8 de Octubre.

En la actualidad, siguiendo las nuevas orientaciones que están haciendo evolucionar a la Fuerza Armada, la Marina de Guerra, ha tomado su lugar en el mantenimiento del Frente Interno y en el desarrollo económico y espiritual de la Nación.

Para lo primero está debidamente adoctrinada contra la guerra revolucionaria, que fuerzas extremistas, ajenas a los sentimientos de Dios y Patria, pretenden desencadenar en el Perú como en otros países y que bien podrían lograrlo si es que no se estrellaran contra el parachoque de la Fuerza Armada, cuyos componentes entre ellos la Marina, están listos para oponérseles con decisión, para mantener las Instituciones tutelares de la República.

Y en cuanto al moderno concepto de que la Fuerza Armada, debe participar en el desarrollo económico y espiritual, a fin de contribuir a resolver el fantasma del subdesarrollo, nuestra Marina con su Plan Cívico, está cumpliendo la parte que le corresponde. Por eso la vemos llevando en sus buques, asistencia médica para los lugares más modestos y alejados de la Selva y de la Costa, construyendo locales escolares, con medios de fortuna, llevando alimentos a los pobladores, auxiliando a los necesitados, dan-

do dirección técnica en obras de progreso local, impulsando la industria agropecuaria y contribuyendo en toda la forma al avance de nuestros pueblos.

Sus Escuelas de formación técnica son centros donde el hombre peruano adquiere una profesión susceptible de permitirle subsistencia honesta, y la educación que da a los conscriptos sujetos al Servicio Militar, está dirigida a fomentar tal desarrollo junto con el arraigo profundo de amor a la Patria.

Y de todos modos y en moderna conjunción con el presente y cualquiera que sea la misión recibida, a nosotros nos parece ver en cada uno de los buques de Guerra de la Escuadra, la réplica permanente del "Huáscar"; por eso, les vemos o anhelamos verlos siempre ágiles y veloces, imponiendo respeto en nuestro mar y en nuestros ríos, defendiendo nuestra soberanía, de tal modo que jamás vuelvan plantas extranjeras a hollar el suelo Nacional, y paseando impávidos como el "Huáscar", el Pabellón peruano en Costas Extranjeras listos a repetir las hazañas del Monitor; sólo que esta vez para hacernos saborear a los peruanos la dulzura de la victoria, meta fundamental del guerrero, sin la cual no podemos afirmar al concepto de poderío a que como pueblo milenario tenemos derecho.

Y comandando estos buques vemos también a los Oficiales de la Armada, practicando lo que nosotros llamamos el "Graucismo", habilidad en el mando, valor hasta el sacrificio, destreza en la ejecución, propósito de vencer, humanitarismo en el trato, sin sacrificar la misión e hidalguía de caballero antiguo en la lucha a tal punto que este "Graucismo" que reconocemos y preconizamos, siga identificando al Oficial Naval de Hoy con el gran Almirante que en 1879 causó admiración al mundo, conmovió a los peruanos e hizo temblar al invasor.

La Asociación de Oficiales Generales, en cuyo nombre tengo el honor de ofrecer este homenaje se une conmovida a la fecha de Grau y de la Armada y al escuchar las estrofas del Himno Nacional y las de la Marina, renueva su promesa de seguir alimentando, como lo viene haciendo con todos los Institutos Militares, el culto a nuestros héroes, el amor a la Patria y el permanente ideal de su grandeza.

Posteriormente el Ministro de Marina agradeció el acto, pronunciando las siguientes palabras:

Señor Presidente de la ADOGEN:

Señores Oficiales Generales:

Con patriótica emoción, he escuchado las palabras del señor General GC. P. Rómulo Merino Arana, en este homenaje con que la ADOGEN, ha querido sumarse a las conmemoraciones con que la Marina de Guerra,

recuerda a los hombres, que con su heroísmo y su ejemplo sin par, crearon su tradición de honor y, como Ministro y representante de esta gloriosa Institución, me complace agradecer en su nombre a los señores Oficiales Generales aquí reunidos; este acto de camaradería que hoy nos une en el común recogimiento ante la memoria del Almirante Grau y de los hombres que sacrificándose conscientemente con él, salvaron hace 85 años el honor nacional enseñándonos la sublime lección de cómo morir por la Patria.

Este homenaje resulta más significativo aún, por el hecho de ser promovido por Uds. señores, que han dedicado la casi integridad de sus vidas y sus mejores energías al servicio de la Patria y, consecuentemente, están mas cerca de élla.

Permitidme señores, a nombre de la Institución Naval que represento, brindar por la ventura personal de cada uno de Uds. y por el creciente progreso de la ADOGEN, porque el desarrollo de Instituciones como esta, dedicadas al culto de las virtudes militares, gravite en forma indudable, en la prosperidad de la Patria, meta común de todo nuestro esfuerzo.

El Miércoles 7 de Octubre, el Canciller de la Orden "Cruz Peruana al Mérito Naval, Vice Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina, en una ceremonia especial realizada en el Ministerio de Marina, impuso la citada condecoración naval, por importantes y valiosos servicios prestados a la Armada Peruana, a las siguientes personas:

**DISTINTIVO BLANCO**

**"Gran Oficial"**

Señor Doctor Gerardo Arosemena Garland

**"Comendador"**

Señor Mario Saavedra P.

**"Oficial"**

Señor Carlos F. Martínez Claure
Señor Ramón G. Ferrer
Señor Rosendo Chirinos B.
Señor Víctor Israel I.

El 8 de Octubre de 1964, a las 8 de la mañana se rindieron honores al Pabellón Nacional y luego se sustentaron charlas alusivas a la fecha, en todos los buques y dependencias de la Marina. Luego a las 10 a.m.

hubo una actuación en homenaje al Almirante en la Plaza Grau de Lima, presidida por el Contralmirante Raúl Delgado E.

A la misma hora en la Plaza Grau del Callao, con asistencia del Presidente de la República, se realizó la ceremonia cívico-patriótica en la qué como en todos los años se leyó la proclama del señor Ministro de Marina y que a continuación se trascribe:

OFICIALES, CADETES, TRIPULANTES Y
PERSONAL CIVIL DE LA ARMADA:

El 8 de Octubre de 1879, es una de esas fechas que, grabadas con caracteres indelebles, perduran en la Historia de los pueblos como si hubieran sido escogidas por el Destino para guiar a las generaciones en su camino hacia el futuro.

Su evocación, reúne a los peruanos en todos los confines del territorio patrio hace ya 85 años, en emocionado homenaje de respeto y de meditación ante los monumentos que la Patria, agradecida, ha levantado por doquier, para perpetuar la memoria de los hombres que en este día, escribieron con sangre y sacrificio la más cara enseñanza de lo que es el amor hacia ella.

Fecha gloriosa y a la vez infausta, ha sido adoptada por la Marina de Guerra, Madre orgullosa de estos hombres de epopeya, como su Día representativo. Ella resume, dentro de su marco de tragedia homérica, todas las virtudes y realizaciones de los hombres que crearon nuestra tradición Naval. Es permanente, porque no representa la efímera gloria del triunfo material muchas veces impuesto, como en este caso, por la superioridad abrumadora de los medios, sino porque expresa los altos valores del espíritu que son, en último análisis, lo único perdurable.

Representa el epílogo de una vida ejemplar, entregada con singular devoción al servicio de la Patria y representa también la redención de un pueblo que sufrió las consecuencias de la ineptitud, la intriga y la imprevisión de políticos ignorantes y orgullosos, por el sacrificio consciente de un hombre extraordinario: MIGUEL GRAU SEMINARIO, Almirante del Perú y el más grande de sus hijos.

Este es un día de meditación, 85 años transcurridos, han dejado honda huella en la Historia del Mundo que ha visto nacer ideologías extrañas que intentan pisotear los valores morales que El nos enseñara y que nuestro país lucha por defender. Profunda crisis de estos valores se cierne sobre el Mundo todo y, por mucho tiempo los Cuarteles han sido refugio donde se han cobijado las más altas virtudes, manteniendo viva su llama

en los miembros de su Fuerza Armada, es decir del Pueblo en Armas, de los hombres que ayer y hoy, cumplieron o cumplen constitucionalmente, el mandato de esgrimirlas para la defensa de las Leyes, el orden en el interior y de los sagrados derechos y la integridad de la Patria en el exterior.

El Pueblo en Armas, porque los que hoy las llevan, son los hijos de los que ayer tuvieron ese privilegio y los hermanos o los padres de los que tendrán mañana. Padres, hermanos e hijos, que después o antes de llevarlas, sostienen hoy los instrumentos de labranza que fertilizan nuestras tierras, o manejan las máquinas que alimentan nuestra creciente industria, promoviendo el desarrollo cada vez más grande de la Patria.

Comprendiéndolo así, la Marina de Guerra y la Fuerza Armada toda, ha volcado, dentro de las posibilidades que le proporcionan sus medios económicos, materiales y humanos y la imprescindible tarea de su preparación profesional, todo el aliento posible para estimular con el ejemplo, el esfuerzo ciudadano representado por lo que hoy la Nación exhibe con orgullo como las realizaciones de Cooperación Popular, esfuerzo que la Fuerza Armada respalda y que está llamado a elevarla sobre la denigrante condición de país subdesarrollado que hoy se le aplica.

Soldados todos de una misma causa, la defensa de la Constitución y del Gobierno que la Nación ha elegido libre y sabiamente para conducirlo, como lo está haciendo, por las sendas anchas del progreso tantas veces postergado.

GRAU, ha legado a la Marina de Guerra del Perú, una gloriosa tradición militar y moral en la cual sustentar nuestro deseo de superación y de grandeza, y a la Patria toda, el imperativo de trabajar sin descanso por su creciente progreso e impedir que nuevamente seamos sorprendidos por el agresor y la obligación de mantener una marina cada vez más eficiente y poderosa, dentro de nuestras posibilidades y las necesidades de nuestra seguridad.

Le ha mostrado también la importancia de nuestra frontera marítima, puerta de invasión en la guerra y de progreso en la paz; lección importantísima que debe grabarse indeleble en la mente de todos los peruanos, independientemente de su condición; militares o civiles, gobernantes o gobernados, a todos ellos debe ser común, como es común también el anhelo de una Patria grande y próspera.

OFICIALES, CADETES, TRIPULANTES Y PERSONAL CIVIL DE LA ARMADA:

Ante este monumento a la Gloria de nuestro Almirante y de quienes lo acompañaron en el camino hacia ella, juremos todos poner el íntegro

de nuestro esfuerzo para aplicar en la paz o en la guerra, si ésta llamara a nuestras puertas, las enseñanzas de su vida heroica y ejemplar, haciéndonos dignos de su sacrificio y de su herencia.

Luego se efectuó el desfile de los efectivos de la Marina, Ejército, Colegio Militar "Leoncio Prado".

Inmediatamente después, en el Servicio Industrial de la Marina, se inició la Tercera Etapa de la construcción del B.A.P. "Lobitos", haciendo uso de la palabra el Ministro de Marina, quien entre otras cosas dijo:

"Que para la Marina del Perú, era grato marcar un decisivo jalón en su derrotero: la iniciación de la tercera fase, erección en gradas dentro del proceso de construcción del proyecto "04".

Agregó que para los hombres que tienen el privilegio de pertenecer a la Marina del Perú, es grato acontecimiento el que se realiza, porque se ratifica, una vez más la indeclinable decisión de proseguir su silencioso aporte a la construcción del futuro del Perú.

## INDUSTRIA DE CONSTRUCCIONES

Se refirió que continúa el montaje de una industria de construcciones navales inobjetablemente sólida por tener dentro del país su propio mercado no solo en la Marina de Guerra, sino tambien en la Marina Mercante, ya sea para el tráfico inter-oceánico como el de cabotaje.

Dijo que la Marina cree que este tipo de industria, es también acción cívica, pues da trabajo y tecnifica a miles de ciudadanos, levantando su "standard" de vida y ahorrando divisas indispensables para el país, puesto que actualmente las dos quintas partes del valor de este nuevo buque quedan en el Perú en forma de salarios y productos peruanos.

Con la construcción del primer buque de gran tonelaje el BAP. "Zorritos", la Marina, dijo, demostró su capacidad para ese tipo de industrias y dejó constancia, de que pueden hacer tales buques a costos que puedan competir con el resto del mundo.

Señaló que próximamente y en el término de seis meses, ampliarán la Grada de Construcciones en el lado del mar, para construir buques petroleros de hasta 18 mil toneladas y buques mercantes que alcancen las 15 mil toneladas de desplazamiento y altas velocidades, necesarias para competir sobre el mar en la era actual.

Señaló que actualmente se está ampliando el Taller de Construcciones Navales para capacitarlos a fabricar secciones de 50 toneladas y que

están poniendo en operación grúas capaces de transportar secciones de 50 toneladas de peso y que fabrican sus propios vehículos de transporte para tal capacidad.

Siguió expresando que sería un grave pecado el de la Marina, si se limita a construir una unidad y detener luego toda la dinámica puesta en marcha. Por eso, agregó, se han dictado las disposiciones para iniciar en cuanto sea posible, la construcción de un tercer buque el Proyecto "05".

Finalizó manifestando que la Grada de Construcciones Navales, se hace presente para mostrar lo realizado y que sienten los marinos, con inocultable orgullo, la íntima satisfacción de la misión cumplida. Después de agradecer la presencia del Jefe del Estado a nombre de la Armada terminó expresando: "Señor Presidente, el Perú Construye".

Posteriormente se realizó en el Centro Naval del Callao, el almuerzo que en honor del Presidente de la República ofrecía la Marina de Guerra del Perú.

En su discurso de ofrecimiento, el Ministro de Marina, Vice Almirante Florencio Teixeira, después de dar la bienvenida al Jefe del Estado a la reunión y de referirse a la gloriosa figura del Almirante Grau, "en el que la Marina tiene su símbolo más puro" dijo que la tradición de los héroes de Angamos, ha dejado el más puro patriotismo, y ha creado en el espíritu de los componentes de nuestra Fuerza Armada, un nexo de unión indestructible que guardan celosamente como fuerza invulnerable a la intención demagógica o anarquizante en estas horas de las grandes realizaciones.

Agregó, que lejos de todo apasionamiento, la historia tasará en sus debidos términos el rol cada vez más importante que la Fuerza Armada viene desempeñando en el fortalecimiento de la conciencia ciudadana, del pueblo peruano y en su capacidad, cada vez mayor, para elegir libremente sus destinos, sin entrar en el juego de la política de grupo, de la militancia partidaria, que es una prerrogativa absolutamente civil.

Luego dijo que la Marina sabe que la nave del Estado está en manos responsables, firmes y seguras y expresó al Jefe del Estado, el reconocimiento de la Armada y sus sentimientos de lealtad, porque se auna con los mismos anhelos del Presidente, en la transformación, seguridad y bienestar de la Nación.

Posteriormente, el Presidente de la República agradeció el homenaje, expresando que renueva con fe una convicción de lo que significa la Fuerza Armada y particularmente la Marina.

Luego expresó su gratitud a las FF. AA. por su colaboración y por la que recibirá en los años que aún le faltan para cumplir su mandato. Dijo que la víspera del Aniversario de Angamos, la había pasado a bordo de un barco de la Armada, sobre el Pacífico, que está purificado con la sangre de Miguel Grau.

Dijo que había navegado hacia Paracas, a la Punta de Pejerrey, para estudiar la construcción de un Terminal portuario. Señaló que se está proyectando una serie de terminales y puertos, para garantizar la defensa nacional, porque comprende que a falta de puertos, las operaciones son lentas y costosas y demoran el movimiento de los barcos. Agregó que esos puertos, servirán también para el progreso industrial patrio.

Señaló que ha querido confrontar sobre el terreno la construcción de un moderno puerto en el sur chico, que estará unido por una moderna ruta denominada "La vía de los Libertadores".

Se refirió también a la ejecución de otro moderno puerto en Paita, con una vía que lo empalmará con el río Marañón, aguas abajo, donde se fundará en breves días el pueblo de "Ayar Manco". Anunció las ampliaciones de los puertos de Huacho, Supe, Chancay, en 70 metros más de largo, a fin de preparar el creciente litoral pesquero, con lo que se espera superar la crisis pesquera.

Más tarde, al referirse a la construcción del BAP. "Lobitos", felicitó a la Armada por esa obra y anunció que se harán gestiones para lograr un crédito internacional para ampliar la industria naviera, ya que hasta ahora, la Marina está ejecutando la construcción del nuevo petrolero, con sus propios fondos.

Pidió que la Marina haga un estudio a base del "Zorritos" y del "Lobitos", para solicitar el crédito a 10 ó 15 años, para adquirir equipos, motores y cuanto se necesite para los futuros barcos.

El mismo 8 de Octubre, varios Cadetes de la Escuela Naval, en horas de la tarde, dieron charlas alusivas en las Escuelas Militares y Colegios Nacionales y Particulares. Finalmente cerrando las actuaciones de la "Semana de la Marina", en la Sociedad Fundadores de la Independencia, se llevó a cabo una Sesión Solemne, bajo la presidencia del Ministro de Marina. El discurso de orden corrió a cargo del Capitán de Navío José Valdizán Gamio.

**Asesinato del Comandante Juan Revoredo B., recordó la Marina de Guerra.—**

El Sábado 3 de Octubre la Marina de Guerra del Perú, recordó el martirio de uno de sus Jefes el C. de F. Juan Revoredo Balbuena, sacrificado por los apristas en 1948.

A las 10 a.m. se celebró una Misa de Réquiem y posteriormente ante su tumba en el Cementerio General, tuvo lugar una actuación en cuyo trascurso se depositaron ofrendas florales.

**Exposición de la Historia Marítima del Perú.—**

El 8 de Octubre, "Día de la Marina", se inauguró en el Centro Naval del Perú, una exposición, en la que se ha hecho una demostración sobre las diferentes partes que contendrá la Historia Marítima del Perú.

**Ceremonia realizada en la Estación Naval "El Salto".—**

En la Estación Naval "El Salto" al igual que en todas las Unidades y Dependencias se realizaron diversas ceremonias conmemorativas, así el jueves 8 de Octubre del presente a 1000 horas, se llevó a cabo en la Estación Naval ante mencionada una Ceremonia cívico-patriótica conmemorando el 85º aniversario del Combate Naval de Angamos y el día de la Marina de Guerra del Perú. Asistieron a este acto, las principales autoridades de la localidad, así como también los familiares de Oficiales y Personal Subalterno y numeroso público.

**La Ceremonia.—**

A la llegada del señor Prefecto del Departamento y del Comandante General de la Primera División Ligera de Ejército, una Compañía de desembarco de marinería al mando del Teniente Primero Loyer Brandon Claysen y una sección de Ejército con Pabellón, rindiéronles los honores correspondientes, dándose comienzo en esta forma a la Ceremonia programada.

Acto seguido se procedió a la colocación de las ofrendas florales al pie del Monumento del Almirante Grau, en el siguiente orden:

Ofrenda Floral de la Marina de Guerra del Perú, colocada por el Capitán de Fragata ALBERTO SARAVIA H. y por el Capitán de Corbeta Alberto Santillana G.

Ofrenda Floral del Rotary Club de Tumbes, colocada por el Presidente de la Institución, señor Dn. Oscar Romero.

Ofrenda Floral de la Guardia Civil y Policía, colocada por el Teniente Coronel GC. P. Humberto Flores y el Mayor de la GC. P. Manuel Bamonde.

Ofrenda Floral del Consejo Municipal de Tumbes, colocado por el Alcalde de la Ciudad, señor Guillermo Merino Horna.

Ofrenda Floral del Ejército del Perú, colocada por el General de Brigada Enrique Salaverry Carrión y el Coronel Pedro Murillo.

Ofrenda Floral de la Prefectura del Departamento, colocada por el Prefecto del Departamento, Dn. Juan Balarezo Moretti y el Sub-Prefecto Dn. Julio Coronado.

Una vez terminada la colocación de las citadas ofrendas florales, el Corneta de la Banda de Músicos del Batallón de Infantería Nº 5 "Zarumilla", ejecutó el toque de silencio, terminado el cual se escucharon los acordes del Himno Nacional que fue coreado emotivamente por todos los asistentes.

A continuación el reverendo padre Juan García, Capellán del Batallón Nº 5 "Zarumilla", dió comienzo a la Misa de Campaña, brindando una brillante alocución al término de la misma.

El discurso de orden estuvo a cargo del Capitán de Corbeta Alberto Santillana G., Segundo Comandante de la Estación, quien se expresó en los siguientes términos, finalizada las palabras del Segundo Comandante, el Primer Comandante Capitán de Fragata Alberto Saravia, dio lectura a la Proclama del señor Ministro de Marina.

Finalizada la lectura de esta Proclama, se cerró la primera parte del programa con un desfile de la Compañía de desembarco y de la Sección de Ejército, ante las autoridades asistentes a la Ceremonia.

**Inauguración del Casino de Oficiales de Mar y para Tripulantes.—**

Continuando con el programa y contando con los mismos asistentes al acto patriótico, se procedió a la bendición del casino para Oficiales de Mar y Tripulantes por el Reverendo Padre José García. Finalizado este acto, el Primer Comandante de la Estación Naval, Capitán de Fragata Alberto Saravia H. hizo entrega Oficial de la nueva obra a todo el Personal, expresándose con sentidas frases, en las cuales hizo resaltar la gran satisfacción que tenía al ser él justamente testigo de excepción del esfuerzo y cooperación que toda la tripulación realizó en la construcción de tan hermoso casino, así como también agradecer la ayuda económica fundamental que la Superioridad Naval dispuso para llevar a cabo tan importante obra Al finalizar sus palabras el Comandante Saravia, así como también el Alférez de Fragata Werner Boggiano, Jefe de Construcción de la Estación, fueron muy felicitados, sirviéndose a continuación una champañada siendo todos los asistentes finamente atendidos hasta su retiro de la Estación.

**Programa Deportivo.—**

Terminada la bendición y entrega del Casino, se inició una competencia de fulbito, llevándose a cabo 2 partidos. En el primero, el repre-

sentativo de la plana menor de la Guardia Civil, se impuso al representativo de la Estación por el score de 5 a 4 y en el segundo partido, el equipo de Oficiales de dotación superaron a su similar de la Guardia Civil por el score de 9 á 2. El equipo de Oficiales, estuvo conformado por: el Capitán de Corbeta Alberto Santillana G., Teniente Primero Loyer Brandon Claysen, Teniente Segundo Víctor González P. el Alférez de Fragata Jorge Rosas G., Alférez de Fragata Juan Silva P. y el Alférez de Fragata Werner Boggiano. Al finalizar los encuentros el Capitán de Fragata Alberto Saravia H. y el Teniente Coronel Humberto Flores hicieron entrega de los respectivos trofeos a los capitanes de los equipos ganadores.

**Almuerzo de Camaradería.—**

Como acto final al programa en la Estación Naval "El Salto", se realizó el almuerzo de camaradería con asistencia de los Jefes y Oficiales de dotación y familia, Oficiales de Mar y familia, Cabos y Marineros y las comisiones de clases del Ejército y Guardia Civil invitados especialmente al ágape, desarrollándose esta reunón en un grato ambiente.

**Audición Patriótica en Radio Nacional de Tumbes.—**

A 2000 horas del día 8 de Octubre y con asistencia del Comandante, Segundo Comandante, Oficiales de Dotación y una comisión de Oficiales de Mar y tripulantes de la Estación, se llevó a cabo una audición radial, en homenaje al máximo héroe de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Miguel Grau Seminario, habiendo hecho uso de la palabra el Alférez de Fragata Jorge Rosas G. Al término de esta alocución, se irradió a continuación, la grabación de la ceremonia patriótica, llevada a cabo en la mañana del mismo día en la Estación Naval "El Salto", así como también un programa radioteatralizado sobre pasajes de la vida del Almirante Grau, que estuvo a cargo de los alumnos de la Escuela Normal de Tumbes.

**Sensible Fallecimiento de un Jefe de la Marina.—**

A principios del mes de Octubre, acaeció el sentido fallecimiento del Capitán de Fragata (r) Dn. Raúl de la Puente Hugues, la "Revista de Marina" haciéndose eco a toda la Armada, ofrece a sus deudos su más sentida condolencia por tan irreparable pérdida.

**Escuadrón de la Real Marina Inglesa arribaron al Callao.—**

El 10 de Octubre arribaron al Callao en visita de cortesía, cinco unidades de la Real Marina Inglesa, bajo el mando del Vice Almirante Sir Fitzroy Talbot. El Escuadrón Inglés está integrado por el HMS "Tiger", "London", "Penélope", "Odin" y el "Wave Chief".

Durante su permanencia en nuestro primer puerto fueron objeto de múltiples atenciones, zarpando del Callao el 15 del presente mes.

**Operación Unitas V.—**

El 20 de Octubre se inició la Primera Etapa de la Operación "Unitas V", en la que intervinieron los destroyers peruanos BAP. "Villar", "Guise" y el Submarino BAP "Iquique", conjuntamente con unidades de las escuadras de EE. UU. y de Chile. El 22 de Octubre, una vez finalizada la Primera Etapa, los buques chilenos se retiraron frente a la costa de Arica, prosiguiendo los buques peruanos y americanos a Ilo donde se inició la Segunda Etapa, en la que tomaran parte, además, los BAP. "Almirante Grau", "Castilla", "Aguirre", "Gálvez", "Diez Canseco", "Talara", la Unidad Aérea de GAS de la FAP. y la Unidad de Helicópteros del Servicio Aéreo Naval.

El Lunes 26 de Octubre arribaron al Callao los buques norteamericanos que toman parte en las UNITAS V, USSN "Norfolk", "John Willis", "Odak" y la Unidad Aérea conformada por la Patrulla Aérea HP-18, bajo el mando del Contralmirante Arthur R. Gralla, USN.

**Acción Cívica de la Marina de Guerra.—**

**Buque de Desembarco B.A.P. "Lomas" transportará maquinaria vial al Sur del país.**

El B.A.P. "Lomas", unidad de la Flotilla de Desembarco de nuestra Marina de Guerra, zarpó el martes 27 de Octubre, transportando 3 tractores D4; 2 cargadores frontales, 5 motoniveladoras, 2 chancadoras y 15 paquetes de guardavías, con un total de 122 toneladas.

La citada maquinaria pesada, que se empleará en la construcción de carreteras de penetración que ejecuta el Ministerio de Fomento en la zona sur del país, fue desembarcada en el Puerto de Matarani el jueves 29 del mismo mes.

# HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

**MANUEL I. VEGAS**

## NOTAS AL CAPITULO V
**(Continuación)**

Por el Capitán de Navío A.P.

**JULIO J. ELIAS**

tavento del puerto y fuera de tiro de cañón. Lo que tengo la honra de avisar a V.S. para su conocimiento y el de S.E. el Protector". A su vez expone Vegas: "Quisieron (los cinco buques chilenos) recalar en son de paz al Callao, sin duda para intentar una nueva felonía; pero el general Herrera les negó la entrada, reanudándose las hostilidades que era el deseo de los chilenos. Hasta donde pueden llegar el cinismo y la desverguenza en las relaciones internacionales, vamos a verlo ahora. Refiriéndose a la negativa antedicha y fingiendo olvidar los actos del 21 de Agosto, decía Blanco, en oficio al Gobernador del Callao: "Negar la entrada a la Escuadra chilena a un puerto de un Estado amigo y al tiempo mismo de conducir un ministro plenipotenciario, me parece un acto positivo de hostilidad que no alcanzo a comprender.....". Pero, como su verdadera intención era apoderarse de otros buques peruanos, barajó la costa hacia el Norte, en busca de ellos". La escuadra chilena, al mando de Blanco Encalada y con el doctor Mariano Egaña como ministro plenipotenciario en misión especial, estaba compuesta de la fragata **Monteagudo**, el bergantín **Orbegoso**, la corbeta **Valparaíso**, el bergantín **Aquiles** y la goleta **Colo Colo**. Este mismo día, fue reconocido por Santa Cruz como ministro plenipotenciario de Chile Mariano Egaña, pese al aparato enteramente hostil que lo rodeaba y a sus singulares pretensiones. ¿Por qué procedía de esta manera Santa Cruz? Indudablemente a fin de ganar tiempo y preparar a la confederación de la mejor manera frente a los ataques chilenos.

Noviembre 1º.—Se recibió el despacho de alférez de navío de la armada en favor de Manuel Ascárate. La comandancia general acusa recibo al ministro del ramo de su nota fechada el día anterior, ordenándole expida las providencias convenientes para evitar la introducción de "papeles" por la costa, o la aproximación a ella de alguna persona con correspondencia sediciosa; al efecto se había dispuesto que de Chorrillos no se dejase salir ninguna canoa de pescadores y que se formara una partida en el valle de Bocanegra, con el objeto de rondar constantemente la playa hasta el río de Chillán, encargando la mayor vigilancia y actividad a fin de evitar toda comunicación con la escuadra chilena. Comunicaba la autoridad marítima que "la escuadra chilena ha variado de posición esta mañana, remolcada por dieciocho botes y situándose a barlovento del puerto a casi tiro de cañón y formando la línea desde la punta de la isla de San Lorenzo".

Noviembre 2.—A las 2 p.m. fondeó la barca inglesa **Francés Barclay**, procedente de Intermedios y en 3 días desde Islay; entre los pasajeros llegaba María Pardo de Zela, Manuel Aldea y Francisco Secada. A las 4 p.m. entró al Callao la goleta ecuatoriana **Atalante**, procedente de Guayaquil, con escala en Paita y Lambayeque, conducía de pasaje a Antonio Noya; dio por noticia que el 20 de octubre había salido la goleta de guerra **Limeña** de Huanchaco para Lambayeque.

Noviembre 3.— En esta fecha se remite una circular a los capitanes de puerto haciéndoles conocer una disposición del ministro de guerra y marina, previniendo que todo aquel que en cualquier punto del estado aviste a un buque de la escuadra chilena, tratará de retirar sus ganados y cuanto se relacione con víveres, advirtiendo que en caso de contrariar esta orden el culpable será considerado como traidor a la patria; igualmente se indicaba que se impidiera la salida de las canoas con pescadores, evitando así la llegada hasta de la más pequeña noticia a los chilenos.

Noviembre 4.—La fragata **Monteagudo** y el bergantín **Orbegoso**, dejaron el Callao, navegando hacia el norte en busca de los buques de guerra peruanos; pocos días más tarde lo hicieron la corbeta **Valparaíso** y el bergantín **Aquiles**, quedando la misión Egaña a bordo del **Colo Colo**. Este mismo día entró el bergantín de comercio chileno **Napoleón**, la fragata de guerra norteamericana **Brandywine** y el bergantín inglés **Limeña**. Este último barco fondeó en el Callao de arribada forzosa, debido a las averías que experimentó a las 10 de la noche del día anterior, cuando al salir de la isla de San Lorenzo, se encontró con la fragata de guerra **Brandywine** de vuelta encontrada a la de él, y habiendo tomado al bergantín con el bauprés por el tercio del buque en el lado de estribor, le causó las averías siguientes: le rompió el palo mayor, los masteleros de gavia y de juanete, la verga mayor y de gavia y la obra muerta del alcázar de estribor.

Noviembre 5.—En conformidad con la orden suprema recibida, la comandancia general procedió a tomar la goleta nacional **Caupolicán**, contratándola para una comisión del servicio; al respecto se firmó el acuerdo con su dueño, Martín Mendiola, por el precio de 6 pesos por tonelada. En esta misma fecha comunicó la comandancia general al ministro lo siguiente: "Luego que se mandó alistar para salir el bergantín de guerra **Congreso**, hice llamar al capitán de corbeta D. Jorge Parker que está con licencia temporal en este puerto, para que se presentase al servicio, en razón de la necesidad que tenemos de oficiales de marina, y hasta la fecha no solamente no ha cumplido con dicha orden, sino que se ha dejado decir no quiere servir. Esta indiferencia en las actuales circunstancias es criminal en un oficial y prueba poco honor y delicadeza. Por este motivo doy este parte a V.S. para que poniéndolo en conocimiento de S.E., si lo tiene a bien, disponga se le recoja el Despacho y quede borrado para siempre de la lista militar".

Noviembre 6.—Este día salió en comisión la goleta **Caupolicán**.

Noviembre 7.—Acusa recibo la comandancia general de la nota ministerial de fecha 5, con una copia del decreto expedido del supremo protector, declarando abierto el puerto del Callao a todos los buques nacionales y extranjeros. Por orden superior se puso en conocimiento de los capitanes de los buques mercantes que tanto ellos como los pasajeros que trasportan, deberán entregar a la autoridad marítima las comunicaciones o impresos que trajesen, siendo penados quienes contrariasen tal disposición.

Noviembre 9.—Este día está fondeado frente a la población de la isla de la Puná el bergantín **Flor del Mar** y la goleta **Limeña**, mientras frente a la punta de **Arenas** de la misma Isla estaba el bergantín **Congreso** y la goleta **Yanacocha**. La fecha y las otras circunstancias fueron dadas por el capitán de la goleta ecuatoriana **Delmira** a su llegada al Callao el día 29 de noviembre 1836. Es muy posible que el capitán informante sufriese un error. Sabemos que el 7 de noviembre, el general Morán que se encontraba en Paita a bordo del **Congreso**, despachó con destino a Guayaquil a los bergantines **Flor del Mar** y **Catalina**, que fueron los dos vistos en Puná por el capitán de la goleta **Delmira**.

Noviembre 10.—Decretaba la comandancia general la relación de artesanos, los cuales debían ser considerados en la matrícula de la capitanía del puerto, estableciendo la siguiente lista: carpinteros de ribera y aprendices de éstos, calafates, toneleros, fierreros, aserradores y el hojalatero del arsenal, fleteros, lancheros,

pescadores, cargadores portuarios, marineros de la capitanía y bogas de la comandancia general.

Noviembre 11.—Debido a una orden suprema relativa a la correspondencia e impresos que llegaban de Valparaíso, explicaba el comandante general en el sentido que ya había dado orden al administrador de la estafeta del Callao: "para que me trajese lo que conducen los buques procedentes de dicho punto, lo que se ha verificado puntualmente, entregando la correspondencia a los particulares a quienes viene rotulada, DESPUES DE SER EXAMINADA POR MI, y QUEDANDO LOS IMPRESOS EN MI PODER". Se despachó con Juan Lunden, capitán de la goleta mercante **Fama**, diez quintales de pólvora de cañón y seis mil tiros de fusil a bala, para ser entregados en el puerto de Lambayeque al general Morán y, en caso que éste no se encontrara en el citado puerto, siguiera la **Fama** viaje hasta Paita para cumplir con la misión de que estaba encargado su capitán.

Noviembre 12.—Informa la comandancia general que la goleta chilena de guerra **Colo Colo** "ha desaparecido del puerto". Ahora se explica el motivo por el cual la misión Egaña permanecía a bordo de su **buque**, con objeto de poder eclipsarse en el momento oportuno. Con esta fecha el ministro de guerra y marina comunica a la comandancia general que el ministro de Chile ha declarado la guerra y a continuación le indica las providencias activas que deberán tomarse en tales circunstancias. En esta forma se cumplía el deseo de la casta gobernante chilena para que el gobierno confederado no se cimentara y después de valerse de todos los medios, por fin, se precipitaron los acontecimientos. Por más explicaciones que ofrece Santa Cruz, Chile hace oídos sordos y de provocación en provocación va la guerra. Así, también, se cumplía la suprema aspiración de Portales, quien entonces manejaba la política chilena a su antojo. Precisamente para esta expedición naval que había llevado a cabo **Blanco Encalada**, le dió como instrucciones Portales con fecha 10 de setiembre de 1836, los motivos más realistas que pueden imaginarse y que es posible calificar de cínicos; entre los numerosos puntos decía el famoso ministro: "No podemos mirar sin inquietud y la mayor alarma la existencia de dos pueblos confederados y que, a la larga, por la comunidad de origen, lengua, hábitos, religión, ideas, costumbres, formarán, como es natural, un solo núcleo. Unidos estos dos Estados aún cuando no sea más que momentáneamente, serán siempre más que Chile en todo orden de cuestiones y circunstancias". Este mismo día comunica al ministro del ramo lo siguiente la comandancia general: "En vista de la orden Suprema que se sirve V.S. comunicarme en su estimada nota de la fecha, he procedido a embargar provisionalmente los dos buques chilenos únicos que se hallan en este puerto, Goleta **Veloz Manuela** y Fragata **Margarita**, poniéndoles a su bordo las guardias que V.S. me previene. Esta orden la he trascripto al Capitán de Puerto, para que le dé el debido cumplimiento por los buques que sucesivamente vayan entrando pertenecientes a aquella República y cuide que estos embargos se hagan con el mayor orden".

Noviembre 12.—Este día en la noche entra a Guayaquil el general Morán con el **Congreso** y los bergantines **Flor del Mar** y **Catalina**. Horas después arribaron los buques entonces chilenos **Monteagudo** y **Orbegoso**, que habían permanecido en Paita dos días en busca de noticias de la escuadra de Morán y esperando al **Aquiles** y **Valparaíso**, que entraron a Guayaquil el 15 de noviembre. En esta fecha se llevó a cabo la sublevación de la corbeta **Libertad**, la cual izó bande-

ra chilena. En su última estadía en Guayaquil, había la **Libertad** por influencia del famoso literato Andrés Bello, embarcado al piloto francés León Señoret y al ecuatoriano Manuel Uraga, práctico del río Guayas. Como ha referido Vegas: "En Paita se desembarcó Giral Chacón y el mando recayó en el piloto ecuatoriano Pedro Santillán, que servía desde antes a la Armada peruana. El nuevo puerto de arribada debía ser Huanchaco, siempre en busca de la escuadra de Morán; pero en el viaje estalló la conspiración a la altura de Lobos de Afuera, el 12 de noviembre, cuando izaron la bandera chilena, seguros de que Santillán a quien habían dado opio, no los molestaría. La **Yanacocha**, con mucho menos artillería y andar que la sublevada, disparóle unos cuatro cañonazos; pero tuvo que escapar. Poco después metieron en un bote a Santillán y otros que llegaron a Paita el 16".

Noviembre 15.—El general Santa Cruz expide en Lima un decreto, autorizado por Pío Tristán con tres considerandos en los cuales establece que "toda la conducta seguida por la Escuadra Chilena desde su aparición en el Callao y la declaratoria del Ministro Plenipotenciario de aquel Estado, sobre que ella impedirá o procurará impedir la reunión de nuestros buques de guerra, son bastantes para inspirarnos una justa desconfianza acerca de sus intenciones"; que, la seguridad exigía tomar todas las medidas de precaución para indemnizarse de los daños y perjuicios que podían causar los chilenos; y, por fin, que el ministro plenipotenciario chileno había anunciado en oficio del 11 de noviembre que podía considerarse ya declarada la guerra entre la confederación y Chile. Por todo lo anterior, decretaba Santa Cruz: "Artículo 1º. Todos los buques chilenos que se encontrasen en la actualidad, o en adelante llegasen a los puertos de los Estados Nor y Sud-Peruanos, y todas las propiedades chilenas que se hallaren a bordo de los buques susodichos, serán embargados y detenidos, hasta que se sepa el resultado de la actual controversia, y se determine en su consecuencia si el embargo ha de considerarse público o civil. Art. 2do. El Gobernador del Callao y los Capitanes de puertos de los Estados Sud y Nor-Peruanos, inmediatamente después de haber embargado algún buque chileno, darán cuenta con los manifiestos y documentos justificativos al Gobierno, para disponer que todos los artículos sujetos a deterioro, merma o corrupción se vendan por el tribunal del consulado o por una junta de comercio, a los precios corrientes de plaza; llevándose cuenta formalizada de su producto, y manteniéndolos en depósito; y para expedir las órdenes necesarias sobre los buques, sus tripulaciones y demás efectos que no es preciso rendir inmediatamente. Art. 3ro.— Queda cortada por ahora, e inter duran las hostilidades de Chile contra los Estados Nor y Sud-Peruanos, todo comercio con Chile, por lo que hace a los productos naturales y fabriles de aquel Estado; y no se recibirán estos en nuestros puertos, bajo ningún pabellón, so pena de ser embargados y detenidos, y sujetos a todas las consecuencias del embargo, ya sea que se declare bélico o ya civil; entendiéndose que esta prohibición y pena sólo tendrá lugar para los buques amigos o neutrales al cabo de cuarenta días, contados desde la publicación de este decreto". Si bien las disposiciones adoptadas por Santa Cruz, causarían un grave daño a los intereses comerciales chilenos, puesto que una verdadera mayoría de naves de pabellón neutral evitarían tocar en puertos chilenos por serles más importantes el comercio con el Perú; también es verdad que se aprecia como Santa Cruz hasta el último extremo evita entrar en una contienda franca y directa con un enemigo cuya hostilidad no puede ser más evidente: en todo momento el protector quiere dejar una puerta abierta para un arreglo, sin embargo, nadie podía dudar que la guerra era inevitable.

Noviembre 18.—A las 4 y 15 de la tarde entró al Callao, procedente de Talcahuano en 15 días de viaje, la goleta chilena de 93 toneladas llamada **Irene**; conforme al decreto supremo del día 15 quedó embargado su cargamento que consistía de trigo, no sabiéndose con exactitud el número de fanegas que conducía por haber arrojado al mar una cantidad de ellas, de resultas de un temporal que sufriera. Este buque sólo comunicó la noticia que la barca **Santa Cruz** estaba en Talcahuano desarmada, sirviendo de trasporte.

Noviembre 19.—Comunicaba el comandante general de marina, general de división Ramón Herrera, que también era gobernador político naval y militar de la provincia litoral del Callao, que debiendo viajar en comisión del servicio, en su lugar quedaba el general de brigada Juan José Loyola, nombrado interinamente con sus mismas atribuciones.

Noviembre 20.—Tratado de amistad y alianza entre los gobiernos de Bolivia y de los estados Nor y Sud peruanos, con el del Ecuador, celebrado en Quito.

Noviembre 23.—Salió de Valparaíso la goleta **Peruviana** para la isla de Juan Fernández, conduciendo al general Ramón Freyre y varias personas más como presos políticos. Este mismo día salieron de Guayaquil para el Callao, los buques chilenos corbeta **Valparaíso** y bergantín **Aquiles;** en el puerto ecuatoriano habían intimidado rendición a nuestra flotilla la cual fue rechazada, por su parte el gobierno ecuatoriano se portó con energía y evitó que los métodos chilenos se repitieran como en el Callao.

Noviembre 24.—La comandancia general de marina pasó una circular a las capitanías de puerto de Pisco, Chancay, Huacho y Santa, con el siguiente tenor: "En caso de que toque en ese Puerto la Corbeta de guerra **Libertad,** prevendrá V. a su Comandante que sin pérdida de momento se dirija a este Puerto del Callao, siendo responsable si por omisión fuese tomado por los buques chilenos, encargándole al mismo tiempo que su navegación la haga con la mayor precaución, evitando hablar con ningún buque que crea sospechoso y en caso que necesitase algún auxilio, se lo proporcionará V. de cualquier modo que sea.—El adjunto pliego pera el Capitán del Puerto de Santa, lo dirigirá V. por tierra, o por una Canoa, según le parezca a V. más pronto; y el resultado al S. Gral. Prefecto de ese Departamento, hará llegue a sus manos sin pérdida de momento".

Noviembre 26.— A las 7 de la noche entró al Callao la goleta de guerra norteamericana **Boxer,** procedente de Valparaíso e Iquique; su comandante el teniente John Page, comunicó que la goleta **Peruviana** quedaba lista para dar la vela hacia el Callao, conduciendo comunicaciones para la escuadra chilena.

Noviembre 29.—Por la falta de oficiales de marina, la comandancia general embarcó en la goleta **Veloz Manuela** a las órdenes del capitán de corbeta Domingo Valle Riestra, en la clase que antes poseía de alférez de fragata a Miguel Balarezo, debido a sus conocimientos navales y buena conducta.—Este mismo día tocaron en Paita las naves chilenas corbeta **Valparaíso** y bergantín **Aquiles,** llevándose el bote de la capitanía.

Noviembre 30.— Convención general de paz, amistad, comercio y navegación, entre la confederación Perú-boliviana y los Estados Unidos de América, celebrada en Lima.

Diciembre 1º.—Fernando Dreweck, dueño de la goleta ecuatoriana **Atalante**, que debía trasportar personal, pertrechos de guerra y vestuarios para Huanchaco, hizo presente en el momento del embarque que los útiles de guerra comprometían la carga que conducía de varios particulares en caso de ser registrado por los chilenos corriendo el riesgo de pagarla a sus dueños. Tal era el temor que despertaban los métodos chilenos, aun cuando no se había declarado oficialmente ningún bloqueo de nuestras costas.

Diciembre 5.—Por orden suprema se procedió a distribuir las casas de la fortaleza de la Independencia, entre los empleados de la aduana, según la categoría de estos.

Diciembre 7.—La comandancia general de marina pasa una circular a las capitanías, reiterando su anterior del 3 de diciembre en cuanto a las precauciones que debían tomarse en toda la costa respecto al desembarque en ella de alguna persona sospechosa y, además, el evitar cualquier intento de los enemigos con el objeto de proveerse de víveres o destruir propiedades particulares, por falta de precaución y por no haber hecho retirar anticipadamente todo cuanto por su naturaleza se consideraba en peligro.

Diciembre 8.—Debiendo el gobierno trasportar 200 hombres de tropa a Santa, recurrió al único buque que en esos momentos estaba listo para zarpar, el bergantín inglés **Susan**, cuyo capitán al decir de la comandancia general expuso que: "no entra en el contrato si no se le afianza el buque en doce mil pesos y se le dan dos mil por el flete, cuya proposición sería un disparate acceder a ella".

Diciembre 9.—Santa Cruz promulgó un reglamento para el colegio limeño de San Carlos, donde en forma muy detallada se establecía las becas, horas de clase, trajes de los alumnos, etc.

Diciembre 10.—Como debía salir en comisión del servicio el capitán de puerto del Callao, se dispuso que lo reemplazara provisionalmente el capitán de corbeta Domingo Valle Riestra.

Diciembre 10.—Fondeó en el puerto de San José de Lambayeque, a las siete de la noche, la fragata **Monteagudo.**

Diciembre 14.—Fondeó en el Callao el bergantín belga **Flora**, procedente de Valparaíso, Cobija y Arica, conduciendo de pasaje, entre otros, al encargado de negocios de Bolivia Manuel de la Cruz Méndez.

Diciembre 15.—Acusa recibo la comandancia general al ministro del ramo, que queda enterada de que, de un día a otro, deberán aparecer en el Callao la corbeta chilena **Valparaíso** y el bergantín **Aquiles**, pues con tal dirección salieron de la ría de Guayaquil el 23 del mes anterior, según el aviso del general Morán.

Diciembre 16.—Avisa el comandante general que había amanecido fondeada, procedente de Santa, la goleta de guerra **Yanacocha**, trayendo 41 hombres de tripulación respecto a los cuales dió informe el comandante del buque, en el sentido que la mayor parte de ellos eran inútiles "por no ser marineros".— Este mismo día, el comandante general de marina, pasó una inspección a la citada goleta **Yanacocha**, a la que encontró en muy buen estado: "Sólo el palo

mayor es de necesidad mudarlo, porque de resulta de los balazos que recibió en el combate con el bergantín **Arequipeño**, estaba sentido y ahora mucho más, con los fuertes vientos que ha sufrido en las diferentes ocasiones que ha pasado el Cabo Blanco, y si S.E. lo creyese conveniente, podrá empezarse su reparo.— La Tripulación y Guarnición se ha manejado con fidelidad y de consiguiente, me parece muy del caso, se les de una paga que importará 1,000 pesos".

Diciembre 16.—A las cuatro de la tarde se avistaron a sotavento del puerto dos buques, que resultaron ser la corbeta chilena **Valparaíso** y el bergantín de la misma nacionalidad. **Aquiles**, iniciaban el bloqueo del Callao.

Diciembre 17.—Los buques de guerra chilenos corbeta **Valparaíso** y bergantín **Aquiles**, amanecieron fondeados en el cabezo de la isla de San Lorenzo.— Con fecha 15 de diciembre recibió en este día la comandancia general, a los efectos de ordenanza, el despacho de teniente de corbeta de la armada nacional, expedido por Santa Cruz, en favor del alférez de navío Ramón Ascárate.

Diciembre 18.—La goleta **Elinora**, que el día anterior se había avistado a mucha distancia del puerto, amaneció al costado de los barcos chilenos que se hallaban fondeados en el cabezo de la isla de San Lorenzo y venía a ser en esta ocasión, la primera embarcación nacional tomada por los enemigos.— La comandancia general pasó una circular a los comodoros de los buques de guerra extranjeros, pidiéndoles que cuando un buque mercante de su nacionalidad quisiera dar la vela, fuese escoltado por uno de guerra, sin cuyo requisito no podría verificarlo, a fin de evitar el que fuese abordado por las embarcaciones menores de los buques chilenos para adquirir noticias.— El comandante general comunicaba en esta fecha al ministro del ramo, habérsele informado que la escuadrilla chilena estaba carente de agua y víveres y como podía intentar hacer aguada en la boca del río Rímac, solicitaba la orden para situar tropa en ese lugar.

Diciembre 19.—A las 5 de la tarde entró al Callao la fragata ecuatoriana **Libertad**, procedente de Guayaquil, conduciendo a su bordo a cuatro deportados políticos de ese país con los respectivos pasaportes y, además, a Carlos Lagomarcino con un permiso del general Trinidad Morán.

Diciembre 20.—Los buques chilenos amanecieron en la posición que tenían en la isla de San Lorenzo.

Diciembre 20.—El comandante general de marina pasa al ministro de hacienda, la siguiente comunicación: "El Sr. Administrador de la Aduana me ha pasado la adjunta consulta, manifestándome que hasta hoy no ha podido arreglarse la Cuadrilla de Cargadores, tal cual la fija el Reglamento Interior de élla. Como el objeto que se propuso el Gobierno, al haber expedido el nuevo Reglamento de Comercio, es la actividad de éste, como principio de la prosperidad de las naciones, esto mismo me impele a dirigirme a V.S., exponiendo las razones por las que me parece debe dejarse la expresada Cuadrilla en los términos que estaba antes.— El establecimiento de la Cuadrilla de Cargadores desde el tiempo de los Españoles, fue bajo un pie militar y sujetos a la Jurisdicción de Marina como matriculados, conservando de este modo un orden estricto y la subordinación debida a sus Jefes inmediatos. Con esta medida se lograba no solo prontitud del despacho al comercio sino, también, que fuesen útiles como brazos auxiliares al Estado, para el armamento de nuestros

Buques de guerra, cargas y descargas de los innumerables trasportes que siempre se han aprestado, los trabajos diarios del Arsenal, y los extraordinarios sean cuales fuesen, solo con el aliciente de una pequeña ración, ahorrando el Erario sumas considerables en los quince años de la época de nuestra Independencia. A más de lo expuesto, siempre han servido, como lo han hecho y hacen en las actuales circunstancias como soldados artilleros, y como marineros en las lanchas cañoneras, por la escasez que tenemos de ellos, y finalmente en el año de 34 y Enero del 36 coadyuvaron con su Servidor al asalto del Castillo del Sol, a las órdenes del Benemérito Señor General D. Trinidad Morán, como que es una fuerza siempre disponible.— La Cuadrilla es utilísima al Comercio bajo su establecimiento antiguo, porque trabajan por un arancel establecido y con la responsabilidad de pagar cualquiera avería o robo, para lo que conservan una Caja de fondo con ese fin y con el objeto de auxiliarse en caso de inutilidad, enfermedad, o muerte. Según me he informado de varios comerciantes, la innovación que previene el precitado articulado del Reglamento interior de Aduanas, tampoco es útil a ellos, por las mismas razones que aduzco, y por la negligencia y demora que se experimentó en los primeros días de plantificada aquí la Aduana, en que queriendo el Alcayde hacer uso de la facultad que le concede dicho Reglamento, experimentó el Comercio grave atrazo en la carga y descarga, conociéndose la diferencia de esta variación.— Me parece haber demostrado suficientemente, lo útil que es al Estado y al Comercio la estabilidad de esta Cuadrilla en los términos dichos y si fuese de la aprobación de S.E. que continúe como hasta aquí, es de necesidad sin embargo crearse la de arrumadores de almacenes, bajo el régimen que previene el citado Reglamento interior, señalándoles una tarifa que regule los pagos de sus trabajos y el del derecho de arrumaje que deben satifacer los Comerciantes, y que la antigua se ponga bajo las órdenes del Alcayde, por lo que respecta al señalamiento del trabajo de la Playa, sin que por ningún caso se mezcle en lo económico de ella ni en sus cobros y pagos, gravitando solo la responsabilidad del Alcayde desde el momento que los bultos se muevan de la Playa a los Almacenes, como que nunca podría ser de otro modo.— Dígnese V.S. poner esta consulta en conocimiento de S.E. el Supremo Protector, para la resolución que tenga a bien expedir".

Diciembre 21.—Los buques chilenos amanecieron en la posición acostumbrada de la isla de San Lorenzo.

Diciembre 22.—Los buques chilenos como de costumbre.—En esta fecha comunica la comandancia general a la capitanía de puerto del Callao, lo siguiente: "En conformidad al convenio, que con autorización de S.E. he celebrado hoy con el Sr. Almirante de la Escuadra de Chile, quedan desembargados los Buques de aquella República existentes en este puerto, de igual modo que todas las propiedades que tenían en la época de su embargo.— Lo que prevengo a V. para que disponga lo conveniente a la entrega de los expresados Buques".— En este día, ingresó a puerto la goleta **Elinora**, en conformidad con el convenio anteriormente anotado.

Diciembre 23.— La autoridad naval, a través del ministerio de hacienda, recibe la orden suprema de fecha 21 de diciembre, la cual establece que aún navegando la fragata **Libertad** con la bandera ecuatoriana, se le deberá considerar como nacional en todas las operaciones para su despacho.

Diciembre 24.—Los buques chilenos, como de costumbre.

Diciembre 24.—Ambas cámaras legislativas chilenas, aprueban las cuatro resoluciones propuestas por el gobierno de ese país, añadiendo una quinta resolución. Las propuestas por el gobierno fueron: "1ra. El general don Andrés Santa Cruz, presidente de la República de Bolivia, detentador injusto de la soberanía del Perú, amenaza a la independencia de las otras repúblicas sudamericanas. 2da. El gobierno peruano colocado de hecho bajo la influencia del general Santa Cruz, ha consentido, en medio de la paz, la invasión del territorio chileno por un armamento de buques de la república peruana, destinado a introducir la discordia y la guerra civil entre los pueblos de Chile. 3ra. El general Santa Cruz ha vejado, contra el derecho de gentes, la persona de un ministro público de la nación chilena. 4ta. El congreso nacional, a nombre de la república de chile, insultada en su honor y amenazada en su seguridad interior y exterior, ratifica solemnemente la declaración de guerra hecha con autoridad del congreso nacional y del gobierno de Chile, por el ministro plenipotenciario don Mariano Egaña, al gobierno del general Santa Cruz". Ninguna razón justificativa poseen los puntos anteriormente expuestos, a fin de envolver a nuestros países en una guerra, salvo una política insidiosa y pérfida, unida al mayor de los cinismos; nunca se podrá demostrar que el gran mariscal Santa Cruz, amenazara a la independencia de las otras repúblicas sudamericanas, solo por el hecho de unir al Perú su otra rama, el Alto Perú, lo cual desesperó a Portales quien ya no tuvo otro pensamiento que la destrucción de la flamante confederación. En cuanto al asunto del general chileno Freire, fletando la **Monteagudo** por mano ajena, fue por completo ajeno Santa Cruz y las excusas ofrecidas alejaban toda idea de agravio; más como cuanto se trataba era buscar pretextos, se tildaron de ofensas pequeños incidentes, igual que si ellos pudiesen hacer el olvido a los increíbles actos de piratería llevados entonces a cabo por las naves chilenas, no sólo contra el derecho de gentes sino contra los principios de la ética más elemental. Ahora sigamos con la quinta resolución agregada por las cámaras legislativas chilenas, que decía así: "El presidente de la república podrá hacer salir del territorio del Estado al número de tropas de mar o tierra que tuviese por conveniente para emplearlos en los objetos de la presente guerra; y por todo el tiempo de la duración de ésta, podrá permanecer fuera del territorio de la república".—Demostración palpable de una guerra de tipo invasor.

Diciembre 25.—Los buques chilenos continuaban fondeados en el cabezo de la isla de San Lorenzo.— Informaba la comandancia general al ministro del ramo: "La falta de Oficiales de Marina en que se encontró el Comandante de la Goleta de guerra **Yanacocha** en los puertos del N., le obligó a pedir al Sr. General Prefecto de aquel Departamento, le embarcase al Alférez de navío D. Roberto Dewes, que está suspenso del empleo por un año según la sentencia del Consejo de guerra que lo juzgó en 2 de Mayo del presente año. El referido Comandante lo recomienda por su buen comportamiento, exactitud e inteligencia que ha manifestado en esta época, diciendo amás, que era el de toda su confianza; en esta virtud y no faltándole más que cuatro meses para el cumplimiento de su sentencia, he de merecer de V.S. se sirva recabar de S.E. su absolución y nueva incorporación en la Armada, en atención a las razones anteriormente dichas".

Diciembre 25.—Amaneció fondeado en el Callao el bergantín mejicano **Brillante**, procedente de Valparaíso en 15 días; dió por noticias que Ramón Freire había sido mandado a la isla de Juan Fernández en la goleta **Peruviana** y que al

regreso de ésta, salió el **Arequipeño** al mando de Angulo sin saberse para donde; respecto a la **Libertad,** había llegado el día 8 a Valparaíso donde hizo su ingreso con bandera chilena, siendo recibido el que la mandaba con muchos aplausos y con tal motivo abundaron las diversiones públicas; en cuanto a la **Colo Colo,** quedaba en el puerto, habiendo ingresado el día de la llegada de la **Libertad** cuando estaba en franquía y con la apariencia de dar la vela. Debemos aclarar que el general Freire arribó prisionero a Valparaíso, con algunos de sus compañeros de desgracia, a bordo del bergantín **Orbegoso** el 16 de setiembre de 1836; de inmediato se le instruyó un nuevo juicio, sin considerar la sumaria sustanciada antes. Un consejo de oficiales generales condenó a muerte a Freire y a varios de sus compañeros, fallo del cual apelaron y una corte marcial pasó a ver la causa, sentenciando el 18 de noviembre de 1836 a Freire y otros compañeros a la pena de diez años de destierro: Portales se indignó contra la corte marcial y requirió que la corte suprema examinase el fallo y sin esperarse más, el 23 de noviembre de 1836, dió la vela para el presidio de Juan Fernández la goleta **Peruviana** conduciendo al general Freire y a 16 de sus amigos.

Diciembre 26.—Los buques chilenos continuaban fondeados en el cabezo de la isla de San Lorenzo.

Diciembre 27.—El comandante general de marina informa al ministro del ramo, lo siguiente: "La escasez de marineros nacionales ha hecho siempre muy difícil que las tripulaciones de nuestros buques, se compongan al menos de una tercera parte de éstos, y mucho más lo es en el día que temerosos de que se les obligase a embarcar en los buques de guerra, se han ausentado de aquí los pocos que habían. El artículo 14 del Supremo decreto de 10 del corriente, señala terminantemente que desde esa fecha hasta el año de 1840, la tripulación de cada buque nacional ha de componerse al menos de una tercera parte de marineros nacidos en uno de los tres Estados de la Confederación. Actualmente están para salir varios buques peruanos y se tropieza con el obstáculo de no haber marineros por las razones anteriormente expuestas, y esto me obliga a consultar a V.S. el que si mientras duran las desavenencias con Chile, se permitiera se tripulen nuestros buques como hasta aquí, pues transadas éstas, como deben regresar a este puerto todos los marineros prófugos entonces podrá cumplirse en esta parte con el citado decreto, aclarándose si en caso de no presentarse voluntarios a embarcarse, debe obligarles a la fuerza.— El artículo 19 del mismo Supremo decreto, dice que el rol debe ser firmado por el Comandante de Marina después de haber pasado Revista, y hallarlo conforme con el presentado por el Capitán del Buque. El artículo 21 previene que la misma Comandancia General debe llevar un libro de alta y baja de la marinería matriculada, y el Jefe que la manda como tiene a la vez a su cargo el Gobierno Litoral de la Provincia, que demanda una contracción incesante para su arreglo, y a más tiene que expedirse con prontitud, en las órdenes Supremas que se le comunican de todos los Ministerios y demás ocurrencias del momento, no puede nunca tener lugar para ir personalmente a revistar las tripulaciones de los buques, en que su retardo sería perjudicial a los navieros por la detención que sin poderlo remediar, sufrirían sus buques, ni menos entender en la alta y baja, que requiere un continuado trabajo.— Por lo expuesto, consulto a V.S. si el Capitán de Puerto podrá por sí solo expedir y firmar los Roles y llevar dicha alta y baja como hasta ahora estaba en práctica, sirviéndose V.S. ponerlo todo en conocimiento de S.E. para la resolución que estime conveniente.— Dios guarde a V.S.— Juan José Loyola".

Diciembre 28.—Los buques chilenos continuaban fondeados en el cabezo de la isla de San Lorenzo.— El comandante general de marina comunicaba al capitán de puerto de Huanchaco que Alonso San Julián, capitán y dueño de la goleta ecuatoriana **Delmira,** conducía a su bordo gratis una cantidad de pertrechos de guerra para ser entregados al prefecto del departamento y que en virtud de este servicio, disponía el gobierno no se le cobrara el derecho de toneladas en ese puerto.

Diciembre 28.—Fue solemnemente promulgada en Chile, la guerra tan injusta contra el gobierno de la confederación Perú-Boliviana.

Diciembre 30.—Los buques chilenos amanecieron fondeados en la posición acostumbrada de la isla de San Lorenzo; en el mismo lugar se vió a la goleta chilena **Veloz Manuela,** la cual había salido del Callao el día anterior con destino a los puertos del norte, pero el mismo día dejó a los buques de guerra de su nación, dando la vela para donde había sido despachada.

Diciembre 31.—Los buques de guerra chilenos, como de costumbre.

## AÑO 1837.

Enero 1º.—Los buques de guerra chilenos, amanecieron fondeados en su posición de costumbre de la isla de San Lorenzo.

Enero 4.—Los buques chilenos, como de costumbre.

Enero 5.—Desde Guayaquil informaba el general Morán, comandante general de la escuadra, que tal como había comunicado en sus anteriores oficios, los buques chilenos permanecían aún en la Puná, en espera de los peruanos, a mérito de su mayor potencialidad, "y como esta conducta es atentatoria a la soberanía de un país neutral, he reclamado al Gobierno a fin de que evite la violación de su territorio con la estada de dichos buques, debiendo, o hacerlos entrar a esta ría, o que salgan de sus aguas: todavía no he recibido contestación, pero como la falta en que voy a llegar de recursos para la mantención de las naves de mi mando y la fuerte estación que ya principia, concluiría con la tripulación y tropa, he resuelto salir de este puerto dentro de pocos días, a pesar de los buques chilenos, procurando evitar un combate desigual que ocasionase un mal resultado.—Dígnese V.S. manifestar a S.E. las razones indicadas para su conocimiento". Como Morán no pertenecía a la profesión naval, sus vacilaciones en el manejo de una escuadra eran bastante notables, aunque se explican por la falta de experiencia y las circunstancias tan poco comunes en que se veía envuelto; por supuesto que nadie podía apreciar mejor los hechos que el propio jefe de las naves, situado en el teatro de los sucesos y como consecuencia cualquier consulta hasta la lejana Lima, en el sentido de adoptar resoluciones de suma importancia que hasta podían variar de un momento a otro, constituía una pérdida lamentable de tiempo, lo cual hubiese calificado Nelson con dureza.

Enero 5.—En la goleta ecuatoriana **Veloz,** que fondeó en el Callao procedente de Guayaquil, llegó el marinero Ramón Olivares desertor de la fragata **Monteagudo,** a quien se le tomó una declaración circunstanciada de cuanto se creía conveniente respecto al enemigo, proporcionando diversos datos poco importan-

tes de la escuadra chilena.— Este mismo día, quedó nombrado juez militar de primera instancia el capitán de fragata Manuel Escobar.

Enero 6.—En el reconocimiento hecho por la mañana de los buques chilenos, situados en la isla de San Lorenzo, se apreció que había desaparecido el bergantín **Aquiles** y estaba en su lugar una goleta mercante, la cual se identificó como la chilena **Irene** que saliera el día anterior del Callao para Talcahuano.— Amaneció fondeado el bergantín goleta americano **Argos**, procedente del puerto de la Unión y Paita, en catorce días del último; uno de los pasajeros aseguró que la goleta **Salmón**, había sido capturada al salir de Guayaquil por los buques chilenos, teniendo a bordo cuatro mil pesos; que también tomaron la goleta **Atahualpa** cargada de armas, pese a contar con un pasavante otorgado en Montecristo para navegar hasta Guayaquil con bandera ecuatoriana y que no fue respetado, por lo que el gobernador del último puerto nombrado, despachó dos goletas a reclamar el barco.

Enero 6.—Escribió el general Morán desde Guayaquil que el capitán de fragata Alejandro Acquaroni, estando imposibilitado para embarcarse por enfermedad, se le tuvo que dar permiso para bajar a Guayaquil en donde procedía a medicinarse de sus males.

Enero 7.—En la descubierta efectuada al aclarar el día, se vió a la corbeta chilena **Valparaíso** fondeada en su situación de la isla de San Lorenzo, junto con la goleta mercante **Irene**.— Este día se canceló la patente de navegación de la goleta nacional **Dos Amigos** por haber variado de dominio y de bandera; esto se vió con frecuencia en esta época, debido al peligro de caer en manos del enemigo e igual cosa sucedió en Chile con barcos de este país, que también cambiaron de bandera.— Amaneció fondeada en el Callao la fragata de guerra inglesa **Blonde**, procedente de Pisco.— Este mismo día la comandancia general pasó una circular a las dependencias, avisándoles que por orden de Santa Cruz y con fecha 3 de enero había sido nombrado intendente de policía y segundo jefe del gobierno litoral del Callao el coronel Pascual Saco.

Enero 10.—Hallándose enfermo en Lima el comandante de ingenieros Manuel Pando, no había en el Callao quien continuara mesurando y valorizando los terrenos que se solicitaban de los pertenecientes al estado, por tal motivo, solicitó la comandancia general se facultara a Tomás Gill para desempeñar ese cargo, mientras se restablecía el citado ingeniero.

Enero 12.—Morán en Guayaquil acusaba recibo de una nota del general secretario general de Santa Cruz, su fecha 24 de diciembre de 1836, mandándole copias de los tratados celebrados entre Blanco Encalada y Herrera, suspendiendo por quince días toda hostilidad contra los buques de comercio peruanos o chilenos, y la orden de Blanco Encalada al comandante de las fuerzas de su nación, estacionadas en Guayaquil, para que observase el citado acuerdo; al mismo tiempo, recibía Morán copia de lo dispuesto por Santa Cruz, en cuanto no zarpara de ese puerto de Guayaquil con los buques de su mando, "mientras no tenga una seguridad absoluta, y reciba órdenes del Gobierno que le serán dirigidas, a consecuencia de los avisos que reciba de Chile. "En lo que se relaciona con los tratados, Morán no pudo hacer uso alguno con las copias ni con la orden de Blanco Encalada, porque al recibir esos documentos estaba ya vencido el término de la suspensión de hostilidades. Respecto a la perma-

nencia en Guayaquil, decía Morán lo siguiente: "Cumpliré con la orden de S.E., a pesar de que creo mucho menos peligroso el riesgo en mi salida, que la permanencia en este puerto, falto de recursos para sostener los buques de mi mando, como he manifestado a V.S. en mi anterior comunicación, que por el correo le he remitido con fecha 5 del corriente. Aproximándose mi movimiento, como expresé a V.S., los buques chilenos estacionados en la Puná, se trasladaron para esperarme a la Boca de Balao, o desembocadura del río hacia Tumbes, pero posteriormente han vuelto a su antigua posición a donde permanecen; más quedando sujeto a la Suprema disposición que V.S. me comunica, no verificaré ya mi maniobra, hasta que se determine, según el aviso de V.S.; sin que por esto deje de hacerle presente, que es imposible continuar falto de recursos de toda especie; no así, lograda la salida de este río, pues quedaba el arbitrio de tocar en cualquiera de nuestros puertos en donde sería fácil conseguirse cuanto fuese necesario, hasta para el armamento de los buques, que es aquí difícil por la oposición del Gobierno, a causa de querer observar la más estricta neutralidad. Así es que espero que no se me oponga embarazo para arrostrar las dificultades del momento que se presentan, y salir a buscar en nuestro territorio los recursos de que aquí carezco.— Dígnese V.S. manifestar a S.E. cuanto le dejo expuesto, e impartirme sin demora su resolución".

Enero 12.—Al tiempo de pasar la última visita de guerra al bergantín mejicano **Brillante**, se embarcó como desterrado político con destino a Guayaquil a Pedro Ballesteros.

Enero 13.—La corbeta **Valparaíso** continuaba en el fondeadero de costumbre de la isla de San Lorenzo; por la mañana, al disiparse la niebla, se vió al bergantín **Aquiles** doblar el cabo de San Lorenzo y ponerse al costado de la corbeta, para poco después dar la vela y volver a doblar el citado cabo. A las 4 de la tarde regresó el **Aquiles**, fondeando en las inmediaciones de la **Valparaíso**, seguido del bergantín **Martín** que fondeó cerca de ellos.— Este mismo día llegó al Callao, procedente de Paita en la goleta ecuatoriana **Caupolicán**, el capitán de navío Jorge Young.— A mérito de lo ordenado por el gobierno, la capitanía de puerto previno a los dueños y capitanes de los buques nacionales que estaba prohibida la salida de los barcos peruanos.— El comandante general pasaba al ministro del ramo, la siguiente comunicación: "Con fecha 16 de setiembre del año próximo pasado y bajo el Nº 27, acompañó a V.S. mi antecesor el modelo y relación del uniforme de parada y del diario que deben usar los Señores Jefes y Oficiales de la Armada; si fuese de la aprobación de S.E. y como hasta ahora no se ha recibido resolución alguna en el particular, he de merecer de V.S. que haciendo traer a la vista antecedentes, se digne alcanzar de S.E. el Supremo Protector dicha aprobación".

Enero 14.—Los buques de guerra chilenos corbeta **Valparaíso** y bergantín **Aquiles** y el mercante nacional bergantín **Martín**, amanecieron fondeados en el sitio acostumbrado de la isla de San Lorenzo.

Enero 15.—En Chile continúa manifestándose actos de hostilidad contra el poderoso ministro Portales. Así, en la fecha anotada, desde Chillán el brigadier chileno Manuel Bulnes, informaba a su gobierno a cerca de "una horrorosa conspiración que se había logrado descubrir oportunamente en la plaza de los Angeles". Bulnes era jefe de las fuerzas que se estaban aprestando para comenzar

las hostilidades contra el Perú. La causa seguida a los conspiradores vino a prolongarse hasta el mes de marzo de 1838.

Enero 16.—Los buques de guerra chilenos corbeta **Valparaíso** y bergantín **Aquiles** y el mercante nacional bergantín **Martín,** en el sitio acostumbrado.— El capitán de navío Jorge Young, se hizo cargo de su puesto de capitán de puerto del Callao, cesando el interino Juan Otero.— Se embarcó en la goleta de guerra **Yanacocha,** obedeciendo a una orden personal que dió Santa Cruz el día anterior cuando visitó el Callao, Miguel Balarezo en la clase de alférez de fragata, la cual tenía desde el 7 de febrero de 1834.

Enero 17.—Los buques de guerra chilenos que habían variado de posición, amanecieron fondeados frente al Callao a una distancia, según reza el parte de la época, de dos tiros de cañón, incorporándose igualmente al poco momento de haber largado el ancla los anteriores, el bergantín nacional **Martín,** el cual después tomó rumbo afuera.— Encontrándose escasa de munición de carabina y pistola la goleta de guerra **Yanacocha,** y lo mismo que las fuerzas sutiles, pidió la comandancia general de marina al parque de artillería que remitiese quinientos tiros de ambas armas, a fin de cubrir las ocurrencias del servicio.

Enero 18.—Los buques de guerra chilenos amanecieron frente al puerto en la disposición del día anterior.— Faltando un guarda almacén para llevar la cuenta y razón de los elementos de guerra de la plaza del Callao, la superioridad naval solicitó tomar a un antiguo empleado, Pascual Gutiérrez.— A las 6 de la tarde dió la vela abandonando el Callao, la fragata norteamericana **Brandywine,** con destino a los EE. UU. y al mando del comodoro Wadaworth.

Enero 19.—Los buques chilenos frente al Callao, como los días anteriores.— La barca chilena **Joaquina** dió la vela para Huacho, con objeto de cargar sal para el extranjero, el 24 de diciembre de 1836, basándose en el artículo 47 del reglamento de comercio entonces en uso y por estar expedito el giro mercantil para los buques chilenos y peruanos, en virtud del convenio celebrado el 22 de diciembre de 1836; esa salida de la **Joaquina** fue afianzada con la cantidad de cuatro mil pesos por el comerciante Juan Toribio Pérez, en el sentido de que el citado barco, después de cargar la sal, se presentaría en algunos de los puertos mayores del estado Nor-peruano a fin de ser visitado y obtener en consecuencia el correspondiente despacho final; empero, la **Joaquina** no cumplió con los requisitos acordados y hubo de tomarse la cantidad afianzadora. Este es un ejemplo de la indulgencia peruana de esos días, cuando Santa Cruz por todos los medios a su alcance quería evitar la guerra y hasta llegó en su tolerancia a extremos que hoy nos sorprenden, mientras los chilenos a cada momento burlaban los tratados y no pensaban sino en apoderarse de nuestras naves.

Enero 20.—He aquí el parte oficial del combate de este día, elevado por el comandante general de marina al ministro del ramo: "A consecuencia de las órdenes que tenía de S.E. el Supremo Protector para armar las lanchas cañoneras y goleta **Yanacocha,** poniéndolas en estado de batir al enemigo, que hacía días estaba fondeado en frente del puerto y aprovechando la calma de la madrugada, salieron del fondeadero a las seis de la mañana, al mando del Señor capitán de navío D. Jorge Young, comenzando inmediatamente el ti-

roteo, y obligando a la corbeta **Valparaíso** y bergantín **Aquiles** a variar de posición a remolque, que tal vez les habría sido imposible libertarse de los fuegos de nuestros bravos si no hubiese empezado a apuntar la brisa.— El entusiasmo, denuedo y valor del Jefe que mandaba las fuerzas, el de los Comandantes de la goleta **Yanacocha** y lanchas cañoneras, el de la tropa de marina y gente que las tripulaban, era tan excesivo, que dada la orden de retirada han manifestado el mayor sentimiento por no haber podido concluir del todo, y con gloria la empresa.— El Señor coronel del Batallón 3º de la guardia, entusiasmado y lleno de un deseo de cooperar en algo, se embarcó con parte de su tropa de reserva, y para proteger las lanchas en caso de un abordaje. Es imposible hacer el detalle particular del valor que demostraba cada individuo; pero puedo asegurar a V.S.Y. que todos en general lo han manifestado. Tengo el honor de comunicarlo a V.S.Y. para su conocimiento y el de S.E. el Supremo Protector.— Dios guarde a V.S.Y.— S.M.— Juan José Loyola".—Unas horas más tarde la citada autoridad naval pasaba al mismo destinatario, la siguiente comunicación: "Después del parte que dí a V.S.Y. hace pocas horas, por el tiroteo que tuvieron nuestras fuerzas navales con el enemigo, y de haberse éste retirado hacia la parte del Cabezo de la Isla de San Lorenzo; luego que refrescó la brisa, regresaron sobre el puerto, a la parte de sotavento de los buques fondeados y habiéndose mandado hacerles fuego, viraron de bordo, retirándose al punto indicado.—Tengo el honor de comunicarlo a V.S.Y. para su conocimiento y el de S.E. el Supremo Protector.— Dios guarde a V.S.Y.— S.M.— Juan José Loyola".

Enero 21.—Los buques chilenos amanecieron fondeados en el cabezo de la isla de San Lorenzo, donde se situaron el día anterior.— Las últimas balas de calibre de a 12, que existían en el arsenal y en la plaza del Callao, ya se habían repartido entre las lanchas cañoneras y en número bastante reducido, necesitándose con urgencia más proyectiles. Al respecto oficiaba la comandancia general de marina, recomendando al operario Diego Egual, quien estaba pronto a trabajar las balas de a 12 o de cualquier otro calibre, al precio de diez y ocho pesos el quintal, por supuesto que entregándole para el efecto el fierro de cañones inútiles o de otros objetos.— Santa Cruz expide despachos de alférez de fragata en favor de Miguel Balarezo y de oficial 3º del cuerpo político de la armada al contador habilitado Manuel Higueras.— Por orden suprema se da una gratificación de dos pesos por plaza a la marinería de la goleta **Yanacocha** y de las tres lanchas cañoneras, por la acción del día 20 febrero; en cuanto a los artilleros que sirvieron la batería del arsenal se les gratifica con cuatro reales.

Enero 21.—Comunica desde Guayaquil el general Morán que los buques chilenos situados en la Puná, cometían toda clase de atropellos, sin observar la obligada neutralidad, por cuyo motivo el gobierno ecuatoriano mandó dos goletas de guerra las cuales se pusieron a cruzar sus puertos a fin de evitar la repetición de los abusos cometidos. Dice Morán, refiriéndose a la actuación de los chilenos en Puná, lo siguiente: "En aquel punto armaron una Goleta Granadina que tomaron, y la remitieron a Santa Elena y Monte Cristi, a sacar algunas embarcaciones que creyeron peruanas, sin examinar por su pabellón, que pertenecían al Ecuador; también de allí salieron los botes que armados, expedicionaron sobre Tumbes, en donde perpetraron todo género de excesos.— La escuadra de mi mando permanece en su misma posición, sin que hubiese ocurrido novedad alguna, y en donde continuará hasta la determinación de S.E. que espero".

Enero 22.—Los buques de guerra chilenos amanecieron fondeados frente al cabezo de la isla de San Lorenzo, en la misma situación de los días anteriores. Al medio día se vió fondear cerca de los buques chilenos a la goleta mercante de la misma nacionalidad **Veloz Manuela,** la cual había salido del Callao, en los días del armisticio, con rumbo a Pacasmayo a cargar leña.— Este mismo día la comandancia general pasó una circular a las capitanías de puerto del litoral con el tenor siguiente: "Habiéndose concluído el período del armisticio celebrado en 22 de Diciembre p.pdo. entre el Y.S. General Ramón Herrera y el Vice Almirante de la Escuadra chilena: quedan en todo su vigor y fuerza las órdenes comunicadas a V. anteriormente, para que no se permita a ninguno de los buques mercantes ni de guerra, aguada, víveres, ni desembarcar a persona alguna sin que sea aprendida y remitida a la autoridad Superior, haciéndolo responsable de su cumplimiento".

Enero 23.—Existiendo orden de Santa Cruz para armar más lanchas cañoneras, pidió la comandacia general con ese propósito cincuenta sables.— Este mismo día la comadancia general eleva el siguiente parte: "Habiéndose hecho a la vela a las doce de este día la corbeta de guerra chilena **Valparaíso** con dirección hacia este Puerto, y observando la calma que había sobrevenido hallándose cerca de la Fragata inglesa **Blonde,** ordené que salieran a tirotearla las cinco lanchas cañoneras, las que obligaron a dicha Corbeta a echar al agua cuatro de sus botes para alejarla de nuestros tiros que duraron hasta cerca de las dos de la tarde que empezó a refrescar la brisa y a hacerse a la vela el **Aquiles** y el **Arequipeño** con dirección a socorrerla; con este motivo conociendo ser inútiles ya nuestros fuegos, lo mismo que lograr el abordo de la Corbeta, dispuse pasasen las Lanchas a su fondeadero donde actualmente se hallan".

Enero 24.—Los buques chilenos **Aquiles** y el **Arequipeño** amanecieron fondeados a sotavento del cabezo de la isla de San Lorenzo, menos la **Valparaíso** que desapareció en la noche.— Se recibió la licencia final del servicio del teniente segundo Federico Elmore.— Por la tarde se reunió la corbeta **Valparaíso** con los bergantines **Aquiles** y **Arequipeño,** en la situación acostumbrada.

Enero 25.—Como estaba lista la goleta de guerra **Yanacocha** para salir en comisión, solicitaba la superioridad naval que fuese socorrida su tripulación con dos meses de sueldo.— Este mismo día se destinó con la clase de segundo piloto en las fuerzas sutiles al marino mercante Luis Herman.

Enero 26.—Los buques chilenos amanecieron fondeados en el paralelo de la isla de San Lorenzo.— Este día fue llamado al servicio de la armada el teniente de corbeta Manuel Villar.

Enero 27.— Desde Guayaquil comunicaba por oficio de este día el general Morán que la tropa, tripulación y artículos de guerra conducidos por el bergantín **Flor del Mar,** no pudieron estibarse en el **Catalina,** donde sólo se embarcó una parte; que ha procurado poner a las dos naves en estado de defensa para su salida y lograr la salvación de cuanto conducen a su bordo del mejor modo posible. Por las razones anteriores, Morán no dió cumplimiento a la suprema disposición respecto a la devolución inmediata del **Flor del Mar**.— Este mismo día Morán elevaba otro oficio desde Guayaquil, acusando recibo de la

(CONTINUARA)

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

# REVISTA DE MARINA

Noviembre y Diciembre 1964
Año 50 - No. 6 Vol. No. 292

## Contenido

Pág.

**Tarapacá - Victoria Peruana** ... 633
Por el Sr. Javier Buenaño Muro

**Estructura del Oficial Naval** ... 638
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis Villena Gutiérrez

**El Mar Peruano: Soberanía hasta las 200 Millas** ... 646
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio

**Avance en las Comunicaciones** ... 662
Por el Teniente Primero A.P. Mario Sánchez Carrión

**Conclusiones Navales en el Año 1964** ... 666
Por el Capitán de Navío A.P. Guillermo de las Casas

**Acción de la Marina de Guerra en el Progreso y Desarrollo de la Selva Peruana** ... 670
Por el Capitán de Corbeta A.P. Jorge Portella R.

**Crónicas de Ayer** ... 687

TRADICIONES NAVALES PERUANAS
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio

**El Inca del Mar Océano**
**Más allá de su Deber**
**Tríptico sobre un Héroe**

**Acotación Naval en Gotero (Continuación).**
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías

**La Guerra en el Mar** ... 714
Por el señor Javier Buenaño Muro

**V.—La Batalla del Río de la Plata**
**VI.—La Batalla de Coronel**
**VII.—La Batalla de las Islas Malvinas**

**Informaciones Mundiales** ... 723

**Crónica Nacional** ... 733

**Historia de la Marina de Guerra del Perú.—**
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.

NOTAS AL CAPITULO V. (Continuación).
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías.

# REVISTA DE MARINA

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Julio Giannotti Landa

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Rómulo Aste Baptista

PROMOTORES:

Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de Romaña

Capitán de Corbeta A.P. Jorge Telaya Hidalgo

## DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez. Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinses, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto. Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto. Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure, Abril 1963 a Enero 1964.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio del Estado Mayor General de Marina.

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

REVISTA DE MARINA

Noviembre y Diciembre
Año 50 - No. 6

1964
Vol. No. 292

# Tarapacá - Victoria Peruana

Por: JAVIER BUENAÑO MURO

TARAPACA es un nombre que trae a la mente de todos los peruanos el triste recuerdo de un rico departamento cercenado a la patria pero que a la vez recuerda un glorioso hecho de armas en que una fracción de nuestro ejército hizo morder el polvo gris del desierto del Tamarugal en franca derrota a una división del ejército invasor chileno ese 27 de Noviembre de 1879, día que hoy se conmemora en todo el país. Por la historia conocemos cómo sucedió pero, no obstante, en este día cabe recordar algunos pormenores de este combate que tanto honra a nuestro ejército.

**El Ejército Peruano de Tarapacá.—**

Después de la penosa retirada de Dolores o San Francisco, una parte de este ejército al mando del General Juan Buendía se encontraba desde el día 22 descansando en el pequeño pueblo de Tarapacá, al fondo de la quebrada del mismo nombre. Estas tropas estaban en camino hacia Arica para reunírseles a las del Contralmirante Lizardo Montero y consistían de las siguientes unidades:

Segunda División, Coronel Cáceres; Tercera División, Coronel Bolognesi; Exploradora (Sexta División), Coronel Bedoya; Columna Artillería, sin esta arma, Coronel Castañón y la Quinta División, Coronel Ríos, que llegó la víspera de la batalla procedente de Iquique en marchas forzadas desde 112 kilómetros de distancia. En Pachica, a 19 kilómetros, estaba la División Vanguardia, Coronel Dávila, y la Primera, Coronel Herrera, que habían salido de Tarapacá dos días antes de acuerdo al plan de marchar por escalones. Cada división se componía normalmente de dos batallones pero la Quinta estaba formada con restos de varias unidades que incluían al Iquique, Coronel Alfonso Ugarte, y las columnas Navales, Tarapacá, Gendarmería y Loa, ésta boliviana con 226 hombres. El total de todas estas unidades llegaba a 4,486 hombres.

**Desventajas del Mando Peruano.—**

Este cuadro de unidades que componían a ese ejército peruano no refleja la verdadera situación en que se encontraba cuando tuvo que entablar combate. Todas sus unidades es-

taban incompletas tanto en número como en equipo y armas, careciendo por completo de artillería y caballería. Se debe tener presente que toda esta tropa había tenido que retirarse a pie por el desierto, sin recursos de ninguna clase, llevando cada soldado sólo el equipo que podía cargar. Carecían de todo, especialmente de armamento y municiones, y estaban en un estado verdaderamente calamitoso y sin esperanza alguna de ser auxiliados. Estaban cortados de recibir cualquier ayuda por mar, única vía por la cual se podía haber reforzado y avituallado a este ejército en debida forma. Sólo les quedaba la larga y penosa ruta terrestre por el desierto de Tarapacá pero sabían que por esa ruta no se podía esperar ayuda alguna. Estaban sufriendo una penosa retirada, con un ejército victorioso enemigo en las cercanías en cuyas manos quedaba toda la iniciativa. Bajo estas desesperadas condiciones fue que la infantería peruana tuvo que luchar en Tarapacá.

**Disposiciones del Mando Chileno.—**

La situación era muy distinta para el mando chileno pues gozaba de todas las ventajas que podía desear un jefe de ejército. Perdido el "Huáscar" para el Perú, los chilenos iniciaron la invasión de nuestro territorio tomando el puerto de Pisagua el 2 de Noviembre y el de Iquique el 23. Teniendo en sus manos estos dos puertos y la vía del mar libre, podían movilizar tropa y abastecimiento a voluntad para reforzar su ejército comprometido en tierra cercana. Sin embargo, a pesar de todas estas ventajas, tardía fue la reacción de los chilenos después de Dolores para perseguir los restos de nuestro ejército. Creyeron que la retirada del día 19 de los ejércitos Aliados era momentánea y que la batalla decisiva sería al día siguiente cuando esperaban un nuevo ataque. Sin embargo, como esto no sucedió, es criticable la actitud del General en Jefe chileno Erasmo Escala que, disponiendo de buena tropa de caballería, no dispusiera de inmediato la persecución y hostigamiento de la infantería peruana que se retiraba a simple vista y por la pampa o, por lo menos, seguirla para estar informado de sus movimientos. Solamente cuatro días después, a iniciativa de uno de sus oficiales, el teniente coronel de Guardias Nacionales, José Francisco Vergara, fue que el General Escala autorizó la expedición que culminó en la Batalla de Tarapacá. La idea de Vergara era solamente efectuar un reconocimiento con una compañía de Granaderos a caballo pero el general le agregó dos compañías de Zapadores y dos cañones Krupp, en total 400 hombres. Esta columna salió de Sta. Catalina el día 24 pero en el camino apresaron a un arriero quien les manifestó que en Tarapacá había alrededor de 1,500 peruanos y como Vergara no creyera prudente atacarlos con la fuerza que tenía, mandó pedir 500 hombres de refuerzo pero el general le mandó toda la División Segunda de Línea fuerte en 1,900 hombres al mando del Coronel Luis Arteaga quien asumió el mando de la expedición ahora

con un total de 2,300 hombres de las tres armas.

**Reconocimiento de la Posición Peruana.—**

El día 26 el Comandante Vergara y un guía, el Capitán Layseca, llegaron hasta la quebrada de Tarapacá para reconocer la posición peruana. Pudieron observar a la tropa en descanso sin que hubiera tomado ningún dispositivo para el combate y asimismo la llegada de la Quinta División de Ríos, cansada, en desbande y en deplorables condiciones. Todo lo que vieron les confirmó que la victoria sería fácil, que un simple simulacro de ataque bastaría para obtener su rendición ya que estaban vencidos de antemano. Pero qué equivocados estuvieron, creyeron ver en los peruanos un manso rebaño de corderos pero la presa resultó ser una manada de leones como muy pronto veremos.

**Plan de Ataque Chileno.—**

Teniendo los chilenos la iniciativa formularon su plan de ataque como mejor les convenía, sin ser forzados a tomar disposiciones contrarias a su mejor parecer. Es muy importante tener esto presente para la responsabilidad del fracaso del ataque chileno. El plan consistía en dividir sus fuerzar en tres fracciones para encerrar a los peruanos dentro de la quebrada y tomarlos prisioneros creyendo que no iban a resistir. Una fracción al mando del Comandante Santa Cruz compuesta de 500 hombres de las tres armas marcharía por lo alto de la quebrada para ocupar la espalda de nuestro ejército, ocupando el caserío de Quillahuasa, cortándoles la retirada. Otra fracción al mando del Comandante Ramírez consistiendo de siete compañías del Segundo de Línea y con alguna artillería y caballería, entraría por la quebrada por la aldea de Huarasiña para empujar al enemigo hacia la posición ocupada previamente por Santa Cruz. La tercera fracción estaría al mando del comandante en jefe, Coronel Arteaga, y atacaría por el alto oeste de la quebrada al flanco peruano. Este era un plan posiblemente infalible si se ejecutaba contra un enemigo tal como se lo imaginaban los chilenos, pero estaba expuesto al más rotundo fracaso si el enemigo resultaba ser decidido y con gran espíritu ofensivo y de lucha, pues el dividir su fuerza en tres secciones que iban a luchar lejos de cada una, se exponían a ser destruídas en detalle como sucedió.

**La Batalla de Tarapacá.—**

El desplazamiento de las divisiones chilenas se inició antes del amanecer del día 27, saliendo primero la de Santa Cruz que tenía que efectuar el recorrido más largo, y fue la primera en tomar contacto con nuestra tropa. Mientras tanto, nuestra ejército en el fondo de la quebrada, ignoraba todos estos acontecimientos y tan lejos estaba su mente de combatir que ni siquiera había apostado centinelas en lo alto. La primera noticia que tuvo del inminente peligro en que se encontraba fue dada por dos arrieros que temprano habían subido a lo alto y vieron la tropa de Santa Cruz. La sorpresa había sido completa pero de inmediato el campo peruano entró en

actividad y como un solo hombre todos tomaron sus armas para combatir.

El mando peruano se dio cuenta que permanecer en el pueblo de Tarapacá en el fondo del valle era estar en una trampa y que para salvarse había que ganar las alturas y combatir al enemigo desde allí. Cáceres y Bolognesi fueron los primeros en subir con sus tropas por difíciles caminos de arrieros, en lados opuestos de la quebrada, siendo la Segunda División de Cáceres la primera en tomar contacto con el enemigo, atacando a las tropas de Santa Cruz que ya estaban al borde de la quebrada. Hay que tener presente que al iniciarse el combate el mando peruano, que había sido tomado por sorpresa, ignoraba la consistencia del enemigo, si eran pocos o muchos y desconocía su plan de combate. Sin embargo, las tropas peruanas no vacilaron ni un instante en acometer al enemigo.

El choque fue tremendo y ahora los sorprendidos fueron los chilenos. El "Zepita" y el "Dos de Mayo", que formaban la Segunda División, obligaron a Santa Cruz, que estaba retrasado por la niebla, a dar vuelta para defenderse pero antes de media hora ya había perdido su artillería y diezmada su tropa. Mientras tanto, más tropa peruana llegaba al alto. Eran las columnas del "Iquique", "Navales" y "Loa" de la Quinta División de Ríos. La situación de Santa Cruz era ya crítica cuando vino en su ayuda la división del Coronel Arteaga que, gracias al atraso del primero, sólo estaba a una legua de distancia cuando se inició la lucha. El combate se generalizó con los recién llegados pero como seguían llegando refuerzo peruanos con la División Exploradora del Coronel Bedoya y las columnas "Artillería" y parte del "Arequipa", los chilenos fueron rechazados hasta cinco veces para luego emprender una precipitada retirada hacia el sur después de haber sufrido una enorme mortandad. A esta altura vino en ayuda de Arteaga la caballería de Santa Cruz que se había adelantado y llegado a su meta de Quillahuasa pero que al oir el combate volvió sobre sus pasos. Este ataque de los granaderos contuvo a nuestra infantería en parte y hubo una tregua que los chilenos creyeron definitiva y bajaron al valle por Huarasiña para saciar su sed. Pero nuestros soldados no estaban vencidos sino cortos de municiones y empleaban este tiempo en reabastecerse, en gran parte con lo que habían abandonado los chilenos en el campo de batalla. Aquí terminó la primera fase de la batalla en el alto que estuvo brillantemente dirigida por el Jefe de Estado Mayor, Coronel Belisario Suárez, y ahora veremos qué sucedió en la quebrada de Tarapacá.

**El combate en la Quebrada.—**

El ataque por el fondo de la quebrada a cargo del Segundo de Línea al mando del Comandante Ramírez fue el que le costó más vidas a los chilenos, incluyendo a su comandante, y la pérdida del estandarte de este cuerpo. Fue un error táctico atacar por el fondo de la quebrada donde quedaban encerrados entre sus ca-

si verticales laderas y nuestras tropas supieron sacar buen provecho de esto. Como ya hemos visto Bolognesi se había atrincherado en las alturas opuestas al pueblo en el cual se había dejado una guarnición y cuando las tropas de Ramírez llegaron a sus afueras fueron recibidos por un fuego cruzado y a quemarropa que las diezmó. No pudieron resistir este mortífero castigo y pronto emprendieron la retirada por donde vinieron, abandonando su estandarte y a sus muertos y heridos que quedaron regados por toda la quebrada, llegando su pérdidas a 334 muertos y 69 heridos, el 42% de sus efectivos.

**Se reanuda la Lucha.—**

Los derrotados restos de las tropas de Ramírez llegaron a Huarasiña y se reunieron con las de Arteaga que habían bajado a refrescarse y descansar. Después de esta encarnizada lucha hubo asimismo una tregua en lo bajo que duró casi cuatro horas y que los chilenos creyeron como el fin del combate pero nuevamente estuvieron equivocados. La tregua por nuestra parte era para recuperar material de guerra y esperar la llegada de las tropas de Pachica, reagruparse y reanudar el combate. A las cuatro de la tarde llegaban las divisiones Vanguardia y Primera y se reanudó la lucha. Ahora los papeles estaban invertidos, los peruanos tratando de atrapar a los chilenos en el fondo del valle y estos tratando de salvarse saliendo de él. Al ver los chilenos que nuestra tropa nuevamente venía al ataque, cundió el pánico en el fondo de la quebrada y sus soldados en gran confusión trataban de ganar las alturas para escapar del cierre. La División de Dávila aparecía por las alturas de Huarasiña y las de Herrera y Bolognesi por el bajo y faldas de la quebrada, barriendo con todo lo que encontraban a su paso. En la pampa, a la salida del valle, los chilenos formaron una línea de fuego que iba creciendo con las tropas que iban escapando de la quebrada y resistieron cerca de una hora pero el Coronel Arteaga, viendo que toda resistencia era inútil contra el empuje de los peruanos, finalmente ordenó la retirada hacia Isluga y Dibujo, a través de la pampa del Tamarugal.

**Fin de la lucha y Derrota Chilena.—**

Nuestra infantería persiguió a los chilenos, hostilizándolos con su propio armamento que iban abandonando, hasta las siete de la noche, avanzando ocho kilómetros tras de él, salvándose el enemigo de un desastre completo solamente porque nuestro ejército carecía de caballería. En cambio la caballería chilena que estaba casi intacta, nada hizo para proteger su retirada y más bien iba a la cabeza de sus derrotadas huestes que iban dejando la pampa del Tamarugal sembrada de sus muertos y heridos. Sus pérdidas hablan por sí de la magnitud del desastre sufrido pues tuvieron 516 muertos, 179 heridos y 56 prisioneros que se retiraron con nuestro ejército.

Nuestras pérdidas fueron 236 muertos y 337 heridos, precio que pagamos por una merecida e indiscutible victoria que nos deja una gloriosa herencia de tradición y ejemplo.

# Estructura del Oficial Naval

Por el Capitán de Fragata A.P.
LUIS F. VILLENA GUTIERREZ

No es una tarea fácil la de formar hombres. Y más todavía cuando éstos van a integrar el elemento humano de las instituciones tutelares de la Patria. Nos esforzamos por elaborar los mejores curriculums de instrucción técnica y en buscar las más adecuadas pautas para lograr la mejor formación moral de los hombres que habrán de obtener el título de Oficial Naval; ¿Pero estamos nosotros absolutamente convencidos de que la educación de ese hombre no termina al recibir ese título sino que más bien se inicia una nueva etapa de información y de formación a la expedición de éste? En este sentido creo que deberíamos establecer ciertos principios directores para la formación de nuestros hombres en estas dos grandes etapas de la vida: una, durante su permanencia en la Escuela Naval, y otra, desde su iniciación como Oficial y durante el transcurso de toda su carrera profesional. No creo que la formación de nuestros Oficiales se logra casi exclusivamente en la Escuela Naval. No intento, ni mucho menos negar que la formación de nuestro futuro Oficial Naval allí es importantísimo pero creo que esa es solamente la etapa educacional y formativa que corresponde a la Edad cronológica de él y nada más. Esa etapa formativa puede corresponder a la fase de construcción de los cimientos de un edificio, pero no es precisamente el edificio. Lo importante aquí es que esos cimientos tengan la profundidad adecuada previa y acertadamente logrados por buenos calculistas. Pero ello, de todos modos, ha de constituir sólo la parte infraestructural de la obra. El material que ha de fraguar la estructura del edificio y que lo irá paulatinamente modelándolo es una cuestión que, en mi opinión obedece a un proceso constante que demorará toda la vida institucional del Oficial. Al expedirse un título de Alférez de Fragata no debemos tener la impresión de poseer ya una nueva edificación para nuestra Armada sino solamente sus bases sólidamente preparadas; será tarea del nuevo Oficial, fundamentalmente, y de sus colegas, en todos los niveles jerárquicos, secundariamente, el ir logrando la estructura que hemos idealizado.

El hombre está sujeto a un permanente proceso de formación. Creo que si alguien supone que en algún momento de su vida ha alcanzado la plenitud en estos dos aspectos, técnica y moral, esa persona sufre de un grave complejo de superioridad y ha negado para sí, desde ese momento,

todo espíritu práctico de superación personal.

No deseo enumerar los conceptos que podrían enfocarse en este estudio. Lejos de mí existe el ánimo de intentar una especie de Decálogo de Educación del Oficial Naval; no sólo porque ello requiere un tipo de capacitación especial sino que, si intentase hacerlo, podría quizás invadir terrenos en forma que resultara violentando leyes naturales tan inmutables como aquella de que nadie puede ser mejor conductor hacia su propio destino que uno mismo, en la misma forma que una persona no puede reemplazar a otra para ejecutar una determinada función fisiológica. Pero sí es posible que cualquier Oficial Naval esté en capacidad de discutir el establecimiento de aquellos aspectos que habremos de considerar como fundamentales para la instrucción y educación, para la información y para la formación de los hombres que conducimos y que, consecuentemente, será también los de nuestra propia instrucción y educación, información y formación. Y eso es lo que me propongo presentar aquí.

Si alguien conviene en que el proceso de estructuración del hombre es continuo no habría sino ratificado aquel pensamiento que expresa que el hombre ha nacido para actuar, que actuar es afirmar el valor de un fin y que afirmar el valor de un fin es crear un ideal. Somos, en consecuencia, o por lo menos debemos ser, hombres de acción.

El proceso de la conformación estructural del Oficial Naval comprende, en mi opinión, dos aspectos básicos (la instrucción y la educación) y un objetivo final (la conducción de hombres).

Una cosa es la información o instrucción y otra es la formación o educación. La información o instrucción se preocupa del "qué". La formación o educación versa sobre el "cómo", el " por qué" y el "para qué". La información es un proceso de simple memorización pero la formación es el resultado de una acertada aplicación de esa información. La información o instrucción es importante pero la educación es indispensable. El hogar es más un centro de formación o educación que de información o instrucción. Los centros de instrucción, desde el nivel escolar hasta el universitario, deben dar mucha información y más formación. Es fácil advertir que ello, especialmente en lo referente al ambiente universitario no se realiza en el Perú, con gravísimo transtornos para la sociedad.

Es interesante notar que mientras la técnica progresa día a día los principios morales permanecen inmutables; quizás estos últimos varían en la forma pero no en el fondo. El proceso de información consistirá entonces en producir en nuestra Armada los mejores programas de capacitación técnica para el cadete y los mejores y bien actualizados planes de orientación profesional para nuestros Jefes y Oficiales hasta el más alto grado jerárquico y lograr la forma de que estos elementos encuentren la mejor aplicación de ellos para un bien

orientado ejercicio de la voluntad, de los sentimientos y de las actitudes, para beneficio del país y de la humanidad. En esta forma la técnica y la moral se combinan y generan un producto integral: el Oficial Naval bien capacitado en la conducción de hombres, que es el objetivo final en nuestro estudio.

La conducción de hombres es el arte de influir en la conducta humana. No se influirá con plenitud si nó existe un equilibrio entre una capacitación moral y una técnica. El conductor no encontrará el suficiente ascendiente en el conducido si sólo aquél muestra una buena capacitación moral pero no técnica, o lo inverso. La conducción de hombres es la tarea principal del Oficial Naval mediante la cual impone su propia voluntad sobre la de los conducidos en una forma tal que domine la obediencia, la confianza, el respeto y la leal colaboración de éstos. Es tonto intentar establecer la superioridad de un aspecto sobre otro. No se requiere de una extraordinaria capacitación técnica para satisfacer uno de los aspectos esenciales de la conducción de hombres, como puede ser la vigilancia de la buena alimentación, vestido y otros aspectos de bienestar de los subalternos; no se requiere de una gran capacitación moral para operar eficientemente una unidad a flote mediante la acertada aplicación de buenos conocimientos técnicos que dé la más amplia sensación al subalterno de que esa unidad está bien operada y en manos bastante expertas que significan un motivo de orgullo para esa dotación.

Dentro del esquema anterior: educación moral y técnica, y conducción de hombres opino que la instrucción y educación física juega un rol también muy importante. Creo que un buen nivel de desempeño físico afecta por igual los campos de formación moral y técnica. El Oficial que se mantiene en un buen estado físico podrá resistir más fácilmente la severidad de ciertas tareas, lo que se permitirá a su vez encontrar muchas oportunidades para lograr una mejor capacitación técnica. Una influencia aún mayor podrá lograrse, en este mismo aspecto de la actividad física, en lo referente a la conducción de hombres.

El complejo educacional que aquí he presentado a modo de un ensayo para la estructuración de un Oficial Naval ha de lograr, al fin de cuentas, hombres cultos e intelectuales, pero no para que no progresen más allá de la etapa informativa, ni para que su bagajes de información superen ampliamente al de su formación ni para que cuenten con más conocimientos de los que pueden asimilar y con más teorías de las que pueden reconciliar permaneciendo en poco contacto con el conducido, sino para producir hombres que no ven problemas sino personas, no casos sino necesidad humana.

Todo el proceso que aquí trato de desarrollar está orientado a crear un buen tipo de Jefe. No me refiero al término Jefe como lo ubica las reglamentaciones de Organización Básica de la Armada, es decir, no intento señalar uno o determinados grados

jerárquicos sino a aquel Oficial Naval que, en cualquier nivel, comanda a un grupo menor o mayor de hombres. Hay muchas definiciones de Jefe, pero yo diría que la más acertada, para el presente estudio podría desarrollarse así: un buen elemento dentro de una organización es aquel que está informado sobre "qué" es lo que debe hacer, y lo hace bien, pero el individuo que además de esto ha utilizado esa información para encontrar "por qué debo hacerlo" ese es el que estará en las mejores condiciones de ocupar un puesto directivo. Y esto se logra indudablemente, dentro de un proceso de formación y no sólo de información, hay en esto mucho de espíritu, moral y técnica. Yo diría que la formación es aquella etapa que se inicia con el estudio de la aplicación más aparente de la información recibida dándole entonces a ésta un sentido y una profundidad adecuada. En cualquier profesión un tipo de información ha de encontrar aplicación fundamental, desde luego, en la propia profesión, pero secundariamente en todos aquellas actividades básicas de la vida que corresponden a otras profesiones. Por ejemplo, en la carrera de las armas, para la elaboración de un Plan Logístico Operacional o uno Nacional la Ciencia de la Logística nos suministra la **información** logística necesaria para elaborarlo consistiendo entonces la **formación** logística del planificador en adecuar esa información a aquellos aspectos básicos de las esferas, económica, política, militar y cultural que definan nuestra realidad Nacional a fin de lograr que ese plan sea practicable. Me refiero concretamente a aquellos casos en los que un Plan Logístico elaborado con prescindencia de esas realidades nacionales del país devengue luego en un plan utópico, impracticable, constatándose entonces que el esfuerzo desplegado en su producción ha significado solamente un desperdicio de energías, tiempo y dinero. La fase formativa, podría ser, pues, una especie de búsqueda de conexión entre la información recibida y los diferentes aspectos de las demás actividades de la vida nacional distintas a aquellas que corresponde a esa información a fin de encontrar aquella áreas en donde esa información pueda ser aplicada para obtener un esquema militar - económico - cultural y político y generar así un complejo que, convenientemente utilizado, rinda los mayores beneficios al país y a la humanidad.

Tanto en la etapa de información como en la formación es indispensable que el que la recibe y la emplea tenga absoluta conciencia del nivel en el cual está situado en función de su cargo y de su jerarquía. Si no hay conciencia del nivel en el cual se trabaja el resultado será de absoluta confusión, falta de visualización clara de la misión a cumplir, y desconcierto. Habrá entonces que buscar la información del nivel apropiado y aplicarla, en el proceso de formación, en el mismo nivel. La información y la formación de un Oficial Naval cuesta al Estado mucho dinero: lo capacita a nivel universitario y si éste fuese a ser empleado en funciones de niveles in-

feriores al que le corresponde, ello redundará en perjuicio de la institución y del país. Se habría producido entonces una alteración dañina en el proceso formativo del Oficial.

Es fundamental también que el Oficial Naval desde que inicia su carrera y durante su vida en la Armada perciba claramente una visión integral, y no sólo parcial, de la misión principal y de la misión secundaria de la Fuerza Armada no cayendo en astigmatismos y diversos tipos de deformaciones con relación a solamente una de ellas en vez de obtener un verdadero concepto equilibrado de ambas. No deberá jamás perder el punto de vista de que si la Fuerza Armada está destinada a apoyar, fundamentalmente la política exterior del Estado también tiene, secundariamente, esa función con respecto a la política interior propendiendo a la solidez de la Economía Nacional, o a un orgánico desarrollo social y cultural, etc., mediante aquella forma que llamamos Acción Cívica o mediante cualquier otra manifestación similar. Habrá de interpretar que la solidez y eficiencia de las instituciones de desarrollo científico, militar, industrial, económico, cultural y político interno y externo son interdependientes en su crecimiento y que todas ellas, conformando el mosaico de la vida nacional y de relación con los otros pueblos del mundo, desarrollarán en forma ordenada, adecuada y funcional mientras que una o algunas de ellas no rompan ese armónico equilibrio con intenciones de establecer primacías que han de generar graves perjuicios al resto del conjunto. El "cuerpo" nacional viene a ser así comparable con el cuerpo humano.

Un organismo sano mantiene un equilibrio de sus partes componentes; si en éste se tratara de aumentar exageradamente la vitalidad de un órgano o de una víscera aduciendo que ese es el elemento más importante de la constitución física del individuo habría de producirse un transtorno funcional en vez de un mejoramiento del nivel de salud. Las vitaminas, por ejemplo, que constituyen un grupo de substancias de composición desconocida se utilizan sólo en cuanto vayan a satisfacer un nivel de nutrición indispensable adecuado a la forma y régimen de crecimiento naturales.

Función del Oficial Naval será pues buscar constantemente el punto de equilibrio acertado que resulta de una adecuada inter-relación entre sus esferas de actividad y la de las otras que constituyen la vida de la nación. Creo también que el Oficial Naval debe percibir nítidamente la importancia, la verdad y la profundidad de los valores que dicen defender. Ha de tener una profunda convicción de los beneficios, y también de los riesgos, del sistema de vida que se rige por principios democráticos, no haciendo manifestaciones de fe democrática cuando en realidad ni se ha molestado en interpretar o comprender ese sistema de vida. Si el Oficial trazara para sí un esquema de vida mediante el cual manifiesta su indiferencia a adoptar, no por presión sino por razonado estudio, una creencia determinada se ha-

brá transformado entonces en un compás sin fuerza directriz y ese tipo de vida errático tendrá funestas consecuencias.

El Oficial debe de estar en condiciones de apreciar no solamente aquellos aspectos de Seguridad Nacional con respecto a los países vecinos sino también ha de tomar conciencia de la magnitud de las fuerzas ideológicas foráneas venidas de países más lejanos. De allí nace la importancia de que estudie y profundize la ideología en la que él cree buscando así la verdad que ha de regir la vida de todo individuo y luego se informe de aquellos otros foráneos que influencian también la vida de la nación a fin de establecer términos de comparación, realizando cotejos que afirmarán o debilitarán sus creencias en cuyo caso ha de orientarse a buscar esa verdad en otra dirección. Esto es sumamente importante. La falta de esta percepción en el Oficial de las magnitudes de las fuerzas ideológicas que juegan día a día en el panorama político internacional y no solamente en el nacional la llevará al rol de "tonto útil" al mantenerse vigilante de la Seguridad Nacional sólo en lo que respecta a las actitudes de los países vecinos sin darse cuenta de que esa posición vigilante en limitadas direcciones le impide apreciar el ingreso y desarrollo en su suelo patrio de otros tipos de ideologías que aplicadas en forma subversiva mediante hábiles acciones sicológicas han colocado, sin que él lo note, una bomba de tiempo que puede hacerlo volar tan sorpresivamente como sorpresivo puede ser el arrollamiento de una persona por un vehículo debido al empecinamiento del accidentado en mantener la equivocada idea de mirar solamente en un sentido al atravesar la calle sin preveer que podría ser cogido justamente en la otra ú otras direcciones.

Dentro de ese estudio hay un concepto que considero fundamental, y que constituye, casi podría decir, el alma mater de la actividad diaria de una empresa y, por supuesto, también de esta gran empresa que es la Fuerza Armada. Es el referente al valor de los reglamentos. Así como por lógica, una máquina por maravillosa que sea, no puede ser superior al hombre que es quien la ha creado, tampoco una ley o un reglamento puede inhibirlo para actuar en determinadas circunstancias de urgencia en las que se requieren las más acertadas decisiones del Jefe. Es cierto que una máquina computadora puede realizar una serie de operaciones en fracción de segundo, para los cuales una persona de la más extraordinaria agilidad mental necesitaría varios minutos y quizás horas. Pero esto no puede llevarnos a suponer que esa máquina sea superior al hombre, puesto que éste es el que le dio esa capacidad, y por último nada podrá producir ese mecanismo mientras que "alguien" no se decida a presionar un botón que la pondrá a funcionar y a realizar toda una serie de operaciones preconcebidas y "dirigidas" de antemano por el inventor. Si el progreso de la técnica hiciera que los requerimientos de la vida diaria moderna exigiera más eficiencia de lo que la máquina pue-

da dar de seguro que el hombre no limitará su acción a las limitaciones de ese mecanismo sino que vigilante de sus posibilidades de mejorarla hasta los niveles de rendimiento que necesita la perfeccionará o inventará otra que satisfaga esas necesidades. Es decir no es admisible que por ninguna circunstancia el hombre tenga que resignarse algún día y para siempre a depender de lo que la máquina pueda ofrecerle, sino que la hará evolucionar y cuanto menos demore este proceso tanto mejor. Lo mismo sucede con los reglamentos. Los reglamentos necesitan ser constantemente vigilados para ser de inmediato actualizados al momento en que se vive. Ante una situación equis el Oficial Naval que necesita tomar una decisión, a la vez que la basa en lo que "dice" el reglamento actualizado, debe interpretar el sentido de futuro de lo que "debería decir", pero este procedimiento en mi opinión, no sería quizás adecuado si se trata de reglamentaciones que no han sido actualizadas ni evolucionadas desde tiempo muy atrás a la época actual. En este caso "el espacio muerto" que media entre la decisión tomada para respetarlo con aquella que sería la deseable se presenta mucho más prolongado y entonces las decisiones que se tomen para respetarlo serán en la gran mayoría de los casos perjudiciales para la vida de la institución.

Son pues, las consecuencias, de una actitud que vulnera el "fondo" de un concepto por querer respetar solamente la "forma" de éste.

En consecuencia el Oficial Naval ha de tener en cuenta que es fundamental que las reglamentaciones sean mantenidas al día de modo de lograr que las decisiones que tome se apoyen más en el fondo que en la forma de los conceptos y de los aspectos que regulan la vida diaria de la institución y del país, y que las leyes y las reglamentaciones son producto del hombre y no el origen ni la razón de sus decisiones de modo pues que el producto debe ser constantemente mejorado y puesto a tono con la época moderna.

El Oficial Naval debe distinguir que para cada nivel jerárquico hay un nivel de responsabilidad moral y técnica; que si bien el sistema de organización de la Fuerza Armada es "lineal" o "vertical" ello de ningún modo significa que el subalterno se limite a esperar órdenes sino que colabore con el Superior creando el ambiente necesario para que esas órdenes sean emitidas lo más adecuada y oportunamente posible. Es decir habrá hasta cierto punto, responsabilidad del subalterno si una directiva emitida por un Superior no es adecuada ni oportuna.

Trataré de hacer un símil para tratar de demostrar la validez de este argumento. En un equipo de fútbol el jugador que lleva el balón tiene la iniciativa del juego en la misma forma en que el Superior jerárquico la tiene en la Institución Naval. Si este jugador decide hacer a otro un pase el buen resultado de éste no ha de depender exclusivamente de él sino

de las condiciones favorables que produzca ese otro jugador al desplazarse con rapidez, claridad y oportunidad hacia una ubicación adecuada y también moviéndose en dirección contraria al sentido del impulso de la pelota en vez de limitarse a esperar que ésta llegue a sus pies. Es decir, el Oficial Naval debe comprender que en el aspecto moral tiene una seria responsabilidad no sólo de "obedecer" órdenes sino de "colaborar" a que éstas sean emitidas en la mejor forma posible.

Por último debe señalarse también en este estudio a la actividad social como un factor formativo del Oficial Naval. El Oficial Naval no sólo debe ser un caballero sino también debe aparentar que lo es. Esa apariencia se logra principalmente mediante aquellas presentaciones que hace en "salón" y a base de las adecuadas formas en las que las realiza. Pero esto no pasará de constituir, al final de cuentas, sino un aspecto "exterior" de su formación moral. El aspecto "interior" ha sido ya tratado en la iniciación de este artículo. Pero del compendio de ambos habrá de concluirse que será necesario establecer el punto de equilibrio, el justo medio, que corresponderá al balance de fuerzas, de importancia relativa entre estos dos aspectos. Es decir, la actividad social necesita ser realizada en una amplitud que no deforme lo secundario en detrimento de lo principal, que no sacrifique el fondo a expensas de la forma, que aún cuando la actividad social se realiza en la gran mayoría de los casos fuera de las horas normales de labor no debe exigir del Oficial un empleo extraordinario o permanente de energías que bien podrían ser de vez en cuando dedicadas, o por lo menos parte de ellas, en incrementar su capacitación profesional por el estudio, por el trabajo o por la investigación en provecho de su formación técnica o moral. Hay, indudablemente, muchísimos otros aspectos no señalados aquí que son también importantes para conformar la mejor estructura del Oficial Naval. Pero me atrevo a suponer que las expuestas son suficientes para promover una inquietud del Oficial Naval para analizar el tema con más profundidad.

Mi mayor deseo sería no haberme equivocado.



# El Mar Peruano: Soberanía hasta las 200 Millas

## (APUNTES PARA LA HISTORIA MARITIMA DEL PERU)

Por: el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

Partiendo del concepto de que los hechos actuales pasarán a incorporarse a la historia con el devenir del tiempo, cabe en este trabajo escrito al margen de la Historia Marítima del Perú, efectuar algunos apuntes coherentes respecto de la Tesis Peruana que trata de innovar conceptos anacrónicos del Derecho Internacional Marítimo. Para ello se examinarán brevemente —a manera de divulgación—, tanto los motivos de la posición adoptada por nuestro país como su incontestable fundamentación jurídica. El Perú, así como las otras naciones que sostienen el mismo derecho a la ampliación de su mar y a la Plataforma Continental como patrimonio del Estado Ribereño, no pretenden ser iconoclastas sino innovadores. En oposición se citan normas que se invocan como consuetudinarias del Derecho Internacional Marítimo, pese a que datan de siglos atrás y que han sido franqueadas —en diversas oportunidades— por otros tantos países que las han convertido en versátiles, dependientes si se quiere de los distintos intereses que motivaron su cambio.

Mal puede pues citárseles como inconmovibles, ni tampoco suponérseles actualizados o de acuerdo a la realidad en que vivimos.

La Historia Marítima del Perú, obra de carácter monumental propiciada por nuestro Centro y Museo Navales está siendo ya abordada en trabajo de equipo, por distinguidos historiadores, especialistas, científicos del mar y oficiales de marina. En breve —y dentro del área de las monografías— se tocará tal vez el punto que sirve de tema a este artículo, para involucrarlo, con idoneidad, amplitud y según proceda, al temario general de la citada obra. La idea de escribir el presente trabajo es pues de carácter subjetivo y nada tiene que ver directamente con aquella gran tarea a que me refiero, constituyendo sólo un trabajo marginal que quizás pueda significar o considerársele como un granito de arena, dentro de la inmensa labor que tienen por delante quienes escriben nuestra Historia Marítima.

---

Tema de interés actual y permanente ha sido sin duda el que planteó y ha seguido sosteniendo exitosamente el Perú, al incorporar a su régimen

jurídico dos concepciones capaces de innovar legalmente el Derecho Internacional Marítimo: el "status" de la PLATAFORMA CONTINENTAL como patrimonio del Estado y la ampliación del MAR TERRITORIAL hasta las doscientas millas.

Su declaración unilateral en este sentido fue hecha mediante el Decreto Supremo del 1º de Agosto de 1947. Posteriormente dicha innovación jurídica fue reforzada por la Declaración Tripartita de Santiago, emitida en 1955 por los tres países signatarios: PERU, CHILE y ECUADOR.

La proclamación conjunta del derecho que asiste a las indicadas naciones para extender su soberanía en el mar, desahució la norma —ya superada— que establecía la faja de 3 millas alrededor de las costas y tierras insulares. Nuestra Marina de Guerra, sentó hace poco más de un siglo, un brillante antecedente. En la declaración que emitiera en 1857 con motivo de la detención del barco norteamericano "Dorcas C. Yeaton", establecía que la jurisdicción peruana sobre el mar se extendía hasta un límite de 180 millas desde tierra.

Ni Estados Unidos de Norteamérica ni potencia marítima alguna se opusieron a dicha declaración.

El derecho del PERU, CHILE y ECUADOR, a pesar de haber sido objetado en muchas oportunidades por potencias marítimas poseedoras de grandes flotas pesqueras, ha ido ganando terreno en forma paulatina pero segura en el campo jurídico internacional. Las propias Naciones Unidas tuvieron que convocar una serie de conferencias para discutir el punto, sin poder llegar desgraciadamente a ningún resultado concreto.

El año de 1956 fue propicio para la tesis peruana en el ambiente internacional. En la Conferencia Mundial sobre los Recursos Vivos del Mar celebrada en Roma, se estableció el "derecho preferente de los estados ribereños al dominio, control y aprovechamiento de los recursos marinos que se encuentren en las aguas adyacentes a sus costas, en la zona y límite que integren sus respectivas soberanías económicas, el mantenimiento de la unidad del complejo biológico en ellas existente y las necesidades alimenticias de las poblaciones".

Es el mismo año, que en la III Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, celebrada en México, se establece que "cada Estado tiene competencia para fijar su mar territorial hasta límites razonables, atendiendo a factores geográficos, geológicos y biológicos, así como a las necesidades económicas de su población y a su seguridad y defensa".

El Dr. don Andrés Aramburú Menchaca, comenta en un interesante trabajo publicado a raíz de lo concretado en dicha Reunión (Ponencia presentada al III Congreso Hispano-Luso-Americano-Filipino de Derecho Internacional) los términos anteriores; dice el destacado Internacionalista peruano:

"Se ha criticado tanto la distancia
"de 200 millas proclamada por cin-

"co países latinoamericanos, entre "ellos el Perú, que parece que la "palabra "razonable" nos ha sido "dedicada. Sobre todo, si se tiene "en cuenta que las otras distancias "propuestas son cuatro, seis, doce "o veinte millas".

Y más abajo añade, siempre tratando de demostrar los fundamentos lógicos que asisten a la tesis peruana:

"Ya lo hemos expresado en otra o-"casión. Nosotros no nos aferra-"mos a la distancia de 200 mi-"llas... No es posible pretender "una regla universal, una medida "uniforme, debido precisamente a "la variación de dichas condiciones "geográficas, biológicas y econó-"micas. Además no existe ningu-"na razón jurídica ni de orden téc-"nico que haga necesaria dicha u-"niformidad. Los mares territoria-"les deben ser fijados de acuerdo "con las necesidades de cada país " y las características de cada re-"gión. Perú, Chile y Ecuador no "han elegido por capricho esa dis-"tancia de 200 millas. Ni es tan "sólo por capricho que se ha for-"mado un sistema marítimo regio-"nal tan cuidadosamente organiza-"do. Los tres reciben los efectos de "la corriente de Humboldt y ésta "es en realidad el factor determi-"nante de su actual asociación. Las "riquezas de cuya defensa se tra-"ta derivan de la existencia de la "corriente y en consecuencia el á-"rea de influencia de esa corriente "es la que necesita ser defendida. "Creemos por eso que este sistema "debería llamarse Sistema Maríti-"mo de la Corriente Peruana".

Y ya que se ha hecho referencia a la Ponencia Peruana en el III Congreso Hispano-Luso-Americano-Filipino, se puede anotar que en dicha reunión internacional se estableció que es un derecho y un deber ineludible de los Estados ribereños defender sus riquezas marinas existentes en el suelo y el subsuelo del mar y en las aguas que las cubren; fuera de ello también se concretó un concepto de suma importancia: que los Estados tienen competencia para fijar —unilateralmente— la extensión de su mar territorial, más allá de las distancias que comúnmente se han aceptado.

Resulta pues indudable que los fundamentos de la tesis peruana han demostrado su solidez a través del concenso internacional. Que si las discusiones y oposición se han prolongado, ello no ha sido por otros motivos que los de pretender la aceptación de una regla universal, que interesa sin duda a las naciones que poseen flotas universales prontas a desplazarse por los mares del planeta para explotar sus riquezas.

Finalmente, y para no ser demasiado extenso en el desarrollo de este epígrafe sobre Nuestro Mar Territorial, citaré la resolución aprobada en abril de 1959 durante la XI Conferencia Interamericana de Abogados, la misma que tiene especialísimo interés por haber sido proyectada conjuntamente por delegados del Perú y de los Estados Unidos de Norteamérica, quienes puestos de acuerdo por primera

vez, concretaron su aprobación por unanimidad en dicha reunión a la que asistieron más de 600 juristas y abogados del Continente Americano. En dicha resolución se reconoce lo siguiente:

1º.—No hay regla internacional para fijar la anchura del mar territorial.

2º.—Los Estados pueden, dentro de los límites acordados por las naciones, fijar UNILATERALMENTE la anchura de su mar territorial.

3º.—El Estado ribereño tiene un especial interés sobre los recursos naturales próximos a sus costas.

NOTA DEL AUTOR.—Extractados de la Memoria del Director del "Seminario sobre Derecho del Mar", Dr. Andrés Aramburú Menchaca.—Lima, 28 Diciembre de 1959.

Actualmente es pues muy difícil e improbable que surjan argumentos valederos en contra de la tesis peruana de las 200 millas para el mar territorial. Si existe realmente el deseo de que los pueblos sub-desarrollados surjan, puede decirse que ha llegado la hora de que se reconozca universalmente su derecho a defender los recursos marinos que les son propios, tanto para la alimentación de sus ciudadanos como para el fortalecimiento de la economía nacional.

Siguiendo con la idea que inspiró el presente artículo para esta revista, que no es otra que difundir un tanto más los conceptos que fundamentan la procedencia de la tesis peruana sobre el mar territorial hasta las 200 millas, permítaseme examinarlos con cierto detenimiento:

MOTIVOS PARA LA DECLARACION PERUANA.— Es un axioma establecido el que dice: no hay efecto sin causa. Aplicándola a la situación del Perú, antes de su Declaración del 1º de Agosto de 1947, podemos muy bien encontrar las causales que motivaron su tesis tendiente a la innovación del Derecho Internacional Marítimo. Ellas habrían sido:

a).—La obligación del Estado de proteger el Reglón Económico nacional, asegurando como bien patrimonial la PLATAFORMA CONTINENTAL del país y por ende, la explotación futura de sus recursos petrolíferos y minerales.

b).—La protección del Renglón Económico nacional, ejerciendo su jurisdicción soberana para preservar y defender la riqueza piscícola, ante el abuso nacional y foráneo de la pesca efectuada en gran escala. Dichas empresas (expediciones balleneras, pesca con explosivos, etc.) implican peligro inminente para las especies marinas, pudiendo causar epizootias o producir su emigración a otras aguas.

c).—Protección y defensa del "Habitat" nacional, esto es decir el complejo viviente integrado por los elementos inertes del suelo y el mundo animado de la flora y la fauna, incluyendo el espacio aéreo situado sobre el territorio,

factores estos que integrándose constituyen el sostén vital de la agrupación humana formada por los ciudadanos del país.

d).—Evitar la constitución de zonas habituales de pesca a lo largo de nuestro mar, que pudieran dar pábulo en el futuro a alegatos foráneos sobre Derechos Consuetudinarios o servidumbres sobre el mar aledaño.

Las importantes causales citadas aconsejaron indudablemente la intervención Estatal en el campo del Derecho Internacional. Habían razones de peso para introducir innovaciones en el régimen jurídico del país: se efectuaron.

Pero, el quid, la razón de ser de la posición peruana sobre este asunto de tanta trascendencia, estuvo sin lugar a dudas en "la posibilidad legal existente" ante el Derecho Internacional Público, de demostrar el fundamento doctrinal de su tesis y propugnar —en forma indirecta— la reconsideración de conceptos anticuados que no pueden ni deben subsistir en el Derecho Positivo contemporáneo.

Examinemos ahora someramente la fundamentación del Perú para apoyar la legalidad, en primer término, del "status" de la PLATAFORMA o ZOCALO CONTINENTAL o INSULAR, como bien patrimonial del Estado ribereño:

ZOCALO CONTINENTAL.— Es el talud (prolongación en declive de las tierras de superficie), que integrando con ellas una unidad geológica, desciende a partir de la línea de costa hasta las simas más profundas del mar que la baña. La plataforma así conformada nunca es regular en su anchura, pero es indudablemente parte integrante del fragmento terráqueo del territorio del Estado Litoral.

La unidad natural que conforma el territorio no puede ser solamente la tierra visible sobre la superficie de las aguas, desde que las pleas y bajamares son capaces de hacerla variar; verdad es que el criterio internacional para determinar el lindero del lado de la costa, la "laisse de base mar" (línea de bajamar), escoge la línea de bajamar indicada en la carta oficial del Estado ribereño; la parte geológica del territorio se extiende en el seno del mar, en forma variable dependiente de su configuración.

El otro lindero territorial, el límite de su Mar hasta el cual ejerce el Estado jurisdicción y soberanía, es materia sobre la cual existe gran confusión todavía, debido a la carencia de un acuerdo internacional que lo defina como base firme de una gran parte de las relaciones marítimas internacionales.

Tierras de superficie pues y aguas territoriales, conforman el "territorio" del Estado ribereño. Tal criterio aquí expresado, está respaldado por el principio que formulara el delegado de los Países Bajos en la Conferencia de Codificación del año 1930. Por otra parte, la definición de "territorio" expresada en la Convención sobre Aviación Civil Internacional de 1946, se declaró "que el territorio de un Estado está

formado por las zonas terrestres y las aguas territoriales contiguas, que estén bajo la soberanía, dominio, protectorado o mandato de tal Estado".

El punto de vista peruano, respecto de la PLATAFORMA CONTINENTAL considerada como bien patrimonial de la nación es pues, en sencillas palabras, "que el Estado costero, desde que ejerce soberanía y jurisdicción sobre las tierras de superficie, está por derecho sindicado para ejercerlas igualmente sobre la "prolongación" de ellas (talud de Plataforma Submarina), puesto que forma parte integrante de la unidad geológica de su territorio".

Existiendo la posibilidad técnica de que los reservorios petrolíferos naturales y las vetas minerales se prolonguen a través del suelo y sub-suelo de la Plataforma submarina, es deber del Estado proteger para el futuro su explotación en pro de la economía nacional. Sabido es que por haber tocado con rocas impermeables o por cualquier otra causa, el petróleo queda prisionero en reservorios naturales llamados por los geólogos, anticlinales, fallas y trampas estratigráficas, todas ellas susceptibles de explotación industrial; en la Plataforma Submarina pueden existir los tres tipos y de manera especial el último, es decir: trampas estratigráficas, por ser ellas reservorios naturales formados entre capas impermeables de arena.

¿Qué Estado pues tendría más derecho a considerar esas riquezas potenciales como de su patrimonio, sino es el ribereño? Más allá del término del Zócalo el fondo del mar viene a ser "res comunis omnium" (cosa de todos). El libre derecho a navegar en las aguas situadas encima de esta zona, no da opción de ninguna clase sobre el lecho submarino a los hombres que las surquen.

La ausencia de límites específicos y perfectamente definidos sobre el lado de la costa, de linderos totalmente aceptados internacionalmente, inclina a determinar la propiedad Estatal del suelo y subsuelo de las tierras territoriales siguiendo el talud submarino que conforma su prolongación en el mar. El reconocimiento del citado lindero a nadie perjudica, no obstante que completa la demarcación del dominio del Estado de una manera lógica, sin afectar en lo más mínimo la integridad de su todo geológico.

Cualquier reserva y falta de reconocimiento de parte de alguna nación, sobre el dominio territorial ejercido por el Estado sobre el Zócalo involucraría el que dicha nación, a su vez, reconocería estar dispuesta a prescindir de ejercer su soberanía y jurisdicción, así como a renunciar el dominio de su propio zócalo; a declararlo virtualmente "res comunis omnium". No parece posible.

La ponencia peruana fue pues, en este sentido, un punto de partida para la confección de un instrumento contractual (internacionalmente aceptado y refrendado), que tendería a fijar concretamente el ZOCALO o PLATAFORMA CONTINENTAL e INSULAR como bien patrimonial del Estado costero; a afirmar el Derecho Positi-

vo de las naciones con un criterio contemporáneo, reconociéndoles la facultad de legislar, juzgar y administrar disponiendo libremente de su territorio (y específicamente: de su Plataforma Submarina) en las relaciones del Derecho Público, sin intervención de extraños.

En la disgresión anterior pueden verse las razones socio-económicas que motivaron la declaración peruana efectuada mediante el Decreto Supremo del 1 de Agosto de 1947, tan sólo en lo relativo a su primer considerando, esto es decir: a la PLATAFORMA CONTINENTAL e INSULAR. El Perú asumió francamente su posición a este respecto, después de considerar la existencia de una tendencia internacional marcada a extender la soberanía a la Plataforma Submarina y a las aguas que sobre ella se hallan, expresada por decretos similares expedidos sucesivamente a partir del año 1945, hasta el año 1947, por los Estados Unidos, México, Argentina y Chile. Su actitud ha sido categórica, tanto en la parte legal y teórica como en el terreno práctico; el gobierno nacional ordenó la búsqueda, persecución y captura de la flota ballenera del armador griego-argentino Aristóteles Onassis, asignando dicha tarea a nuestra Marina de Guerra. La División de Destroyers, secundada por la Aviación Nacional, cumplió eficientemente dicha misión, habiéndole sido impuesta a la Compañía Armadora una multa equivalente a U.S.A. $ 3.000.000, la misma que fue satisfecha en su totalidad. Con menores sumas fueron multados posteriormente buques pesqueros norteamericanos, por actividades no autorizadas de pesca dentro de nuestras aguas territoriales.

Si bien esta primera parte de la Declaración peruana, amparaba los derechos del Estado en lo referente al futuro aprovechamiento de los recursos petrolíferos del suelo y sub-suelo de la Plataforma Submarina, la preocupación Estatal no estaba satisfecha: era necesario contemplar y dictar medidas tendientes a la preservación y defensa de nuestra riqueza ictiológica.

El segundo considerando del ya tan citado Decreto Supremo las consignó, al declarar unilateralmente la ampliación de su MAR TERRITORIAL hasta las 200 millas. Veamos sus fundamentos doctrinales:

La irregularidad en anchura del ZOCALO CONTINENTAL (el que al parecer no sobrepasa las 40-50 millas en esta dimensión), al ser considerado junto con las aguas que sobre él reposan, como "territorio" nacional, establecería una línea sinuosa como lindero exterior del MAR TERRITORIAL. Este lindero caprichoso no es aceptable.

Teniendo en cuenta que "el habitat nacional", está integrado por el mundo animado de la flora y la fauna, el espacio atmosférico situado sobre él, el mar que contiene igualmente recursos vivos y los elementos minerales inertes del suelo y del sub-suelo, la teoría de la PLATAFORMA CONTINENTAL no resulta bastante sólida y hasta parece injusta: existen países dotados por la naturaleza de zócalos muy am-

plios; otras en cambio las poseen estrechos. Era necesario para la exposición de la tesis peruana buscar una fórmula jurídica equitativa y justa, que no implicara desigualdad manifiesta al ser ejercido el Derecho Positivo.

He ahí la causa parcial de la faja ampliatoria hasta las 200 millas del MAR TERRITORIAL. Para completar el motivo que impulsó al Perú a efectuar su declaración, es necesario el recurrir a la Sociología Jurídica; ella nos dice del "habitat" marítimo como institución que tiene una vigencia de milenios. Desde que existió el "Pitecántropo Erecto", a través del "Homo Sapiens" hasta nuestros días, los pueblos costeros frecuentaron las aguas de sus mares, se alimentaron con sus pescados y las defendieron primero con canoas y balsas, después con acorazados, aviones y submarinos. Su título jurídico nace en la bruma de la pre-historia, aseverando ante el mundo que "el habitat marítimo" es parte integral del "habitat nacional".

¿Cómo pues discutir la propiedad de dicho considerando? ¿Objetando tal vez como desmesurada la distancia de 200 millas de la ampliación declarado? —Veamos en este sentido la cimentación de la tesis peruana:

DOCTRINA DE LAS 3 MILLAS.— Grocio en su obra "De jure belli ac pacis" y Bynkershoek en su libro "De dominio maris" defienden la teoría de que el MAR TERRITORIAL debe extenderse, hasta donde llegue el efecto de las armas disparadas desde la costa: "Potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis" (1737).

El alcance del cañón en esos tiempos se fijó en 3 millas marinas (1 milla, 1852 metros), consignándolo así el artículo 21 de las "Reglas de Presas y Represas" y dándole fuerza de ley a dicha teoría. Dicho volumen salió a la luz en 1869, en España.

Desde principios del siglo XIX Inglaterra se pronuncia abiertamente contra cualquier límite mayor de las 3 millas para el Mar Territorial. Posteriormente Estados Unidos adopta la misma política, haciéndolo saber oficialmente a España en 1855, en respuesta a la pretensión de este país, al ocurrir los incidentes de EL DORADO, de que cada Estado tenía el derecho de fijar los límites de su jurisdicción marítima. Dicha actitud la vuelve a repetir la nación norteamericana con Cuba, en 1862. Inglaterra, en 1876, al derogar las "Hovering Acts", fija la doctrina de las 3 millas como norma definitiva en sus relaciones internacionales.

A pesar de la intransigencia de algunos países al respecto, en los tiempos actuales no es absolutamente razonable el persistir en la defensa del citado criterio. El progreso de las armas modernas, los aviones a retropropulsión, el alcance del cañón, los proyectiles dirigidos y el empleo bélico de la energía atómica, condenan con hechos demostrados esta oposición.

Por otro lado, la Defensa Policial del Mar Territorial, es un aspecto in-

terno del país que no debe pasarse por alto, pues sólo él, con su mínima exigencia, sobrepasa con creces el límite anticuado de las 3 millas; sabido es que los diseños modernos de motores y plantas propulsoras en general, habilitan al contrabandista, al pescador dinamitero, al pirata y al delincuente bien prevenido, para trasponer en escasos minutos la faja de las 3 millas y burlar de este modo cualquier persecutoria.

Pero veamos, un poco más detalladamente, al apoyo fundamentado de la tesis peruana para la ampliación del Mar Territorial hasta las 200 millas marinas.

DEFENSA MILITAR.— El perfeccionamiento de las armas contemporáneas en lo referente a alcance de su poder ofensivo, es extraordinario si se compara con el de los cañones que tan calurosamente defendió Grocio. Tomemos por ejemplo el submarino; la aparición del "Schnorkel" (mástil de aire que izado a manera de periscopio permite emplear los motores a petróleo, estando en inmersión), concede al submarino un radio de acción limitado tan sólo por sus provisiones de boca y la capacidad de sus tanques de combustible. Uno de estos buques puede navegar alrededor de 8 á 9 mil millas en inmersión, ofendiendo mortalmente al enemigo en ese trayecto con sus torpedos.

Y ¿Qué diremos de los submarinos atómicos, supeditados tan sólo a la extensa duración de su combustible?

En la Guerra Mundial de 1914, los cañones "Bertha" alemanes, atacaban a Inglaterra desde el otro lado del Canal de la Mancha. Las grandes Potencias supieron durante la II gran conflagración del tremendo alcance de las llamadas bombas "V-2", armas secretas de Hitler; y aún esos aterradores proyectiles han pasado a la historia: actualmente los "Missiles", proyectiles dirigidos con "cerebro" electrónico, los aviones de retropropulsión que han superado la velocidad del sonido, así como tantas armas que permanecen en el misterio esperando otra guerra para su aparición, confirman la indudable naturaleza intercontinental del próximo conflicto mundial.

¿Cabe, dentro de los conceptos expuestos, el que algunas naciones persistan en aferrarse al criterio arcaico de las 3 millas? Es indudable que no.

Pero como también es un hecho que dicha posición inconexa subsiste, es necesario buscar la razón. En la actualidad, bajo el peso abrumador de la realidad bélica, el militar considera necesario interponer la mayor distancia posible entre la línea propia y la enemiga. El tiempo requerido para cubrir dicho trayecto será utilizado para preparaciones de defensa. La ampliación del Mar Territorial hasta las 200 millas, no parece pues exagerada desde el punto de vista estratégico.

¿Por qué entonces algunas grandes potencias persisten en mantener como norma definitiva de sus relaciones internacionales, la doctrina de las 3 millas?

Porque las potencias que poseen extensas flotas pesqueras que trabajan en todos los mares del mundo, están interesadas en conseguir un acuerdo universal que proteja a aquellos barcos y asegure su utilización sin limitarla, como único camino aceptable para sus jugosas economías.

Pero en el consorcio mundial de las naciones, los países pequeños y los grandes son iguales en personalidad. Por ello el Perú al elaborar su tesis ampliatoria, usó de su criterio y levantó su voz con toda legalidad y justicia, para hacer hincapié sobre su derecho a ser respetado como nación soberana en el campo internacional.

DEFENSA POLICIAL.— La vulneración del orden público, la delincuencia como mal social, la represión de abusos y el contrabando exigen la defensa del régimen legal interior por parte del Estado costero.

Esta acción policial pues, de imprescindible necesidad para los países litorales, viene a integrar el conjunto de razones que en la época actual demandan una ampliación del Mar Territorial de los Estados ribereños.

Como ya se ha expresado, los adelantos modernos en lo que a plantas propulsoras y a velocidad de buques se refiere, rechazan por motivos obvios el anticuado concepto de las 3 millas. Dicha extensión del Mar Territorial es inadmisible aún para fines policiales, desde que resulta incongruente el limitar tan estrechamente la acción de la autoridad legal de un país, en épocas en que los delincuentes pueden fugar a bordo de embarcaciones que superan los 30 nudos y en que los contrabandos se realizan en aviones y helicópteros.

DEFENSA SOCIO-ECONOMICA.— Esta obligación Estatal puede ser desdoblada, en lo que al problema marítimo se refiere, en los siguientes conceptos:

a).—Defensa de la riqueza piscícola.

b).—Defensa de la industria pesquera.

c).—Defensa de la riqueza guanera.

La deficiencia de nuestra industria ganadera, en el caso particular del Perú, país que actualmente se ve precisado a importar carnes para atender en forma eficiente a la alimentación nacional, hace sin duda alguna volver los ojos hacia el mar y sus innumerables recursos piscícolas como fuente inagotable de proteínas naturales. La inmensa variedad de peces existentes en nuestras aguas, que partiendo de la pequeña e imprescindible anchoveta llega hasta mamíferos como la ballena azul o la de esperma, dan tremenda importancia a la obligación Estatal de procurar y defender la preservación de las especies marinas, contra los desmanes de la pesca comercial inescrupulosa.

El autor de este trabajo ha tenido la oportunidad, en el año 1950, de navegar mar afuera a bordo del B. A. P. "Selendón" cosa de 400 millas en misión de observación y estudio para implantar la industria ballenera en nuestra patria. Llevando a bordo a un experto arponero chileno, el Ca-

pitán de Caza A. Olavarría y a dos miembros del Directorio del "Consorcio Ballenero", pudo constatar la presencia de cardúmenes de ballenas de esperma y azules, así como de cachalotes, una vez que el buque hubo rebasado la distancia de 120 millas a partir de la costa, navegando aproximadamente al Rumbo Verdadero 270. Hubo día en que se contaron más de 70 ejemplares diversos en las proximidades del B.A.P. "Selendón", todos ellos capaces de rendir jugosas ganancias de ser cazados y beneficiados.

A menores distancias de la costa peruana, el navegante a menudo observa la presencia de estos gigantescos mamíferos en forma esporádica e individualmente. Pocas son las ocasiones en que se avistan en grupos, jugueteando en busca de la anchoveta o del "plancton" (vegetal o animal) que constituyen su principal y único alimento.

El atún y el bonito constituyen otro renglón importante en la riqueza piscícola del mar peruano. La albacora, corvina, caballa, lisa, peje-rey, cabrilla y lenguado —por citar unos cuantos— son elementos importantes en la alimentación de nuestro pueblo. Los dos primeramente nombrados han iniciado una corriente de inversión de capitales nacionales para su explotación industrial, dando lugar a la floreciente exportación peruana de pescado congelado y envasado como alimento de primera calidad.

La defensa de esta naciente industria pesquera nacional, exige pues del Estado un esfuerzo orientado hacia el objetivo de su protección, so pena de que perezca ante la desventaja que implica en el campo económico, tener que luchar con "trusts" pesqueros de organización extranjera que empleando capitales ingentes pescan en nuestras aguas en gran escala, para después introducir la quiebra por imposición económica en las pequeñas empresas pesqueras nacionales.

La ampliación del Mar Territorial propugnada por el Perú, ha tenido necesariamente que contemplar también el problema constituído por el deber de proteger la anchoveta, como alimento cotidiano de nuestras aves guaneras. Alcatraces (pelícanos), gaviotas, piqueros y guanayes, forman unidad bio-económica con esos pececillos que pululan en grandes agrupaciones llamadas comúnmente "bancos" y que les sirven de sustento diario. Sus detritus son los que posteriormente se acumulan en capas sobre nuestras islas, frente al litoral, para luego ser explotados en las épocas del año en que se efectúan las campañas del guano.

La renta económica que por concepto de esta clase de abono obtiene el Perú, tiene importantísimos alcances para el tesoro nacional.

Si diariamente las aves guaneras, dejando sus islas, vuelan distancias que en veces sobrepasan las 150 millas en busca de su alimento, la anchoveta, es deber del Estado impedir por todos los medios legales a su alcance el que expediciones pesqueras inescrupulosas, guiadas tan sólo por el instinto de la producción industrial

en masa y el mayor provecho económico, destruyan y ahuyenten la especie de la anchoveta, usando de procedimientos vedados pero efectivos, entre los que se cuenta el uso de explosivos.

Asimismo, y sin otros comentarios, debe citarse la altísima cifra de producción de harina de pescado, que ha colocado a nuestra patria en los últimos tiempos en situación innegablemente conspicua en el mundo.

Las razones someramente esbozadas hasta este punto del presente trabajo, y que contemplan los renglones pertinentes a DEFENSA MILITAR, POLICIAL y SOCIO-ECONOMICA como obligaciones del Estado Peruano, han sido sin duda alguna los más poderosos móviles que han impulsado al Perú a elaborar serenamente su tesis sobre ampliación del Mar Territorial. Desde los puntos de vista expuestos no puede verse como exagerada la posición peruana; las razones vertidas justifican ampliamente la doctrina de las 200 millas.

Examinando el fundamento peruano para sustentarla, pasemos ahora a considerar razones adicionales de diferente índole, que contribuyen a abonar la declaración en referencia:

ANTECENDETES INTERNACIONALES.— Si es verdad que hasta el momento, en tiempos de paz, no había sido planteada internacionalmente una demanda ampliatoria como la ya refrendada por PERU, CHILE y ECUADOR en el Pacto Tripartito de Santiago, declarando una extensión de 200 millas de Mar Territorial, no fue esta innovación jurídica la única existente. A continuación se citan las siguientes:

COLOMBIA.— Por ley, en 1923, señaló 12 millas para sus aguas territoriales.

DINAMARCA.— Mantiene desde 1812 la necesidad de 4 millas marinas. Las distancias entre éllas y costa no se cuentan, siempre que no excedan del doble del Mar Territorial.

ECUADOR.— 3 millas. Para Zona Fiscal y Neutralidad: 12 millas.

ESTADOS UNIDOS.— 3 millas. Para la represión del contrabando con motivo de la "Ley seca", zonas mucho más amplias, según Convenios con otros paises.

ESTONIA.— 3 Millas. Con fines aduaneros: 12 Millas.

FINLANDIA.— 4 Millas. Para vigilancia aduanera: 6 millas.

GRECIA.— 3 Millas. para la pesca. Con fines de aduana: 6 millas.

ITALIA.—6 Millas para Neutralidad. Aduana 10: Kilómetros.

MEXICO.—En 1935 fijó 9 millas.

PORTUGAL.— 6 Millas.

RUSIA.— 12 Millas.

SUECIA.— 4 Millas.

URUGUAY.— 5 Millas.

YUGOSLAVIA.— 6 Millas para todos los efectos.

ESPAÑA.— 6 Millas.

Precedentes, transitorios es verdad, pero indudablemente de mayor consideración para abonar la moderación de la tesis peruana, por estar las distancias fijadas más en relación con la que declara nuestro país, son los sentados por los Estados Unidos de América en diversas oportunidades. Con ocasión de la Ley Volstead (más conocida con el mote de "Ley Seca"), varió a voluntad mediante acuerdos con otras naciones, su zona marítima litoral, para reprimir el contrabando de bebidas alcohólicas. En la segunda Guerra Mundial y antes de ser beligerante, con el objeto definido de poder restringir la acción de los submarinos alemanes, en la Declaración de Panamá se fijó una zona de "neutralidad americana" con anchura aproximada de 300 millas circundando las costas del Continente Americano; exactamente 300 millas en las áreas de Norte y Centroamérica, y 100 millas en las costas Suramericanas. Posteriormente, en 1945, los Estados de la Unión expidieron un Decreto, similar al dado por el Perú en 1947 en cuanto a su principal finalidad (protección y aprovechamiento de los recursos naturales), pero que difiere en lo referente a extensión marítima territorial; básicamente se concreta en él, la consolidación de la Plataforma Continental como patrimonio Estatal, pero no el mar que sobre ella reposa, reservándose por otro lado el país derecho a señalar "zonas de control" en la parte del Mar Libre contigua a sus aguas territoriales, con el objeto de preservar y defender sus recursos piscícolas.

Puede verse pues claramente después de considerar los datos anotados, que la regla de las 3 millas que tanto se invoca como norma consuetudinaria del Derecho Internacional Marítimo, y que data del Siglo XVI, ha sido una barrera jurídica teórica franqueada por más de un país hasta la fecha; sobre todo debe considerarse la circunstancia de que la extensión de la zona marítima territorial, ha poseído la característica de ser versátil y dependiente en su magnitud de los intereses diversos que motivaron su cambio.

Si estos precedentes han existido. ¿Por qué habría el Perú de abstenerse en declaración tan justificada, como la que ha venido a innovar su régimen jurídico interno y a invitar a una reconsideración internacional de conceptos anticuados del Derecho Marítimo?

ZONA CONTIGUA. — Queda aún un punto necesario de ser aclarado para relievar la fundamentación de la tesis peruana; la soberanías y el derecho jurisdiccional del Estado sobre la Zona Contigua. Al respecto muchas autoridades en la materia, y entre ellas el notable jurista peruano el Dr. don José Luis Bustamante y Rivero, se han manifestado claramente. Un resumen de aquellas opiniones es el siguiente:

Entiéndese por "Zona Contigua" o, más ampliamente: "zona de alta mar contigua a las aguas territoriales", "al espacio en que el Estado ribereño ejerce más allá del límite de sus aguas territoriales ciertas competencias, rigurosamente especializadas, que no podría pretender ejercitar en el resto

de los espacios que comprende el alta mar. Partiendo de la base que esa zona comienza en el límite de las aguas territoriales, la zona contigua forma una parte del alta mar; pero esa parte del alta mar tiene, en razón de su proximidad a las costas, un estatuto jurídico particular, que no es el mismo de los demás espacios del alta mar".

Establecido el "status" de la Plataforma Continental como bien patrimonial del Estado ribereño, las aguas que sobre dicha plataforma reposan —más allá de las 3 millas clásicas—, vendrían a integrar la "zona contigua" del mar a la que se refiere el párrafo anterior.

En 1951, la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas emitió un informe aceptando la teoría moderna respecto a la Plataforma Continental, a la vez que reconociendo las aguas contiguas (llamadas por algunos juristas internacionales, aguas "epicontinentales"), como pasibles de jurisdicción y control por parte del Estado costero hasta los límites o puntos en que su profundidad permita los trabajos de exploración y explotación de dicha plataforma.— Al respecto, escribe Bustamante y Rivero: "existe en el terreno jurídico un concepto unánimemente aceptado por todas las legislaciones y que es el de que "lo accesorio sigue la suerte de lo principal". La doctrina jurídica moderna define "lo accesorio" como "aquello que está agregado a otro bien como instrumento para alcanzar su destino económico". En el caso que examinamos, las aguas que reposan sobre nuestra Plataforma Continental deben ser inevitable y forzosamente utilizadas para la exploración y explotación del suelo y sub-suelo de la Plataforma Submarina que forma parte del territorio nacional, ya que no puede concebirse por ejemplo descensos de buzos, sin agua que los rodée; funcionamiento de fadómetros y equipos sónicos, sin medio líquido para propagación de las ondas sonoras; perforaciones en busca de petróleo en el lecho submarino, sin haber emplazado en la superficie de dichas aguas, buques o barcazas previamente fondeados, con instalaciones ad-hoc para ejecutar aquellas labores.

Las aguas contiguas vienen a ser pues "lo accesorio" agregado a "otro bien": el zócalo o plataforma, "para cumplir su destino económico".

Y en consecuencia, estando aceptado internacionalmente el concepto moderno de la Plataforma Continental ("lo principal") como patrimonio del Estado costero, las aguas contiguas (que constituyen "lo accesorio") deben "seguir la suerte de lo principal", esto es decir: son pasibles de control y jurisdicción por parte del país que circundan.

IMPROCEDENCIA DEL CONCEPTO DE LAS 3 MILLAS.— Como se ha visto hasta el momento, el principio defendido por Hugo Grocio (1583 - 1645) ha venido a resultar con el progreso de las armas modernas completamente anacrónico y por ende inaplicable en la era contemporánea. Basado específicamente tan sólo en la

defensa militar de esa época (el alcance máximo de los cañones se estimaba en algo más de una legua; aproximadamente 3 millas marinas), resulta incompleto porque prescide de otros factores importantes que deben ser considerados para el efecto, tales como la defensa económica como obligación del Estado, defensa policial, etc.

La circunstancia demostrada ya, de haber carecido del acatamiento unánime de los países del globo, puesto que muchos de ellos han considerado desde hace mucho tiempo extensiones diferentes para sus mares territoriales, lo desposee del título de ley internacional intangible con que algunos países —tan sólo por convenir a sus intereses— persisten en revestirlo.

Si bien es verdad que una norma jurídica consuetudinaria merece ser respetada y acatada, tampoco es menos cierto que debe enmendarse con justo y sereno criterio, si se la considera deficiente, incompleto y anacrónica.

El conservadorismo debe sacudirse. Los bajeles y las diligencias han cedido el paso a los rápidos transatlánticos y a los modernos automóviles; el avión no tiene precedentes efectivos, pues Icaro y Dédalo se pierden en las brumas de la Mitología. En esta era de la energía atómica, de la bomba de Hidrógeno y la de Cobalto, de la televisión y de los proyectiles guiados, resulta inaceptable para el jurismo internacional un concepto tan arcaico como es el que pretenden mantener algunos países, a despecho de toda lógica y en contra del Derecho Positivo de naciones que como el Perú, quieren alzar su voz en defensa de principios justificados ampliamente, con la conciencia de saberse iguales en individualidad a cualquier país perteneciente al concierto mundial de la civilización contemporánea.

## CONCLUSIONES

Del breve estudio efectuado sobre la posición peruana con respecto de los considerandos del Decreto Supremo emitido en Agosto de 1947, y a los concepto modernos del Derecho Marítimo, se desprenden las siguientes conclusiones:

a).—La soberanía del Estado costero comprende la Plataforma Continental que integra sus costas, como que es prolongación submarina del territorio nacional.

b).—Dicha soberanía debe extenderse sobre las aguas que reposan sobre la mencionada plataforma, en distancia mucho mayor que la de las 3 millas clásicas.

c).—El nuevo concepto propugnado por el Perú, sobre la extensión de su Mar Territorial hasta las 200 millas, está suficientemente fundamentado dentro de su Derecho Positivo, siendo por consiguiente legítima su vigencia y poseyendo fuerza obligatoria.

d).—La Declaración Tripartita de Santiago, hecha en 1955 y que apoyara la afirmación unilateral que efectuó el Perú en 1947, es

la expresión legal de defensa del habitat regional de un sistema marítimo: El de la corriente de Humboldt. Esta corriente es el factor determinante de la actual asociación Peruano-Chileno-Ecuatoriana en resguardo de las riquezas de su mar.

e).—En la actualidad, y después de las diversas conferencias y reuniones internacionales habidas sobre el tema, resulta muy difícil poder argumentar la tesis peruana de las 200 millas, sobre todo si se tiene en cuenta la necesidad de que surjan los países subdesarrollados y su derecho innegable de jurisdicción en su Mar Territorial, tanto para la alimentación de sus ciudadanos como para el imprescindible fortalecimiento de sus economías.

---

## BIBLIOGRAFIA

"Mares Territoriales".—Martín Rodríguez, 1905.

"Derecho Internacional Codificado".—P. Fiore, 1909.

"The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction".— P. C. Jessup, New York, 1927.

"Elementos de Derecho Internacional Público".— Karl Strupp, 1930.

"Conferencias de D. I. de la Esc. Sup. Guerra Nav.— W. O. Spears, 1931-32.

"Il Mare Territoriales nel Diritto Internazional Comune".— C. Baldoni, 1934.

"El Buque de Guerra ante el Derecho Internacional".— F. Fariñaguitián, Madrid 1941.

"Constitución, Códigos y Leyes del Perú".— R. García Calderón, 1942.

"Derecho Internacional Público, en Paz y en Guerra".— Díaz Lorda, Madrid, 1949.

"Derecho Internacional Marítimo".— Editorial Naval, Madrid, 1951.

"Dominio Territorial y Soberanía Marítima".— José Luis Bustamante y Rivero, Madrid, 1953.

"El Sistema Marítimo del Sur y los Principios de Méjico".— A. Aramburú M., Quito 1957.

"Intervención Peruana en la Conferencia de la O.N.U. Sobre Derecho del Mar.—Ginebra 1958.

Memoria de Clausura del Seminario sobre Derecho del Mar.— A. Aramburú Menchaca, Lima 1959.

Artículos diversos del diario "El Comercio", de Lima, 1961.

# Avance en las Comunicaciones

Por el Teniente Primero A.P.
MARIO E. SANCHEZ CARRION

En el campo de las comunicaciones a largas distancias se pueden presentar algunos problemas. Muchas veces estas comunicaciones son afectadas por tormentas magnéticas, interferencias, áreas de ionosfera ciegas, altas potencias de salida, etc.

Nosotros como marinos de guerra tenemos otras preocupaciones como son el evitar ser detectado al tener que salir al aire y consecuentemente delatar nuestra posición geográfica.

He tenido oportunidad de servir a bordo de nuestros submarinos, con mucho orgullo, y siempre se ha pensado lo importante que es para este tipo de buque el tener una buena y eficiente comunicación con su base sin, por supuesto, ser detectado.

Hace unos días he tenido la oportunidad de conocer superficialmente un equipo revolucionario que verdaderamente puede resolver los problemas enumerados anteriormente. Se trata de el SISTEMA DE COMUNICACIONES POR MEDIO DE LA LUNA (Communications Moon Relay C.M.R. System).

Este sistema de comunicaciones está diseñado para comunicaciones a largas distancias en donde la Luna es utilizada como un satélite pasivo para que refleje las señales emitidas de un punto del globo terrestre a otro. Demás está decir que la Luna es el satélite más barato que se podría obtener; asimismo este satélite no necesita ningún mantenimiento preventivo y correctivo. Así vemos que una señal es emitida de una Estación ALFA con dirección a la Luna; una vez que incide sobre la Luna, esta señal es desparramada, digamos así, en múltiples señales (es positivo que la superficie lunar es absorbente y nó superficie dura). Así cualquier estación, llamemos Estación BRAVO, la cual puede ver eléctricamente a la Luna (que la Luna esté sobre el horizonte), está capacitada para recibir la señal de la Estación ALFA y así establecer una comunicación estable y efectiva.

Quizás para algunos lectores la palabra "eléctricamente visible" no sea adecuada y difícil de comprender. ¿Qué pasa si no se puede ver a la Luna en tiempos de cielo cubierto, tormentas, baja visibilidad?

Al comienzo se necesitaba realmente que ver con propios ojos a la Luna para orientar a la antena. Así se tenía que mantener un hombre en el montaje de la antena con comunicación directa con los tableros de control. Después de encontrar este método incómodo y poco efectivo se si-

guió avanzando hasta instalar en la línea directriz de la antena hacia la Luna una cámara de televisión de tal manera que se podía orientar a la antena hacia la Luna desde el compartimento de control. El avance continuó hasta que se ha implantado un sistema en el cual puede orientarse hacia la Luna aún en los casos en que no se pueda "ver" a la Luna. Es decir que este sistema "vé eléctricamente" a la Luna. Consiste de un sistema electrónico receptor orientador derecha-izquierda y arriba-abajo de acuerdo con una señal emitida continuamente desde otra estación. Es decir que esta otra estación, digamos BRAVO, puede lanzar sus señales a la Luna y la estación ALFA eléctricamente mediante sus controles derecha-izquierda y arriba-abajo, guía a la antena hacia la Luna.

Ahora nos preguntamos ¿Y la estación BRAVO cómo pudo emitir sus señales en caso de que realmente no pueda "ver" a la Luna? Pues bien la estación BRAVO cuenta con un computador análogo que le resuelve electrónicamente su problema y orienta automáticamente su antena hacia la Luna.

Así vemos que tanto la estación ALFA como la BRAVO pueden emplear eficientemente este tipo de comunicaciones SIEMPRE Y CUANDO AMBOS TENGAN A LA LUNA ENCIMA DE SUS RESPECTIVOS HORIZONTES.

Pasemos ahora a la señal en sí y veamos cómo efectúa su viaje lunar. Esta señal tiene que viajar de 470,000 a 540,000 millas, ida y vuelta, dependiendo esta distancia de que la Luna esté en su perigeo o su apogeo en su órbita alrededor de la Tierra. Esta señal como sabemos viaja a la velocidad de la luz, o sea $3 \times 10^8$ metros/seg; así la señal se demora entre 2.5 a 3.0 segundos desde que es transmitida hasta que es recibida al otro lado del sistema. La frecuencia de operación es bien alta, de 2,200 a 2,300 megaciclos/seg para así poder cruzar la ionosfera de claro a claro sin ninguna refracción por parte de ésta. El equipo en general fue diseñado y desarrollado por la NAVAL RESEARCH LABORATORY.

En forma un poco más detenida voy a describir sus unidades:

RECEPTOR.— Contiene las siguientes Unidades:

a) Amplificador de micro onda con tubo de ondas viajeras (traveling wave) y es usado como pre-amplificador.

b) Receptor OA-1504/FRC-56, el cual baja la señal de entrada (2,200 Mgc) a 30 Mc. y después amplifica la señal.

c) Receptores URR/R-390A (Dos en número) que reciben la señal de frecuencia Intermedia de 30 Mc. Son necesarios dos receptores porque la señal de entrada cambia alternativamente en aproximadamente 900 Kcs. Este cambio es muy grande para que solamente lo acepte un receptor. Así se necesita un receptor para la parte de "marca" y otro pa-

ra la de "espacio". Aquí también la señal de entrada es bajada a una Frecuencia Intermedia final de 455 Kcs.

d) Esta señal es alimentada a un Conversor que convierte la señal de 455 Kcs. en Corriente Directa. De ahí a un Combinador que une las señales de "marca" y "espacio". Seguidamente a un tablero y por último al escritor o teletipo.

TRANSMISOR.— Es como sigue:

La señal del teletipo es transmitida a un panel de terminales. De ahí pasa a una Unidad Excitador/Sintonizado y de ahí al transmisor/excitador. A esta última Unidad entra una alimentación de un oscilador de audio introduciendo una señal de audio frecuencia de 140 ciclos el cual origina la modulación de fase. Las dos señales así son combinadas en la unidad transmisor/excitador y mezcladas con una radio frecuencia generada. Consecuentemente es amplificada por medio de otro amplificador de microondas de tubo ondas viajeras (traveling wave). La radio frecuencia es entonces introducida al amplificador de poder el cual está capacitado para amplificar la señal por etapas hasta 10 KW., una señal potentísima en nuestro medio.

Actualmente el equipo del USS "OXFORD" utiliza hasta la etapa Nº 4 ó sea una salida nominal de 7.5 KW. debido a unas fallas de carácter práctico. Esta salida parece ser aceptable y no afecta las comunicaciones.

ANTENA Y SISTEMA DE GUIA DE ONDA.— Es como sigue:

La antena es un disco parabólico (parabolic dish) de 18 pies de diámetro. Usa una alimentación del tipo GREGORING. La estación BRAVO en Washington D.C., tiene una antena también de disco parabólico, pero de 84 pies de diámetro. La antena del USS "OXFORD", estación ALFA, está montada en un pedestal en la sección de popa del buque. El pedestal es del tipo giratorio que le da 360º en ronza y 90º en elevación. La guía de onda del tipo rectangular comienza de la antena misma y corre hasta una unión rotacional donde se une a un cable coaxial flexible. De ahí este cable flexible se une a otro tramo de guía de onda rectangular hasta la unidad DUPLEXER. Este duplexer nos permite transmitir y recibir simultáneamente mediante el uso de stubs de sintonía. Para prevenir que la señal de transmisión se realimente a la parte receptora, se ha colocado un sintonizador pequeño entre el duplexer y el pre-amplificador el cual es usado como discriminador entre la señal transmitida y la señal recibida.

COMO LOCALIZAR Y TRAQUEAR A LA LUNA.—

El traqueo es controlado manualmente, mirando a la Luna a través de una pantalla televisora de un circuito cerrado de televisión. Para localizar primeramente en forma realmente visual a la Luna hay un telescopio del tipo rifle que se encuentra montado debajo del disco de la antena. Una vez en blanco la televisión se encarga

de tenerlo en su pantalla. La cámara de televisión cubre un área de cielo de 2°. La imagen de la Luna cubre un área de 1½° en la pantalla de T.V. Una vez en blanco se puede traquear a la Luna manualmente moviendo las perillas de azimut y elevación en el Compartimento de Control, o inclusive conectando la unidad de control sincrónica a operación estable y dejando que sus giros traqueen el blanco. Este último método es muy efectivo en la mar donde el balance y cabezeo se acentúan.

Dada la naturaleza de operación de este equipo, va a ser muy difícil de localizar a las estaciones que transmitan. La señal es emitida hacia arriba y recibida desde arriba. Por ahora su adaptación a bordo de submarinos y buques chicos estaría limitada por el gran tamaño de la antena (16 pies de diámetro). Los equipos trasmisores y receptores no han sido fabricados especialmente para esta misión, sino más bien han sido adaptados de aquellos actualmente en uso en la Armada Norteamericana para cubrir las necesidades de los diseños. Posiblemente, en el caso de una positiva adaptación en la Marina Norteamericana de este equipo, se mandará confeccionar antenas y unidades de menor tamaño para que sean instaladas en los Buques de la Escuadra.



# Conclusiones Navales en el Año 1964

Por el Capitán de Navío A.P.
GUILLERMO DE LAS CASAS

De lo escrito hasta la fecha sobre las Nuevas Marinas en el presente año. Podemos sacar las ocho siguientes conclusiones:

1.—En los últimos 20 años el adelanto tecnológico ha alterado completamente la guerra naval, debido:

a) El poder espantoso de los proyectiles nucleares que tiene la nueva flota.

Un proyectil de 16" de la Segunda Guerra Mundial que podía disparar un acorazado último tipo, máximo tenía 500 libras de explosivo, hoy un solo proyectil polaris tiene 600,000 toneladas de TNT, o sea más de un billón de libras.

Los cañones alcanzaban como máximo 20 millas, hoy los proyectiles se desplazan miles de millas.

Los buques tenían que reabastecerse cada semana de combustible, hoy día pueden navegar indefinidamente a grandes velocidades y el submarino hoy no tiene límites en la profundidad de inmersión y se ha independizado de la atmósfera de la tierra como una nave del espacio.

b) Ha terminado el desafío entre el proyectiles y el blindaje.

Hoy por hoy ha pasado a la historia los blindajes de 20" de espesor y los buques que construyen las grandes potencias sólo tienen ligeros blindaje de aluminio alrededor del puente, para protección contra armas de fuego, pequeñas o ligeras explosiones.

2.—El submarino ha desplazado al portaviones como buque principal.

a) El acorazado fue reemplazado por el portaviones en la Segunda Guerrarra Mundial y hoy sin lugar a dudas, se puede decir que ha sido sustituido por el submarino lanza-proyectiles nucleares.

Fundamentalmente existen dos tipos de submarinos a saber: el submarino de proyectil nuclear y el submarino de ataque.

b) Los enormes submarinos de proyectiles nucleares representan hoy en día el adelanto máximo de la tecnológica en el mar.

Poseen un casco tan grande como un crucero ligero, tiene propulsión nuclear, lanzan proyectiles polaris a 2,500 millas y el submarino tiene potencialmente un poder mayor que todas las bombas arrojadas en la Segunda Guerra Mundial.

c) Se considera al Submarino "Lafayette" como el submarino más grande del mundo, tiene un tonelaje de 8,400 toneladas y su eslora es de 425 pies.

d) Actualmente no existe problemas de comunicaciones en el fondo del mar, las actuales potentes estaciones de radio pueden comunicarse con completa seguridad y eficiencia con los submarinos sumergidos en cualquier parte del mundo y en cualquier profundidad.

e) Los submarinos de ataque tienen como misión principal, la destrucción de los submarinos enemigos y son muchos más pequeños, pero tienen actualmente gran velocidad en superficie y en inmersión; se les utiliza también para atacar a los buques mercantes enemigos y para reconocimiento y patrullaje. Utilizan un torpedo voluminoso y largo, que es utilizado contra los submarinos enemigos; también tienen actualmente, cohetes para submarinos que es un cohete de largo alcance, dirigido debajo del agua, el cual salta en el aire y cae dentro del mar hasta 40 millas, tienen espoleta nuclear y se tienen noticias de máximos resultados de eficiencia.

3.—El portaviones continúa como buque principal en guerra no atómica.

a) El aeropuerto flotante opera hoy en día a gran velocidad y se desplaza rápidamente a cualquier lugar difícil del mundo, desempeñando roles diplomáticos, de acción policial y en una guerra dan superioridad aérea sobre el enemigo rápidamente, pues hoy día sus aviones que pueden transportar, son de último tipo y modelo, habiendo solucionado el problema que tuvieron en la Segunda Guerra Mundial.

b) No es fácil localizar y destruir un portaviones.

La trampa o radar de engaño pueden hacerlo ver como un par de destroyers o un gran buque mercante.

A un submarino normal le es actualmente muy dificultoso divisar la imagen de un portaviones.

Su propio radar potente, normalmente debe captar cualquier buque o aviones antes que el enemigo logre hacerlo.

c) En la actualidad los portaviones son los buques más ligeros de superficie que se conocen, solamente son superados por los submarinos de fuerza nuclear y casi siempre trabajan, por lo menos, con dos destroyers de protección y otros buques de reconocimiento y alarma.

4.—El portaviones tiene rol de apoyo en una guerra nuclear.

a) Se utilizan actualmente como elementos de disuarción de la guerra nuclear y están considerados su empleo para atacar rápidamente a gran cantidad de objetivos considerado como blancos, y para completar ataques continentales o de submarinos atómicos sobre el enemigo.

b) Las Marinas tienen actualmente dos tipos de portaviones, el portaviones de ataque y el portaviones antisubmarino.

c) Los portaviones de ataque llevan aviones de combate y ataque y siempre van acompañados de un barco de reconocimiento y alarma.

En esta clasificación están el portaviones más grande del mundo, el "Enterprise" de propulsión nuclear y de un tonelaje de aproximadamente 90,000 toneladas y de una eslora de 1,123 pies. Este portaviones no lleva armas defensivas de ninguna clase, excepto los aviones, las bombas, torpedos y cohetes que éstos transportan.

En los otros portaviones, actualmente se han reemplazado los cañones con proyectiles antiaéreos.

d) Los portaviones antisubmarinos transportan aeroplanos antisubmarinos, superdirigidos de largo alcance, helicópteros y aviones jet para la defensa aérea, su misión es buscar y destruir a los submarinos enemigos.

5.— **Cruceros:—**

a) La misión principal de los cruceros hoy día es la guerra antiaérea.

b) Son usados generalmente como buques insignias o buques de comando de las flotas, tienen todos los medios para dirigir operaciones navales; se les emplea como buques proyectiles y de protección antiaéreas a convoy y a operaciones anfibias.

Tienen gran velocidad y cañones para su defensa y bombardeo y armas antisubmarinas para defenderse.

c) Casi todos los cruceros construídos antes del año 60, han sido modernizados, transformados o reconstruídos en estos últimos cuatro años, algunos llevan una combinación de cañones de 6 a 8" y proyectiles "T", tales como los Talos de largo alcance, los Terrier de alcance intermedio y los Tartar de corto alcance; algunos cruceros también llevan cohetes antisubmarinos.

d) El crucero más grande del mundo actualmente es el "Newport News", que tiene un tonelaje de 21,500 toneladas y lleva nueve cañones de 8" de tiro rápido, estos cañones se consideran actualmente como los mejores puestos en un buque de guerra.

El Crucero "Long Beach" es el único de esta clase que se conocen tienen poder nuclear, y tienen una combinación de proyectiles "T", cañones de 5" y cohetes antisubmarinos.

6.—**Destroyers:—**

a) Son los buques utilizados para todo servicio en la Armada, se les utiliza en misiones de buques antiaéreos, apoyos de artillería para desembarco anfibio, de piquetes de radares, como escolta para convoys, como buque de apoyo a una fuerza de portaviones, etc., etc.

b) Los grupos antisubmarinos actuales que buscan y destruyen al enemigo, generalmente están compuestos de un portaviones antisubmarino y 6 a 8 destroyers.

Las armas de los destroyers incluyen los proyectiles Terrier y Tartar, cohetes antisubmarinos, cañones de fuego rápido, cargas de profundidad,

torpedos "paloma" y torpedos teleguiados y helicópteros sin piloto controlados por radio.

c) El "Bainbridge" es el destroyer más grande del mundo, 8,400 toneladas y tiene poder nuclear.

7.—**Buques Anfibios:**

a) Se caracterizan por su velocidad, aproximadamente 20 nudos y tienen todos los adelantos de la ciencia para dejar en tierra a una fuerza de desembarco en el mínimo tiempo posible.

b) El buque más moderno que se conoce es el "Okinawa", que tiene 22 nudos de velocidad, una eslora de 592 pies y 18,000 toneladas; transporta 26 helicópteros y unos 2,000 marinos.

8.—**El poder naval es vital para el bienestar y seguridad del mundo libre.**



# "Acción de la Marina de Guerra en el Progreso y Desarrollo en la Selva Peruana"

**CONFERENCIA SUSTENTADA POR EL CAPITAN DE CORBETA JORGE PORTELLA ROCA, ANTE LA FACULTAD DE ECONOMIA DE LA UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN MARCOS**

Señores:

Por gentil invitación del Dr. José Pareja Paz Soldán, Catedrático del curso de "Recursos Naturales de la Selva", tengo a honra ocupar esta tribuna de la tradicional Universidad Mayor de San Marcos, de cuyos claustros han nacido figuras señeras en la Historia del Perú en sus 413 años de fundada. Para quien habla, es un privilegio hacerlo, desde que constituye una deferencia para con la Marina de Guerra del Perú, Institución Militar llamada a desempeñar un importante rol social en tiempo de Paz, cuya obra en la conquista pacífica de la Selva es el tema de esta disertación.

Mediante esta disertación trataré de hacer conocer a Uds., la inmensa labor pacífica realizada en el Oriente peruano por la Marina de Guerra Nacional, labor que aún a nosotros sorprende por su amplitud. Por eso guiado por intenso cariño que tenemos por todo el Perú, por sus bienes naturales que a todos nosotros cabe descubrir, explotar y controlar para bien de nuestro país, creo modestamente que mediante mis palabras podré dar a conocer o traer al recuerdo, lo que hicieron durante la paz los hombres que dieron al Perú la epopeya de Angamos. La reseña que enunciaré servirá además para que las generaciones de marinos nuevos nos esmeremos con ejemplos, en la labor que siempre debemos hacer por prestigio de la Institución y bien del País.

Asimismo deseo que en la Amazonía se conozca exhaustivamente lo que la Marina ha hecho en la Selva y por la Selva. La gente joven de esa región necesita saberlo. Así nos comprenderá al máximo. Con estas palabras no busco despertar en ellos la gratitud. La Marina hizo su deber. También será mi deseo llegar a vuestras mentes —mentes que representan el futuro intelectual y técnico del país— la idea de que no trato de rebajar los méritos de nadie: industriales, economistas, autoridades civiles, militares, ingenieros, aviadores, médicos, maestros, misioneros, exploradores particulares; todos los que hicieron labor por la Amazonía. Se que muchos de ellos merecen gratitud, pero de to-

das maneras, considero que fue la Marina la que tuvo una gran influencia en su desarrollo, porque la Marina ayudó a comprender la Selva, despejando las incógnitas geográficas que sólo la técnica y el conocimiento profesional podían resolver, e hizo posible, con la protección de los buques de la Flotilla de Guerra que las actividades comerciales, el trabajo de los industriales, y la obra misional de los religiosos, pudieran resolverse con tranquilidad y seguridad hasta en los más apartados rincones de la Selva peruana. La Marina de Guerra del Perú tiene una gloriosa tradición, no sólo a base de heroísmo y de sacrificios en la formación de la República y en nuestros conflictos Internacionales, sino de trabajo de laboriosidad; de abnegación, de tenaces y nobles empeños, para impulsar y promover el engrandecimiento material del país, y extender y asegurar la soberanía nacional en los más distantes sectores del territorio patrio.

Por eso, no podría hablarse de la Amazonía Peruana y de la reincorporación efectiva, decisiva diríamos, de esa hermosa región a las actividades nacionales, sin evocar todo lo que ha hecho en nuestra Selva del Oriente la Armada del Perú: explorando sus bosques, abriendo a la navegación fluvial los ríos confluentes del Amazonas peruano, llevando el progreso y el bienestar a las poblaciones ribereñas, incrementando el conocimiento científico de esa rica y valiosa región que constituyen los actuales Departamentos de San Martín y Loreto. Nuestra Marina hizo posible que la reincorporación de esa histórica región fuera, como lo es, efectiva, en el sentido que la autoridad del Perú se hizo sentir con la fuerza incontrastable de la acción civilizadora y constructiva, reafirmando con la elocuencia y la solidez de los hechos cumplidos, la validez de los títulos seculares inconmovibles de nuestra Hoya Amazónica.

No olvidemos, y es necesario puntualizarlo siempre, que los marinos peruanos llegaron a la región amazónica cuando existían colectividades rudimentarias apenas en las riberas de los ríos, casi sin contacto con el resto de la Nación y totalmente aislada dentro de la maraña selvática, viviendo de pequeños recursos y de plantaciones domésticas, con sólo ayudas rudimentarias para navegar en los ríos. Aún Iquitos, la hoy populosa, moderna y gran ciudad no había perdido su primitivo carácter de aldea en formación. Se surcaban los ríos, pero sin conocerse sus condiciones hidrográficas, sus cursos, sus corrientes, sus profundidades, sus desniveles, sus malos pasos. Desde el aspecto geográfico, o científico diremos, el desconocimiento era mayor. A parte de los cálculos hechos de paso por los famosos naturalistas extranjeros que cruzaron nuestra selva —La Condamine o Humboldt—, no existían referencias precisas sobre la ubicación de las poblaciones ribereñas. Raymondi había llegado al Amazonas en 1859, y pudo hacer anticipos valiosos para la geografía nacional, pero no tuvo tiempo para abarcar el inmenso escenario de la Amazonía Peruana. Seríamos injustos si no reconociéramos que fue

el primer viajero moderno que procuró despertar en los peruanos la curiosidad y el interés por la Hoya Amazónica, en la que virtualmente abrió la senda para los trabajos y estudios más completos que habrían de corresponder a nuestros marinos.

De esa etapa inicial en la conquista o en la penetración pacífica a la selva de nuestro Oriente, cuyo mayor esfuerzo fue sin duda alguna la navegación a vapor en el Amazonas y sus afluentes (decretada por los gobiernos de Prado, Echenique y sobre todo por el Mariscal Castilla), ha cumplido yo un siglo, en enero de 1964.

Ha sido ésta por lo tanto, una fecha de enorme trascendencia en la historia nacional, para el progreso y el futuro de la región loretana y sanmartinense. Fue celebrado con un paso inicial, pero definitivo, en la dura empresa de llevar la civilización y el bienestar a los Departamentos del Nor-Oriente Peruano, asociándose dicha conmemoración con la Marina de Guerra del Perú, porque fue ésta la que tomó sobre sí la tremenda y enorme responsabilidad moral, profesional e histórica, de que nuestra soberanía fuese efectiva, real; indiscutible e incontrastable en las selvas que baña el Amazonas, sus afluentes y confluentes.

Pero antes, y como marco indispensable para fijar ese rol, haremos el recuento de la obra civilizadora del Perú en su Hoya Amazónica.

Con un área que se estima en quinientos mil kilómetros cuadrados 506,595 para ser exactos—, extiéndese la región oriental del Perú que es parte integrante de la Hilea Amazónica Sudamericana, aquella que da frente a las costas del Pacífico, entre los paralelos 0° y 18° Sur. Esta vasta región geográfica en que se divide el territorio del Perú, llega hasta las fronteras de este país con Colombia, Brasil y Bolivia.

Actualmente, esta región eminentemente fluvial, corresponde a los Departamentos de San Martín, Loreto y Madre de Dios, en la demarcación política-administrativa interna de la República.

Cruzada de grandes y caudalosos ríos, en su mayor parte navegables, que llevan sus aguas al río Amazonas, nuestra región selvática comprende extensos, ricos y densos bosques, tierras llanas o de limitada orografía, cuencas hidrográficas de importancia geográfica y económica incuestionable, poblaciones modernas, industriales extractivas y en pleno desarrollo, recursos naturales inagotables y una flora y fauna típicamente tropical y amazónica, que aún sorprende al investigador con ejemplares desconocidos todavía para la ciencia.

La Amazonia Peruana, o sea toda la región Oriental del Perú situada al otro lado de los macizos andinos, tiene, además de sus llanuras, la llamada Ceja de Selva, conformada por las tierras situadas desde el comienzo del bosque hasta las primeras estribaciones de los Andes, siguiendo la línea de 2,000 metros sobre el nivel del mar,

en que, hacia occidente, comienza la Sierra.

Con el territorio de la antigua Comandancia General de Maynas, se han formado dos grandes e importantes Departamentos, que juegan un rol preponderante en la expansión económica e industrial del Perú, hacia la Hoya Amazónica. Son los de San Martín y Loreto siendo el segundo el de mayor extensión, pero con relativamente escasos habitantes; y más poblado y menos extenso, el primero.

Territorio tan extenso, tan pródigo en cursos de agua corriente, ofrece particularidades climatéricas realmente propias de esta región sub-tropical peruana, como es la de estos Departamentos. Aunque el desnivel de sus tierras no es muy acusado, pues desciende de los 1,500 m. —selva alta—, a los 150 m. de llanura amazónica, su clima tiene constantes de temperatura y humedad, entre 16° y 28°, en sus dos estaciones marcadas, la seca de verano —entre mayo y octubre—, y la lluviosa, del invierno selvático —de noviembre a abril—. Y como consecuencia de estos factores climatéricos, una vegetación prodigiosa, que desciende desde la Ceja Andina de la vertiente Oriental hasta los densos bosques que penetran hasta el corazón de la Hilea. La temperatura, por lo general, es ardiente en el día, aunque mitigada en las noches por los vientos y la lluvia. Puede establecerse el siguiente cuadro de variaciones meteorológicas. Máxima de hasta 30° y hasta 34° —junio y julio que baja hasta 12° en los demás meses, con una media anual de 21°, humedad excesiva en la atmósfera, porque llueve los doce meses del año, calculándose en 90 pulgadas la precipitación pluvimétrica. Vientos de velocidad y dirección variables del SE. y del NE., pero sin exceder a los 2 m. por segundo.

En cuanto al aspecto morfológico de esta región del Perú, suele ser considerada en dos grandes secciones: selva o montaña alta —1,800 m. a 500 m.—; y la región baja o llanura, —de los 500 m. para abajo, esta actitud influye sobre el tipo de su flora y de su fauna, con praderas, pajonales y bosques, agujales, cochas, canales y purmas.

Tal es la Amazonia Peruana, la región fluvial del Oriente Peruano, que forma parte integrante, histórica, geográfica y tradicional del territorio patrio. A través de cinco centurias, la acción constante y de trabajo ininterrumpido de nuestra Marina de Guerra para llevarle los beneficios de la civilización, el bienestar y la riqueza de la región ha contribuído a crear el puerto fluvial de Iquitos y a fomentar el desarrollo económico y cultural del Nor-Oriente Peruano.

No había transcurrido once años de la Independencia del Perú, cuando ya los primeros gobiernos libres de la República, comenzaban a preocuparse por el desarrollo económico y social de la selva peruana.

El régimen de 1832 lo presidía el Mariscal Gamarra. Fue durante su administración gubernativa que se dio

el Decreto para el Apostadero y la Escuela Náutica del Amazonas, que sólo algunos años más tarde pudo realizar uno de los más grandes gobernantes del siglo pasado. Ramón Castilla.

Durante el gobierno de Echenique, se expidió Decreto creando el gobierno político y militar de Loreto y organizando la administración del Departamento. Se inspiró en la necesidad de explorar las fértiles llanuras que riegan el Amazonas y sus tributarios. Declaró expedita la navegación en los ríos amazónicos y el tráfico comercial "hasta la boca del Ucayali", para lo cual se habilitan los puertos fluviales de Loreto y Nauta.

Dispuso "la exploración de los ríos interiores del Perú", y se crearon nuevos distritos.

Castilla, con su experiencia, su patriotismo y, sobre todo, su gran espíritu previsor de gobernante vio la necesidad de dar a Loreto una organización especial y autoridades de mayor jerarquía que las de una simple Provincia Litoral, lo que ordenó por el Decreto del 7 de Enero de 1861.

Lo refrendó otra ilustre figura nacional, el General Juan Antonio Pezet, Ministro de Guerra y Marina. Este Decreto que rubricaron Castilla y Pezet, fue el punto de partida, el impulso inicial decisivo, que determinó la posterior transformación económica, industrial y mercantil del Departamento de Loreto.

El Departamento de Loreto tenía principalmente organización militar y naval, lo que revela que el fin primordial que se perseguía con el Decreto era asegurar la soberanía del Perú sobre sus territorios del Oriente, manteniendo en ellos una autoridad jerárquica con mando superior y elementos militares y fluviales para su defensa. Pensábase asimismo en la necesidad de explorar y reconocer los ríos confluentes del Amazonas, como paso previo a la navegación a vapor que ya tenía en mente implantar el previsor gobernante.

Fue sin duda un paso firme en la promoción económica y política de la región loretana, el que dieron Castilla y Pezet en 1861. Un paso hacia la modernización de los servicios públicos de las poblaciones ribereñas del Amazonas y sus afluentes. De ahí la creación del Departamento Político-Administrativo, igual a los otros que existían en la República.

**Llegan los Primeros Vapores.—**

Años atrás, en abril de 1853, el Gobierno de Echenique expidió un Decreto que en uno de sus artículos menciona: "que la exploración de los ríos interiores del Perú, que desaguan en el Amazonas, se hará por los buques a vapor mandados ya a construir por el gobierno para estos servicios". Esto indica que cuando se suscribió las convenciones con el Brasil para el tráfico libre de ese río y sus afluentes, era ya una determinación firme y decidida del Gobierno Peruano la de poner en el Amazonas una Flotilla Militar, con el triple fin de promover las actividades mercantiles, explorar los ríos para conocer sus condiciones de na-

vegabilidad y sus características geográficas y, naturalmente, para mantener la soberanía nacional en esas regiones.

La firma que se encargó de construir los dos primeros vapores para el Amazonas cumplió el contrato y en menos de un año se procedía a armar en el Puerto Brasileño de Pará las dos naves traídas en piezas desde los Estados Unidos. Eran de 80 y 50 toneladas. Una comisión de Oficiales, que designó el Gobierno del Perú, llegó a Pará para encargarse de los buques. Las cañoneras fueron bautizadas con los nombres de "Huallaga" y "Tirado", este último en honor del diligente e infatigable Ministro de Echenique, a cuyas previsoras gestiones debíase el éxito de aquellas adquisiciones.

Armados los buques, asumieron el mando del "Huallaga" el Comandante Manuel Villar, y del "Tirado", el de igual clase Juan Fanning. Comenzaba el mes de Marzo de 1854, cuando las dos unidades navegaban con sus propias máquinas en demanda del puerto peruano de Nauta, a donde arribaron el día 14.

Fue un acontecimiento la presencia de esos buques en el tranquilo y modesto embarcadero de Nauta, como lo fuera a su paso por otros caseríos peruanos de las riberas del Amazonas. Aunque pequeños vaporcitos, constituían una novedad para los sencillos pobladores de la región. Trepidando sus máquinas, el "Huallaga" y el "Tirado" surcaban airosos las aguas del Amazonas, anunciando el comienzo de un período de prosperidad y progreso para la provincia de Loreto.

El "Tirado" y el "Huallaga", hicieron el servicio mercante en los ríos durante tres años. Surcaron el Amazonas y parte del Marañón y del Ucayali, haciendo el movimiento de cabotaje de las pequeñas poblaciones ribereñas, y transportando pasajeros. Poco a poco fueron desalojando del tráfico fluvial a las lentas y peligrosas canoas, a las balsas repletas de mercaderías y de víveres que eran las que anteriormente se encargaban del transporte en los cursos de agua amazónicos. El progreso comenzaba a infiltrarse en la selva, con la cooperación valiosísima de los marinos de Guerra Peruanos.

Sensiblemente, las embarcaciones eran pequeñas, y su construcción no muy sólida que digamos. Naves pequeñas en su porte y tonelaje, mantuvieron el servicio hasta 1856, año en que por razones técnicas tuvieron que ser retiradas del servicio.

Fue feliz, sin duda alguna, este primer ensayo de navegación fluvial en la Amazonía Peruana, con barcos peruanos y con marinos peruanos.

Ayudó a levantar a los pueblos loretanos de la postración tradicional en que se encontraban al arribo de las dos cañoneras. Dieron el primer impulso, el más difícil por ser el inicial, en la tarea de promover el engrandecimiento de dicha región. Y lo que es más importante, aún, contribuyeron a formar una especie de

confidencia colectiva sobre la importancia del tráfico mercantil a vapor con embarcaciones modernas, rápidas y seguras.

A este primer paso de llevar el progreso y la actividad económica y social a la región loretana, se ha vinculado el nombre de dos ilustres Jefes de la Armada Peruana: Villar y Fanning, comisionados en 1853 para encargarse del mando de los vapores ya mencionados. Villar alcanzó, en vida, las más altas jerarquías en la Marina de Guerra Nacional y el mérito de haber comandado la Escuadra Aliada en el combate de Abtao, el 7 de Febrero de 1866, y prestó eminentes servicios antes y después de su viaje a Loreto.

Fanning, el comandante del vapor "Tirado", fue un predestinado a la muerte heroica, que encontró en los reductos de Miraflores, el 15 de Enero de 1881, al frente del bravo Batallón "Guarnición de Marina". Este ilustre Jefe de nuestra Armada, tuvo descollante actuación al dejar el mando de esa modesta unidad de la Flotilla de Loreto. Y cuando nuestra Marina quedó destrozada en Angamos, Fanning, como muchos oficiales sin barcos entró al servicio de las fuerzas terrestres, y fue a caer bajo el plomo enemigo en la batalla de Miraflores.

Pero el nombre de ambos marinos, de trayectoria naval tan distinta, aparecen unidos en la Amazonía Peruana, como notables pioneros de su engrandecimiento y de su progreso.

**La Flotilla Fundadora del Oriente.—**

Castilla, en su segundo período en 1860 dispuso la construcción en los astilleros Ingleses de buques a vapor de 300 a 500 toneladas, para la navegación fluvial, así como maquinaria y equipos de la Factoría donde pudieran repararse las unidades adquiridas. Posteriormente, se amplio el número de unidades a seis, de las que dos estarían destinadas al Lago Titicaca.

Castilla, encontró al jefe adecuado para presidir el grupo de Oficiales de Marina que debía viajar a Londres. La elección cayó en el Contralmirante Ignacio Mariátegui, de brillante foja de servicios, de una trayectoria naval honrosísima. Mariátegui seleccionó a su vez al personal para la dotación de las cañoneras, con los que zarpó del Callao, en la Fragata de vela "Arica", en un día del mes de Mayo de 1862.

Iban con él, los Capitanes de Fragata Federico Alzamora y Manuel Ferreyros, Alférez de Fragata Ulises Delboy, el ingeniero naval Daniel Clark, los Tenientes Primeros Nicolás Portal, y José Castañón; los Alfereces Eduardo Raygada, y José Sánchez Lagomarsino, y otros más.

Podemos abrir un paréntesis para señalar la actuación que muchos de esos Jefes y Oficiales de Marina tuvieron después en la Armada Peruana.

Dos Guerras Internacionales, la del 65 con España y la del Pacífico en

1879, interrumpieron la permanencia de esos marinos en el río Amazonas, y los obligaron a regresar a la costa para prestar servicios eminentes en defensa del Perú. Ferreyros, considerado uno de los más capacitados de la Marina Peruana tuvo descollante actuación al mando de la Corbeta "Unión", en combate de Punta Chimpana, con la cañonera "Magallanes", de la flota enemiga. Fue el primer encuentro de la guerra naval del 79. En Abtao tuvo bajo sus órdenes a la Fragata "América".

El Alférez Ulises Delboy desempeñó la Segunda Comandancia del Monitor "Loa", durante el combate naval del 2 de Mayo de 1866.

Nicolás Portal fue uno de los Oficiales que trajo de Nueva Orleans, en un viaje fantástico por la hazaña que significó traerlos a remolque, a los Monitores "Manco Capac" y "Atahualpa", que luego tuvieron destacada actuación en la Guerra del Pacífico.

Sánchez Lagomarsino fue otro marino de competencia heroica en la Guerra del Pacífico. Fue el comandante del "Manco Capac", durante la batalla de Arica, y prefirió hundir su buque antes de entregarlo al enemigo.

Mariátegui vigiló la construcción de dos vapores de tipo cañoneras, de casco de fierro de 60 metros de eslora, y carga útil de 150 toneladas.

Se les dio el nombre de "Pastaza" y " Morona". Los buques mencionados, por su tonelaje y dimensiones, estaban destinados al tráfico en los ríos grandes y a la vez de mercante, o sea unidades que podían prestar, como en efecto lo hicieron, inestimables servicios a las poblaciones loretanas. Además, se construyeron dos buques menores para trabajos hidrográficos y de reconocimiento. Estos, fueron el "Napo" y el "Putumayo", construídos en piezas que debían ser armadas en el Amazonas. Tenían las características siguientes: casco de acero, eslora 30 metros y 80 toneladas de registro. Por sus dimensiones, estos vaporcitos armados podían surcar los afluentes del Amazonas y del Marañón, incluso remontar hasta el Tambo y el Pachitea, como lo efectuaron años más tarde.

El plan de construcción comprendió además un Dique Flotante de 570 toneladas que debía traerse en piezas; de maquinarias y equipos para el Astillero y la Factoría.

Las cañoneras de mayor porte —"Pastaza" y "Morona"— fueron lanzadas al Támesis en noviembre de 1862 y zarpaban en los primeros días de Diciembre rumbo al Pará, a fin de surcar las aguas del Amazonas hasta territorio peruano.

En Londres quedó el Contralmirante Mariátegui, vigilando la construcción de los otros dos barcos y del material para el dique y la Factoría.

Poco tiempo después fue llamado de Inglaterra por el Gobierno del Perú para que se hiciera cargo de la Comandancia General de Loreto.

El viaje de las cañoneras fue accidentado, sobre todo al arribo al Pará,

donde se suscitó un serio incidente con las autoridades navales brasileras, pero que después de un proceso diplomático se arregló con satisfacción.

Mariátegui encontró en Pará ya en vías de solucionarse el incidente, y por lo tanto puso toda su atención en armar los vapores pequeños que venían en piezas a bordo del mercante "Eliza". En menos de un mes quedó expedita la tarea de poner a flote las dos cañoneras. Dirigió los trabajos Mariátegui. Pronto reuniéronse en Pará el "Morona", ya totalmente restaurado después del incidente, el "Pastaza", que regresó de Cayena, y los dos vaporcitos "Napo" y "Putumayo".

En los últimos días de diciembre de 1863, Mariátegui dio la orden de partida y la Flotilla se puso en movimiento, abandonando el Puerto de Pará. El "Pastaza" procedió remolcando a la Fragata "Arica"; el Morona a la barca "Próspero", con materiales del Dique y de la Factoría; el "Napo" y el "Putumayo", navegaban con sus propias máquinas, y el mercante "Eliza" cerraba el convoy seguido por la goleta "Teresa", comprada en Pará. Después de mil vueltas y revueltas por el inmenso Amazonas, entraron finalmente en aguas peruanas el 5 de enero de 1864.

Con los vapores, habían llegado al Amazonas peruano, elementos juveniles, inteligentes e ilustrados, movidos por nobles ideales, deseosos de servir al país en su apartada región del Departamento de Loreto, llenos de entusiasmo, resueltos a trabajar para el mayor prestigio de la Marina de Guerra Nacional, decididos a todo, y capaces de vencer y superar las dificultades inevitables e inherentes a la conquista de la selva.

El fruto de esa obra gigante de forjar un nuevo puerto fluvial a las riberas del Amazonas peruano, lo comprobó, en esos mismos años, el sabio Raymondi.

Entre su primer viaje 1859 y el segundo y último que efectuó a Loreto en 1869 muchos cambios fundamentales se habían operado en la región Amazónica.

Decía Raymondi: "el vapor es esa admirable invención del hombre, que acorta las distancias, que lleva con economía los productos de las más apartadas regiones, que pone en contacto los habitantes de las distintas naciones del globo; y que atraviesa el solitario bosque y surca el silencioso río, llevando la civilización y las comodidades de la vida social a los más recónditos lugares, donde poco antes no se veía sino la miserable cabaña del salvaje".

Los fundadores de Iquitos, aquellos hombres que presintieron el futuro desarrollo del nuevo puerto fluvial en el Amazonas, y se esforzaron por establecerla superando las inclemencias y las dificultades, merecen un capítulo aparte en esta disertación.

A ellos, a ese grupo selecto de gobernantes y marinos, técnicos profesionales o simples colaboradores, se debe todo lo que ahora es Iquitos, esa ciudad próspera y productiva que en-

galana las márgenes del gran río descubierto por Orellana; el Iquitos de hoy día, surgido sobre la base de una población incipiente que comenzó a formarse hace justamente un siglo, al que llegaron como mensajeros de una existencia promisora para nuestro Oriente.

Iquitos tuvo pues fundadores, y es a ellos que voy a dedicar las palabras siguientes: En primer lugar, y en el más honroso de la historia contemporánea de Loreto y de Iquitos, tenemos que poner el nombre ilustre del Mariscal Castilla.

Castilla creó el Apostadero de Iquitos y abrió la senda del progreso y de prosperidad que siguieron luego los demás gobernantes del Perú.

Después de los gobernantes, los Marinos de Guerra y de la Armada Peruana ocupan también un sitio honroso en la fundación del puerto fluvial de Iquitos, y encabezando esta lista brillante de oficiales de la Armada, el Contralmirante Ignacio Mariátegui, a quien los Presidentes Echenique y Castilla encomendáronle la delicada y meritoria labor de dirigir la construcción de las cañoneras peruanas para el río Amazonas.

Su reconocida competencia en asuntos navales lo llevó a desempeñar la Comandancia de la Escuadra en 1859. Colaboró con Castilla en los asuntos de Guayaquil, manteniendo enérgico bloqueo de las Costas Ecuatorianas, hasta finalizar esta memorable e histórica campaña en la que mantuvo a gran altura el prestigio Internacional del Perú.

Fue Mariátegui quien dirigió en los Estados Unidos la construcción de dos pequeños vapores para el Amazonas; tarea que repite en 1863, cuando va a Inglaterra a traer la Flotilla que ancló en Iquitos el 5 de Enero de 1864, intervino escogiendo el lugar del nuevo Puerto Fluvial sobre la margen izquierda del gran río, y cuyas dependencias navales — el Apostadero, el Cuartel, las oficinas de la Comandancia General y la Maestranza se encargó también de organizar y establecer.

Este eminente marino reunía en su persona todos los atributos morales y técnicos que enaltecen esta noble profesión en el Perú.

Su muerte, sentida por todos los peruanos, en 1868, privó a nuestra Escuadra de un elemento útil por sus conocimientos y experiencia.

La lista de los Oficiales de la Marina de Guerra que prestaron servicio en el Amazonas, durante la fundación de Iquitos, y en los inmediatos años que siguieron al 64 es bastante extensa a parte de los que he mencionado anteriormente. Pero creo que todos ellos contribuyeron, en una u otra forma, a reafirmar nuestra soberanía en el Oriente Peruano. Se le vió luchar no disponiendo siempre de los recursos materiales o económicos, resignándose a todo género de privaciones, sin estímulos y sin recompensas algunas veces.

**La transformación social y económica de Iquitos.—**

Hasta 1864, año en que arribaron al Amazonas peruano los buques

construídos en Inglaterra, Iquitos —la antigua población de Indios de este nombre que existía entre el Nanay y el Itaya— era apenas una insignificante ranchería, de gente nativa del lugar, dedicada a la pesca y recolección de frutos para su alimentación y subsistencia. Apenas si dos o tres familias de hombres civilizados —blancos, dicen los documentos— se había establecido en el lugar, procedentes de Borja y Nauta.

El arribo de los vapores y la actividad mercantil y constructiva a que éstos dieron lugar en la ribera del Amazonas, cambió como mencioné anteriormente, las condiciones generales del antiguo pueblo de los Iquitos, y virtualmente, la de toda la comarca y en la margen izquierda del gran río. Tenemos, y es casi forzoso, que recurrir al testimonio del naturalista italiano Raymondi, ilustre viajero y geógrafo; fue una de las pocas personas que pudo comprobar y constatar el cambio aludido, en sus respectivos y sucesivos viajes a Loreto. Raymondi, dada su honestidad científica, en 1864 dice: —"Miserables rancherías" (Dos años más tarde, el viajero cambió de opinión, ante la transformación que experimentó Iquitos con el tráfico comercial en el río).

"Ha sufrido —dice— una transformación mucho mayor que Yurimaguas, por el establecimiento de la Factoría, de las oficinas del Estado y su dotación de empleados. Hoy 1859, es una población floreciente y llena de vida. He aquí uno de los milagros que hace el vapor".

Sin embargo, no habían transcurrido sino cinco años de la llegada de la Flotilla del Almirante Mariátegui y del establecimiento del nuevo Iquitos, con el Arsenal, el Apostadero y las dependencias navales. Pero cinco años que han sido de extraordinaria e inusitada actividad, de una labor ardua, constante, casi sobre-humana, hecha por los Oficiales de la Marina de Guerra, y por la tripulación; los técnicos, los capataces y empleados navales que trabajaban todos por construir un puerto moderno y una población productiva en los confines del Perú. Y el cambio era tan violento, tan explosivo, para emplear un término moderno, que había suscitado el entusiasmo y la admiración de Raymondi.

La mejor comprobación de que el progreso y el bienestar del Departamento de Loreto, y, en especial del Puerto, es obra y fruto del tráfico fluvial en el Amazonas, y, por tanto, obra también de los Oficiales y Jefes de la Marina de Guerra, que introdujeron esas mejoras en nuestra región Oriental, la proporcionan las estadísticas comerciales de la época.

El comercio local e internacional de Iquitos comenzó en 1853. Durante este año, la Aduana de Manaos, Brasil, registró el movimiento mercantil en el Amazonas, entre Yurimaguas-Iquitos-Pará, y cuyos principales artículos exportados eran los siguientes:

Goma elástica, paja de bombonaje, quina, zarzaparrilla, tabaco, sombreros de paja, manteca de huevos de tortuga, tejidos de algodón, hamaca

de chambira y pescado salado. Desde entonces se ha explotado comercialmente los productos propios de la región, tales como: palo de rosa; barbasco; leche caspi; pieles de lagarto; maderas finas y raras tales como: cedro, ulcumano, café de buena calidad, castaños y ganados.

Antes de esa fecha, el comercio de las poblaciones loretanas. Nauta, Yurimaguas, Loreto u Omaguas, era, virtualmente insignificante.

A partir de ese año los vapores "Morona", "Pastaza", "Napo" y "Putumayo" y además los vapores de la línea Brasileña, se encargaron del tráfico comercial del Amazonas y sus grandes afluentes, incluyendo los vapores "Tirado" y "Huallaga".

El tráfico mercantil fue en aumento, un aumento naturalmente proporcional, entre 1862 y 1870.

El comercio Internacional, no sólo con el Brasil sino con Europa, se incrementó igualmente con la navegación a vapor y con la fundación del Puerto Fluvial de Iquitos, aparte de las medidas políticas y administrativas que requería el Departamento de Loreto recién creado.

Puede observarse sin embargo, que el movimiento mercantil en las primeras décadas que siguieron a esa fecha, se inclinó a las importaciones de preferencia a la salida y venta de productos regionales o de manufacturas e industrias que todavía no existían en aquella región, propio de una comarca que sale de un estancamiento tradicional, y que recién empieza a recibir los beneficios del progreso y la técnica moderna.

Las estadísticas posteriores demuestran también que esa etapa fue superándose, hasta alcanzar, a fines del siglo pasado, sus niveles más altos con la producción y exportación de las gomas, y en este siglo, con la transformación industrial, agrícola, forestal y social, desde luego, que experimenta todo el Departamento Loretano, puesto prácticamente al día, en materia de sanidad, tecnología, educación, caminos, tráfico aéreo y fluvial y el progreso de esa misma gran urbe que hoy es Iquitos.

**La Comisión Hidrográfica en Loreto.—**

Cuando se habla de la obra de los marinos en el Departamento de Loreto, no se puede, sin mengua alguna de la justicia, olvidar la parte considerable que en esa tarea corresponde a los estudios hidrográficos, que los Marinos de Guerra del Perú supieron ejecutar, en esa década de intenso trabajo en los ríos, que comienza en el 64 y termina diez años más tarde.

De toda esa labor gigantesca que honra y enaltece a los Oficiales y Jefes de la Armada Fluvial de Loreto, queda una amplia y rica documentación de informes técnicos, bastante para prestigiar al personal superior de cualquier Marina de Guerra del Mundo.

En aquella época, convenía y era necesario y urgente efectuar diversas exploraciones, por cuanto hasta mediados del siglo pasado, no se tenía un conocimiento completo, exacto ni

mucho menos por-menorizado de las condiciones hidrográficas de los ríos, de nuestra selva, no sólo del Amazonas, en su trayectoria peruana, sino, sobre el Marañón, Ucayali, Huallaga, Yaraví y de los afluentes subafluentes de la extensa y rica hoya fluvial del Oriente. Los misioneros, por razones de su oficio, los habían surcado y navegado en parte de sus cursos; pero los datos que estos abnegados catequizadores pudieron reunir durante los siglos de intensa y sacrificada labor, eran casi rudimentarios, informaciones incompletas, simples itinerarios fluviales, indicaciones de pueblos, distancias, salvajes.

Cierto es que Humboldt, la Condamine, el Conde de Castelnau, y otros viajeros científicos, visitaron la Selva del Perú; pero no hicieron labor hidrográfica en conjunto, sistematizada, con métodos y planes definidos. Trabajaron por su propia cuenta y de acuerdo con fines personales de investigación, útiles desde luego por el enorme prestigio de sus autores, pero sin aplicación práctica e inmediata para los intereses peruanos.

En 1864, fuera de los ríos Santiago y el Napo, navegados casi desde la conquista española, o el mismo Marañón y Amazonas, en su parte media y baja, los demás eran totalmente desconocidos e inexplorables desde el punto de vista hidrográfico.

Existía un profundo desconocimiento de la navegabilidad de los ríos, con embarcaciones a vapor de mediano calado.

La Comisión hidrográfica se abocó a esta tarea de impostergable necesidad en esos años, en que por vez primera, el Perú contaba con unidades modernas para la navegación de sus ríos orientales. Los Oficiales de Marina que formaron esa comisión, cumplieron una labor magnífica, de incuestionable importancia para Loreto, a costa de riesgos personales y de los peligros inevitables en la selva y aún a costa de sus propias vidas.

Al mandarse construir los vapores del Amazonas, en 1863, el gobierno peruano tenía ya un propósito definitivo, fruto de meditados estudios técnicos, de aprovechar las nuevas unidades fluviales, y la preparación y entusiasmo de la Marina de Guerra, en trabajo de investigación hidrográfica no sólo en el Amazonas Peruano o el Ucayali y el Marañón, sino aún en los demás afluentes, incluso los pequeños, que llevan sus aguas a ese gran río. Iquitos debía, por tanto, convertirse en el centro de operaciones para tales estudios, de los que luego se encargó una comisión especial —la famosa Comisión Hidrográfica—, que presidiera el Almirante John Tucker.

Tucker, Marino Norteamericano en retiro quien llegó al Perú en 1865, contratado por el Gobierno, reunió un grupo de Oficiales de Marina lo bastante competentes para integrar la Comisión Hidrográfica, que tan valiosos servicios prestó a Loreto, sobre todo a la Nación.

La Comisión Hidrográfica, al mando del Almirante Tucker, salió de Lima el 21 de Junio de 1867, por la vía

del Pichis, entrando a las aguas del Ucayali dos semanas después. Aquí, aguardaba el vapor "Morona", que la condujo a Iquitos, donde arribaron, todos los comisionados, el 8 de Octubre.

El trayecto, es interesante anotar, se incorporó el Alférez de Fragata Leoncio Prado, el combatiente de la Guerra del Pacífico y sacrificado en Huamachuco.

Los cuatro años siguientes fueron de intensa y sorprendente actividad científica, pues la Comisión Hidrográfica, asesorada por el Comandate Alzamora, se dedicó a explorar los ríos peruanos, con las unidades de la Flotilla que organizó Mariátegui y haciendo estudios de todos los cursos de agua, para conocer sus condiciones de navegabilidad. El caudal de información que la comisión reunió entre 1867 y 1870, tuvo un valor inestimable para la geografía Loretana, y, naturalmente, para la geografía nacional.

Recién pudo conocerse, con alguna exactitud, la extensión de los ríos confluentes del Amazonas; la posición astronómica de sus principales poblaciones ribereñas y de sitios notables de esos mismos ríos, como sus desembocaduras, cuya altitud medióse al mismo tiempo. La velocidad de las corrientes, la profundidad de sus aguas, la ubicación de los canales; los malos pasos, cascadas y pongos, algunos, como el temido de Manseriche que fue vencido por la cañonera "Napo" al mando del Teniente Primero Melitón Carvajal, notable Oficial de nuestra Armada, que acompañó a Grau, en el monitor "Huáscar", durante la gloriosa campaña naval del 79. Una tarea que podría considerarse por encima de las posibilidades comunes, por el riesgo que corrió al ejecutarla, y por el sacrificio que demandó en ciertos casos lamentables, como el de la muerte trágica de los Alfereces West y Távara, asesinados por los cashibos del Pachitea.

Pero esta labor científica, el esfuerzo y los generosos afanes de los marinos peruanos en Iquitos, permitieron incrementar los conocimientos geográficos de nuestra selva, rectificando errores, aclarando enigmas geográficos y contribuyendo a que sobre la base de una navegación a vapor segura y eficiente en nuestra Montaña, pudiera consolidarse la fundación de Iquitos y desenvolverse con éxito la política nacional de promoción industrial y económica del Departamento de Loreto.

En el período mencionado, de 1867 a 1870 las exploraciones efectuadas por la Comisión Hidrográfica, con sede en Iquitos y con el personal y las Unidades de la Flotilla Fluvial se efectuaron ocho viajes de exploración que llevaron a cabo en los ríos Marañón, Ucayali, Morona, Pachitea, Tambo, Urubamba, Huallaga y Apurímac.

**La Marina de Guerra y el Centenario de la Fundación de Iquitos.—**

He relatado suscintamente una breve historia de la fundación del Puerto Fluvial de Iquitos, y el rol, incuestionablemente eminente, que jugó en ese acontecimiento la Marina de Gue-

rra del Perú, honrosamente representada por los Jefes y Oficiales de la Armada que llevaron hasta ese lugar los primeros buques a vapor que surcaron el Amazonas y sus afluentes.

No puede negarse que la Marina fue en realidad la que creó, casi de la nada, el que habría de ser en los siguientes años el primer centro económico, social e industrial de nuestra región Oriental, levantado por el infatigable esfuerzo y la tenacidad y patriotismo no sólo del selecto grupo de Oficiales que trabajaron a las inmediatas órdenes del Contralmirante Mariátegui, o en la Comisión Hidrográfica dirigida por Tucker, sino, sin excepción, todos los que siguieron después la brillante senda trazada por aquellos.

Allí está Iquitos, la gran ciudad peruana del Amazonas, para atestiguarlo, como un monumento que perpetúa la hazaña cumplida por nuestra Armada de Guerra.

No es que nosotros querramos exagerar el rol que la Marina Peruana cumplió en la fundación de Iquitos y en el desarrollo económico y social del Departamento de Loreto. Sencillamente, nos hacemos eco de juicios imparciales de quienes conocieron la región de Iquitos en 1864, y dejaron constancia de lo que era en ese entonces no solamente en ese lugar sino en los demás de la selva peruana. Tenemos el testimonio de un célebre viajero francés, que bajó al Ucayali desde el Urubamba, y entró al Amazonas para salir al Atlántico a través del Brasil. Me refiero a Paul Marcoy, naturalista y botánico, que recorrió gran parte de la América del Sur, recogiendo informaciones para los grandes libros que escribió con el resultado de sus viajes.

Marcoy visitó Loreto, casi en la misma época en que llegaron los vapores a Iquitos, en 1864. Gracias a este viajero conocemos lo que era Iquitos antes del arribo de la Flotilla del Contralmirante Mariátegui; simples y pobres caseríos de indios con rústicas viviendas, con elementales medios de navegación, subsistiendo de la pesca, de la caza y sin mercancías ni comercio alguno con las poblaciones vecinas. Pueblos en embrión, sin noción del progreso y con escasísima cultura.

Todo esto cambió a partir de "esa maravilla de la civilización" —como decía Raymondi—, que era el vapor; cuando comenzó a regularizarse el tráfico fluvial con buques modernos y se inició la etapa de la transformación y del adelanto que en forma incesante fueron modificando las condiciones económicas, sociales y mercantiles del Departamento de Loreto. Fueron los primeros diez años (1864-1874) los que dieron el impulso inicial que luego el espíritu de trabajo de los loretanos, la inagotable riqueza de sus bosques, las empresas industriales, las gomas y la ayuda técnica y financiera que le prestaron los gobiernos que se sucedieron desde esa fecha, hicieron posible el sorprendente resurgir de nuestra Amazonía.

Nada más justo, por tanto, que cuando se conmemoró el 5 de Enero pasado el centenario de la llegada a

Iquitos de las naves de Guerra adquiridas en el gobierno de Castilla, la nación peruana rindió su homenaje a su Marina de Guerra, representada por la fuerza Fluvial que presta sus valiosos servicios en el gran río Amazonas.

**Breve resumen desde 1880 a la fecha.—**

Faltos de elementos en que navegar, al terminar la Guerra del Pacífico los Oficiales de Marina se habían dedicado a múltiples actividades.

Entre estas, varios escogieron la de continuar la difícil y peligrosa exploración de la selva.

Entre los principales Jefes y Oficiales que llevaron a cabo estos trabajos de exploración, reconociendo y efectuando estudios hidrográficos de nuestra red fluvial para contribuir al levantamiento de las cartas geográficas de la región se pueden considerar los siguientes: Carlos Barandiarán, Enrique Espinar, Oscar Mavila, José María Olivera, Germán Stiglich, Juan Ontaneda, Buenaño, Caballero y Lastres y muchos otros.

En este siglo, se comenzó a consolidar la Marina de Guerra Fluvial, al mismo tiempo que se reanudaba los servicios de cooperación social, tal como el servicio de correos efectuado por las lanchas auxiliares. Se colaboró asimismo con la entonces llamada Junta de Vías Fluviales. Por último se organizó la hidroaviación fluvial.

Cabe recordar que en los conflictos que tuvieron lugar con el Ecuador y Colombia, manteniendo y haciendo respetar la soberanía del Perú, tomaron parte activa los marinos de Guerra tal como sigue:

En 1903, en el combate de Angoteros y Torres Causano, el entonces Alférez de Fragata, Oscar Mavila, a bordo de la lancha "Cahuapanas".

En 1911, en el combate de la Pedrera, el Teniente Primero, Manuel Clavero, a bordo de la cañonera "América".

En 1941 en el Combate de Rocafuerte, el hoy Vice-Almirante Florencio Teixeira y actual Ministro de Marina, y el Capitán de Navío Jorge Camino, a bordo de la cañonera "Amazonas".

Y volviendo a los tiempos de paz, en la actualidad la Marina de Guerra se encuentra cooperando en el llamado "Plan Cívico Fluvial".

**El Plan Cívico Fluvial.—**

Las pequeñas poblaciones ubicadas a lo largo de nuestros ríos navegables en más de ocho mil kilómetros, presentan problemas que el Estado debe encarar teniendo en cuenta las peculiaridades del medio geográfico y los justos anhelos de una ciudadanía en la que está hondamente arraigado el sentimiento patrio.

La Marina de Guerra posée una gloriosa tradición de abnegada labor en el tesón de incorporar vastas zonas del territorio nacional para el creciente desarrollo socio-económico del país.

La Armada Peruana, desde la fundación de Iquitos y la instalación de sus bases fluviales en el Oriente, ha realizado, al margen de sus funciones netamente militares, a través de casi un siglo, una labor de cooperación cívica y social en beneficio de los pobladores ribereños de los pobladores de nuestra selva mediante la visita de sus buques, los que con su presencia en los alejados puntos fronterizos reafirman sus sentimientos de nacionalidad.

A sólo 10 días de haberse iniciado el actual gobierno, la Marina, respondiendo a las inquietudes del Ejecutivo, puso en ejecución el Plan Cívico Fluvial; que consiste en la cooperación de Acción Cívica, organizada y planeada sistemáticamente a cargo de los Ministerios de Marina, Salud y Educación Pública, Agricultura y Fomento que ejecutan una labor coordinada en este programa de asistencia integral.

El objetivo general del Plan Cívico consiste en proporcionar asistencia técnica y material, así como elevar el nivel social, económico y cultural de los pobladores ribereños de los ríos de nuestra Amazonía.

Estos reciben asistencia médico-sanitario, educativa, alfabetizadora, agrícola y veterinaria. Conjuntamente con este tipo de ayuda se proyectan películas recreativas e instructivas suministradas por la Armada y se proporcionan medicinas gratuitas para el tratamiento ambulatorio de los pobladores que la requieran. Se distribuyen folletos de "Defensa y Protección contra Rayos y Descargas Eléctricas" editado por la Marina de Guerra completada con disertaciones ad-hoc.

La base del Plan Cívico Fluvial descansa en la Marina de Guerra, la que por intermedio de sus cañoneras, operando como centros Cívicos flotantes, atiende las necesidades básicas de los pobladores visitados y lleva periódicamente la acción estatal a estos pueblos apartados y en adición el mensaje de peruanidad y reafirmación de la nacionalidad.

Millares de pobladores ribereños, durante las cuatro etapas del año 1963, en los ríos Amazonas, Ucayali, Napo, Curaray, Marañón, Huallaga, Tigre, Corrientes, Pastaza, y Morona, recibieron los beneficios antes citados. En total, las unidades de la Fuerza Fluvial visitaron 119 poblados. Ocho mil seiscientos sesentiocho personas recibieron atención médico-sanitario y odontológico y se les proporcionó medicinas gratuitas para su total restablecimiento. Igualmente se inspeccionaron ciento cincuenta y cinco escuelas primarias y centros de alfabetización, dotándolas de material de trabajo y útiles escolares.

Se asesoró a novecientos cincuenta centros agro-pecuarios, proporcionándoles ayuda técnica y directivas para la mejor productividad de tierras de sembrío y asistencia veterinaria.

Durante el presente año, se ha dispuesto la ejecución del Plan Cívico Fluvial de 1964, teniendo como base las experiencias del Plan anterior y am-

pliando los beneficios de esta acción a los ríos Amazonas, Ucayali, Pachitea, Pichis, Yavarí, Yavarí Minin, Yaquerana, Pocaya, Tapiche, Napo, Curaray, Putumayo, Marañón, Huallaga, Morona, Pastaza y Tigre.

Las cañoneras que han tomado parte en este Plan han sido las siguientes: "Loreto", "Amazonas", "Marañón", "Napo", "América" y "Ucayali", partiendo inicialmente del puerto fluvial de Iquitos.

**Sanidad.—**

El personal médico-odontológico de estas Cañoneras ha atendido hasta la fecha, más de 9,500 consultas facultativas en las cinco etapas realizadas. Esta alta cifra refleja la esforzada labor Médico de la Marina de Guerra y del Ministerio de Salud Pública, estableciendo un record de asistencia médico-sanitario en beneficio de los habitantes ribereños de los ríos mencionados.

**Fomento.—**

Levantamientos de cartas y planos de los terrenos que se venden o alquilan para su explotación, traslado de materiales para las obras de construcción de las carreteras o refinerías de petróleo.

**Hacienda.—**

Visitas a las Aduanas y resguardos en las fronteras, recomendando la formo cómo puede ser hecho el control,

**Defensa Nacional.—**

Traslados de guarniciones militares a nuestros pueblos de la frontera, así como aprovisionamiento de los mismos, traslado de contingentes de sangre y licenciados; vigilancia de los ríos y observando que las leyes se cumplan.

**Educación.—**

El poblador de nuestra selva se caracteriza por su espíritu de empresa y sacrificio y tiene una inquietud cultural profunda a la que la Marina colabora. En coordinación con funcionarios de Educación Pública, se desarrollan cursillos de alfabetización en los diversos poblados visitados, así como se inspeccionan las Escuelas, dotando a éstas de materiales educacionales e impartiendo las directivas necesarias paar el mejor funcionamiento de los locales escolares. Asimismo, se sostienen charlas educativas con la asistencia en pleno de los habitantes de los villorios.

**Fomento Agropecuario.—**

Conjuntamente con los funcionarios del Ministerio de Agricultura, se inspeccionan las granjas y fundos aledaños, proporcionando a sus conductores las directivas técnicas y los materiales para la más eficiente producción agrícola y pecuaria.

Técnicos veterinarios proporcionan asistencia técnica y material a los incipientes criaderos, distribuyendo medicinas y vacunas. Igualmente se reparten semillas seleccionadas para

mejorar las plantaciones de cacao, café, yuca, hortalizas y otros.

**Justicia y Culto.—**

Traslados de funcionarios judiciales. Colaboración con los Sacerdotes o Capellanes castrenses para la administración de sacramentos del bautizo y Matrimonios.

**Relaciones Exteriores.—**

Adquisición de datos de nuestros territorios fronterizos, así como de investigaciones en los litigios de ciudadanos de los países vecinos con nuestros connacionales. Demarcación de fronteras.

**Reafirmación de la Nacionalidad.—**

Una de las satisfacciones más gratas que ha deparado el Plan Cívico Fluvial, al margen de la ansiada asistencia integral de los pobladores selvícolas, consistió en hacer flamear el Pabellón de la Patria, enarbolado en las eficientes Cañoneras de nuestra Marina de Guerra en los remotos pueblos fronterizos de nuestro territorio; inyectando a los esforzados pioneros peruanos, el aliento y la esperanza en su lucha constante en la selva por la prosperidad y grandeza de la Patria.

Señores, la selva es el fruto del Perú, se dice con frecuencia. Esta no es una hipérbole. Ella es tan grande en extensión, son tan numerosas sus posibilidades, que en realidad, reserva ancho campo al desarrollo de la agricultura, el comercio y la industria nacional. No debe creerse sin embargo, que llegará a obtenerse de ellos los beneficios que se espera dejándola abandonada a su suerte.

Colaboremos todos los peruanos en el desarrollo de la Amazonía; cada uno de nosotros en la esfera de nuestras actividades, tal como la Marina lo viene haciendo desde hace cien años, con las mismas altísimas miras que guiaron la acción de sus Jefes y Oficiales que rindieron el tributo de su entusiasmo y energía, en pró de esa región que es parte de nosotros, de nuestro amado Perú.

Gracias.

Lima, 28 de Setiembre de 1964.





# CRONICAS DE AYER

**TRADICIONES NAVALES PERUANAS.—**

Por: el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

Al Capitán de Corbeta A.R.A.
JULIO ANTONIO TORTI

## El Inca del Mar - Océano

Quien entre gallos y media noche del jueves 22 de octubre de 1964, paseando por Buenos Aires hubiese pasado por la esquina de Callao y Vicente López, de tener buen oído y ser curioso, se hubiera detenido a escuchar. Dentro de un departamento cercano, bohemio y elegante a la vez, se tocaba cierta música foránea —alegre y dicharachera—, que filtrándose por los intersticios de las ventanas irrumpía inusitadamente en la calle, entre acompasados palmoteos e ingeniosos contrapuntos de versos:

Si yo, me viera contigo
la llave a la puerta echada,
¡y el herrero se muriera!
¡y la llave, se quebrara. . .!

Un diablo se cayó a un pozo
y otro diablo lo sacó;
y otro diablo preguntó:
¿cómo diablos se cayó?

Llevando en sus letras la clásica "lisura" de una Lima antañera y colonial, los valsecitos criollos, los tonderos, festejos y marineras recordaban a la patria lejana, invitando a quienes bailaban a balancear la cabeza con donaire, mientras bajo ellos, los pies traviesos y dibujantes, ejecutaban figuras con punta y tacón, tratando de bordar filigranas sobre el piso,

fuera del control de sus dueños y amparándose en la añoranza que rompe cualquier protocolo social.

Trataba lector de describirte la parte peruana de aquella reunión, cuando súbitamente he recordado el tango y la milonga. El sector argentino, en simpático desquite y en demostración de ritmo elegante y pinturero, tuvo de inmediato que abordar su plato fuerte: ¡Había que ver qué cortes en los pasos, qué compás tan isócrono y qué figuras! Sin duda alguna que el tango le da acento a Buenos Aires y le llega hasta la médula misma, susurrándole al oído cosas que deben ser muy tiernas, románticas y dignas de ser guardadas dentro del corazón. En fin..., ¡así es esa linda tierra!

Como comprenderás lector amigo, tantos dimes y diretes y tantas justas de baile, atentaron contra el encerado de los Vargas Prada, porque el piso era de ellos. Capitán de Navío él y Agregado Naval a la Embajada del Perú, junto con su distinguida esposa se habían constituído en anfitriones de una cena íntima, ofrecida al Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Julio Giannotti y señora, a la cual fueron invitados marinos de su patria y de la Argentina. ¡Bonita manera de pagarles la hospitalidad!

Pasaré lista a ver si les recuerdo, por si algún día debemos responsabilizarles en materia de daños y perjuicios: los Verzura, Francos, Chingotto, Galmarini y los Torti, por el lado argentino; nuestro Embajador y señora de Ugarteche, los Giannotti, Trivelli, Elguera y los Valdizán en el sector peruano (perdónenme si el relato se asemeja al de un partido de foot-ball, no era mi intención que así resultara). Al arco..., digo a la espectativa, los Vargas Prada, atentos como siempre a pasar entremeses y bocadillos o a llenar los vasos antes y después de la cena, ¡qué anfitriones, Dios mío!

Cierto argentino, entusiasta del "cante jonde" —cuyo apellido me reservo por razones obvias—, nos dio una demostración de baile español encarrujando las manos por sobre la cabeza y chasqueando dedos, mientras con salero y todo pinturero él, taconeando sobre el sitio musitaba "in crescendo": ¡Olé!, ¡Olé!.

Lástima que la música aquella era una "marinera" peruana, sin vestigios de parentesco con la jota aragonesa.

Para tranquilidad de los nombrados ut supra, algunos de ellos —los más serios o quienes tenían compromisos antelados—, se retiraron antes de la hora del aquelarre. Después de las doce, quedó reducido el grupo y quebramos los protocolos.

Daba gusto la fiesta aquella. Era un rincón naval de características internacionales, en el que los marinos —como siempre— proseguían interminables conversaciones sobre anécdotas relacionadas con la carrera. Sus esposas —como es de rigor—, hablaban de "trapos" (vulgo: vestidos), de adornos o sobre las pellejerías que alguna vez pasaron durante los alumbramientos.

De pronto me llamaron adentro. Sin saber de qué se trataba, penetré a una habitación interior. Instintivamente casi me pongo en posición de firmes, porque delante mío había un personaje provisto de una banda presidencial que le cruzaba el pecho: me anunciaron al Inca del Mar-Océano y Presidente de la CONERA, Gran Condestable de la Muy Noble, Muy Distinguida y Muy Simpática Orden de la Conera de Lujo, con Banda de Babor a Estribor y Ancla a la Pendura.

Dentro de todos esos títulos —incluso dentro de la banda aquella—, ¡estaba nuestro Agregado Naval, Capitán de Navío Pedro Vargas Prada! ¿qué pensar de aquello?

Averiguando, me enteré: la sigla C.O.N.E.R.A., corresponde a la entidad llamada Cámara de Oficiales Navales Extranjeros en la República Argentina. Fundada e iniciada por el Capitán de Navío A.R.A. (R), Dn. Oscar B. Verzura, es una institución que fuera de hacer aumentar los lazos de confraternidad entre Agregados de Marinas hermanas, honra al sentido naval del humor que se tiene en la Argentina.

Banda, documentos y pergaminos fueron puestos a mi disposición para escribir este artículo. El distintivo era un tejido blanco de rabizas entrelazadas y muy marinero, con una insignia central representando un timón de cabillas bordadas; la Orden del Calabrote remataba, casi sobre las borlas, con un ancla de bronce encepada y a la pendura.

¿El documento de Fundación de la Orden?: un discurso corto, ameno y socarrón, pronunciado por el Capitán de Navío Verzura, a bordo de la célebre fragata "Sarmiento" y con motivo de instituirse aquella nueva Asociación.

¿Los pergaminos?, bueno, debemos hablar en singular: tan sólo el Acta Nº 5 puede darte una idea, lector amigo, del salero y la enjundia que se vierten en este tipo de reuniones, para nombrar a los funcionarios que tendrán su representación.

Y como nuestro Agregado Naval, el Comandante Vargas Prada, fue elegido primer Presidente de la CONERA, aquí está tu modesto servidor para —tan sólo copiando documentos originales—, darte una idea cabal (heurística), sobre la historia que hoy te traigo y que considero un nexo

más de unión entre argentinos y peruanos, especialmente en el campo naval y en su derivación —nunca bastante aplaudida—, del buen humor que en veces une a los marinos, quiéranlo o nó, como antorcha filosófica que ayuda a sortear las vicisitudes de la carrera.

Y hablando de antorchas, para no seguirte aburriendo lector, mejor apago la mía y me voy a acostar.

Te dejo con los documentos: ¡ojalá te diviertan!

---

Discurso del Capitán de Navío (R) Oscar B. Verzura

Señores Oficiales Superiores
Señores Jefes,
Señor Oficial:

Tengo el alto honor de ser el promotor de esta reunión amistosa y fuera de todo protocolo y de constituirme en vuestro anfitrión, en el ámbito casi místico, que es para los argentinos y en especial los oficiales de marina, nuestra vieja, gloriosa y querida Fragata "Sarmiento".

Nada mejor pues, que este casco preñado de gratos recuerdos, que de por sí constituye y abarca más de la mitad de la vida de la Armada Argentina, para reunir en su seno, a la brillante oficialidad amiga, de las marinas extranjeras, a través de sus distinguidos representantes en la República Argentina.

Pero como esta reunión es fundamentalmente informal y por sobre todo de confraternidad y amistad, quiero dejar a un lado, exprofeso, el grave lenguaje de circunstancia, para que de ese modo y de ahora en adelante, se sienta cada uno de Uds. como en su propia casa.

Y no he creído nada mejor, para tal motivo, que ser el iniciador de una simpática idea que se ha manifestado espontánea ya en algunos de Uds. y que estaba buscando un principio de realización.

Están reunidos aquí un conspícuo núcleo de oficiales navales de países amigos, que nos traen, cada uno, un motivo de satisfacción y orgullo al sentirnos entre ellos, y es este momento oportuno para proponerles la formación de una Cámara de Oficiales Navales Extranjeros en la República Argentina (C.O.N.E.R.A.) que tendría, como misión fundamental promover la unión, amistad y confraternidad de todos los hombres de mar acreditados por distintos motivos en la República Argentina, como un modo de aunar las relaciones de sus pueblos a través de la vieja y tradicional camaradería naval.

Los aquí presentes formarían el núcleo constitutivo de esta Cámara, al que nos adherimos con fervor porque estamos convencidos que de la armonía internacional de cada uno de los sectores sociales, surge también la armonía y compenetración global de los pueblos.

Y ahora, señores, al fijar estas ideas, permítanme Uds. dejar sentada vuestra identidad, con el símbolo que habrá de calificar en adelante ese espíritu de amistad, unión y solidaridad, con el Cordón de la Orden del Calabrote, que habrá de unir, con nudo marinero firme e indisoluble, a los oficiales navales extranjeros en la República Argentina.

Señor Capitán de Navío Dn. JOSE POBLACIONES GARCIA, de la Armada de España, representante de la vieja Madre Patria, para que al son de gaitas y castañuelas y el revolar de mantones, aporte a esta Cámara la tradicional hidalguía hispana, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de TORERO DEL MAR. Vá aquí un cariñoso recuerdo al señor Capitán de Navío Dn. MANUEL DE LA PUENTE Y MAGALLANES.

Al señor Capitán de Fragata (moralmente de Navío) Dn. GUSTAVO A. MESTRE de la Armada del Uruguay, viejo marinero oriental, amigo y compañero de las gestas bravas de la Patria, para que este símbolo acorte aún más los lazos de amistad apenas separados por el Río de la Plata y aporte a esta Cámara, la solidaridad y hospitalidad tradicionales del pueblo uruguayo, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de GRAN MARINERO CHARRUA.

Al señor Capitán de Navío Dn. PERCIVAL ERIC IRVINE BAILEY de la Armada de la Gran Bretaña, representante de una gran estirpe naval, hecho por necesidad de territorio a las manifestaciones más cabales de la vida marinera, para que al sonar de pífanos y tambores nos traiga a esta Cámara, la sempiterna serenidad y clara decisión de los pueblos británicos, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de GRAN CONTRAMAESTRE DE LOS SIETE MARES.

Al señor Capitán de Navío Dn. OCTAVIO SAMPAIO FERNANDEZ de la Armada del Brasil, hermano del gran país de las fabulosas riquezas y los enormes contrastes, para que aporte a esta Cámara la afectuosa amabilidad típica del pueblo brasilero, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de O MAIS GRANDE BANDEIRANTE DO MAR.

Al señor Capitán de Navío Dn. RICARDO OSUNA GONZALEZ de la Armada de Chile, compañero de las viejas horas americanas, para que, a través de los Andes inconmensurables y al son de alegres cuecas, nos traiga a esta Cámara la representación de los hermanos del Pacífico Sud, le otorgamos la Orden del Calabrote en su carácter de HIDALGO ROTO DEL MAR.

Al señor Capitán de Navío Dn. PEDRO VARGAS PRADA de la Armada del Perú, unidos a nosotros y al pueblo chileno en la gesta triunfal de San Martín, para que aporte a esta Cámara la distinguida gentileza y reconocida caballerosidad de su raza, heredera de las tradiciones incaicas del sol y de la tierra, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de INCA DEL MAR OCEANO.

A los representantes de la Armada de los Estados Unidos de América, señor Capitán de Navío Dn. ARCHIBALD JOHN Mc EWAN, señor Capitán de Navío don NEAL ALMGREN, señor Coronel USMC Dn. HENRY VAN JOSLIN, señor Capitán de Fragata Dn. ARMANDO CANALEJO, señor Capitán de Corbeta Dn. ROBERTO R. BRINER y señor Teniente de Navío Dn. ROBERTO K. LEOPOLD, hermanos del gran país del norte, para que con sonar de blues y ritmos de charlestons, traigan a esta Cámara el espíritu de la democracia y progreso característico del gran pueblo norteamericano, le otorgamos la Orden del Calabrote en su carácter de COW-BOY OF THE SEA.

Al señor Capitán de Corbeta Dn. YVES CERBELAUD de la Armada de Francia, heredero de la libertad, para que bajo el palio tutelar del Arco del Triunfo y a la sombra majestuosa de la TOUR EIFFEL, traiga a esta Cámara el buen gusto y refinamiento del genio francés, se le concede la Orden del Calabrote en su carácter de GRAND MARECHAL DE LA MER AVEC CHAMPIGNONES.

Señores, muchas gracias.

BUENOS AIRES, 23 de abril 1964.

OSCAR B. VERZURA
Capitán de Navío (R.S.)
Subsecretario de Marina

---

## ACTA Nº 5 de la CONERA

En Buenos Aires, a los treinta días del mes de Julio de mil novecientos sesenticuatro, a bordo de la gloriosa Fragata SARMIENTO.

ATENCION GENERAL, MUCHA ATENCION

**ALEGRO MODERATO.**

Ahora viene lo bueno

Ahí vá lo imprevisto.

Nos vemos obligados a romper las fórmulas convencionales y tópicos empleados usualmente para esta clase de actos y formalidades ante un caso especial, completamente nuevo.

Se trata, nada más y nada menos, que de reconocer por vez primera y sin que sirva de precedente, las más destacadas cualidades CONERILES o CONERIGAS de un extrañable compañero que en todo momento ha dado pruebas de unas virtudes tan estupendas que muchos quisiéramos poseer, aunque no fuese más que en los días de fiesta.

Su nombre, seguramente está ya en la mente de todos, pero diremos que se trata del:

INCA DEL MAR-OCEANO

nuestro buen amigo

¡PEDRITO!

(aplausos)

quien, en elecciones democráticas y dirigidas, ha sido designado PRESIDENTE de la Asociación de Agregados Militares, Aéreos y Navales.

Esta ASAMBLEA, para reafirmar esa designación y haciendo uso de su reconocido ardor y fervor democrático-potencial-indiscutible e inapelable, acordó, por unanimidad de las buenas, sin género de dudas, y sobre todo porque le dio la gana, conceder al insigne compañero el título único de:

GRAN CONDESTABLE

de la

MUY NOBLE, MUY DISTINGUIDA Y MUY SIMPATICA ORDEN

DE

CONERA DE LUJO

CON

BANDA DE BABOR A ESTRIBOR

Y

ANCLA A LA PENDURA

que en el mundo sólo podrá ostentar él y sus descendientes hasta la cuarta generación espontánea y cuyos atributos podrá usar de civil o de uniforme, siempre que tome sus precauciones, de día y de noche, pero en este caso le recomendamos que largue unos grilletes de cadena para no garrear

Este nombramiento y título le da derecho a invitar PISCO siempre que lo desee y lo tenga. Para conmemorar tan señalada fecha, se declaran festivos todos los días 30 que caigan en domingo.

Y no teniendo nada más de que tratar, después de leída, la firman todos los presentes a bordo de la Fragata SARMIENTO.

APLAUSOS Y FIRMAS.

# Tríptico Sobre un Héroe

La Punta, 7 de diciembre, 1964.

Señor Coronel E.P. (R)

Dn. Néstor Gambetta

Presidente de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.

LIMA.

Estimado señor Presidente:

En la última Asamblea General de nuestra Institución, fue presentado un pedido en el que se solicitaba efectuar la gestión pertinente, para que en atención al heroísmo y méritos de uno de los Oficiales del "Huáscar", el entonces Teniente Primero Dn. Fermín Diez Canseco, se trasladaran sus restos a la Cripta de los Héroes.

Como Ud. recordará, en dicha sesión pedí se me otorgara el uso de la palabra, para hacer recuerdo del Teniente Segundo, Dn. Carlos Artamino de los Heros, quien junto con Diez Canseco participó el 28 de agosto de 1879 en un acto heroico sin precedentes en nuestra Historia, arrojándose al mar en las aguas de Antofagasta para desviar —con su cuerpo— un torpedo lanzado por el "Huáscar", arma que por deficiencias mecánicas desvió su rumbo, retornando hacia el buque propio y poniéndolo en grave peligro de ser impactado.

Estimo personalmente, que todos los hombres que figuran en la historia resaltan por un hecho conspicuo más que por otros, o por una actuación mantenida y notable a través de sus existencias. En el caso particular de Diez Canseco, es sin duda alguna su acto heroico de Antofagasta. ¿No es justo, señor Presidente, que a quien con él demostrara igual arrojo y desprendimiento para exponer su vida, se le considere en igual nivel de méritos, si cabe justipreciar comparativamente a los valientes?

Pues bien, para mí, este es el caso de los Heros. Sin embargo, y quizás por las circunstancias de haber muerto en el combate de Antofagasta poco después del acto heroico que tanto le distinguió, la posteridad ha echado un tanto al olvido su memoria —injustificadamente por cierto—, siendo hora ya de que se le vindique.

Debo añadir algo más, señor Presidente: después de haber evitado de los Heros —con riesgo inminente de su vida—, que la lancha torpedo aquella hundiera al "Huáscar", se ofreció como voluntario para recuperarla y lo logro, trayéndola a bordo a remolque con otro bote, para lo cual tuvo que comprometer nuevamente su seguridad personal, acercándose en la rada hasta casi un cable de distancia de los buques enemigos "Magallanes" y "Abtao".

Horas después, a las tres de la tarde del 28 de agosto de 1879, una granada enemiga hizo volar en pedazos el cuerpo del Teniente Segundo Carlos de los Heros.

Como este ha sido un brevísimo resumen de la gallarda actuación de aquel valiente oficial, según Ud. me lo solicitara, me permito reforzar —epistolarmente—, el pedido que hiciera sobre la necesidad que todos los peruanos tenemos de vindicar su heroica memoria, satisfaciendo una deuda que no debe pagarse con la moneda del olvido.

Para el efecto anexo copia textual de dos documentos —que de por sí parecen hechos para apoyar mi pedido—, los mismos que explicarán plenamente lo que he querido resumir en líneas anteriores. El primero se encontraba en el Archivo General de Marina hasta hace tres años (probablemente haya pasado al Museo Naval, a raíz de un oficio mío al Comandante General respectivo). El segundo es una carta dirigida por Grau al padre del Teniente de los Heros, comunicándole su pérdida (Archivo de familia.— Fue publicada hace algún tiempo, en "El Comercio", de Lima).

Consciente de estar cumpliendo con un deber de peruano y de marino, remito a Ud. la presente justificación de mi solicitud, para que, en la Cripta de los Héroes, se coloque una placa recordatoria en homenaje a de los Heros, ya que su cuerpo fue desmembrado por la granada que le segó la vida, desapareciendo totalmente y quedando tan sólo como legado fúnebre e histórico el fragmento de la bomba que deshizo sus entrañas, último contacto material que tuvo en vida antes de pasar a la gloria.

El Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

Lima, a 2 de Mayo de 1885

Excmo. Señor:

La Asamblea Constituyente, en atención al heroico comportamiento de los Tenientes Primero y Segundo de la Armada Nacional, Dn. FERMIN DIEZ CANSECO y Dn. CARLOS DE LOS HEROS, el 28 de agosto de 1879, en las aguas de Antofagasta, donde salvaron al monitor "Huáscar" de la acción de un torpedo, lanzándose sobre éste y apartándolo de dicha nave, ha resuelto declarar a ambos Oficiales Beneméritos de la Patria en grado heroico; disponer que se ascienda al primero a la clase inmediata a la que actualmente obtiene; y conceder a los dos una medalla de oro, la cual llevará, en el anverso, la imagen del monitor "Huáscar", al frente de las fortificaciones de Antofagasta, con esta inscripción: "Fue uno de sus valientes; y en el reverso, un torpedo flotando sobre el mar. En la parte superior, este mote: "LA PATRIA SATISFECHA"; y en la inferior, esta data, "Antofagasta, Agosto 28 de 1879".

Lo que comunicamos a V.E. para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dios güe a V.E.
Firmado
Manuel Tovar
V. Presidente de la Asamblea

Al Excmo. Señor Presidente
Provisorio de la República
Firmado
Juan P. Lanfranco
Secret. 1º de la Asamblea

Firmado
Max. Mas
Secretario de la Asamblea

Lima, Mayo 12 de 1885

Cúmplase, publíquese y expídase el despacho respectivo.

Rúbrica del Señor Presidente de la República
Firmado
Echenique

(Archivo General de la Marina)

Arica, setiembre 18 de 1879

Sr. Dr. Dn. Juan de los Heros

Señor de toda mi consideración:

Sumamente conmovido tengo el honor de dirigir a usted la presente, para manifestarle el profundo sentimiento que he experimentado, con motivo de la sensible pérdida de su hijo Carlos, acaecida el 28 de agosto último, al frente de Antofagasta, combatiendo con los enemigos de la Patria.

Si al recordar este acontecimiento y cumplir tan penoso deber, sólo tuviese en mira dar testimonio de haber visto sucumbir a un valiente, pronto estaría satisfecho mi propósito, pero me mueve además y me aflige sobre manera recordar, sin esperanzas de volverle a ver, a uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes: su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden adornar a un oficial, estaban reunidas en él y se notaban con sin igual naturalidad. Prueba de estas recomendaciones es el inconsolable pesar con que todos en el buque, todos desde el que suscribe hasta el último de los marineros, le recuerdan con cariño y se disputan las manifestaciones más sinceras de su sentimiento.

Honor y gloria son los legados que hemos recogido los que le vimos en su último momento, y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, tramítole este precioso legado (1) que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia.

Dígnese usted aceptar y trasmitir al seno de su respetable familia, a la par que estos sentimientos, los de particular aprecio con que me es honroso suscribirme de ustedes muy atento amigo S. S.

Firmado
MIGUEL GRAU

(1).—El envío a que hace referencia el Comandante del "Huáscar", era el fragmento de la granada que matara a de los Heros.

**(Archivo familia de los Heros.— Publicada en "El Comercio" hace poco tiempo).**

# Más Allá de su Deber

Por: el Capitán de Navío A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

De tez morena, perfil aguileño, frente ancha y pobladas cejas, el Capitán de Navío Dn. Juan Noel Lastra poseía un semblante grave y adusto. Era un marino de la vieja escuela, de aquellos que no reparan en pormenores sino que siempre van al grano, sin detenerse en fruslerías ni en patatines, como esos que para ahorrar sílabas dicen ¡ca! en vez de caramba, sin redoblar la interjección para no pasar por desacomedidos.

Con un semblante grave y adusto, hecho más serio si se quiere debido al negro bigote y a las espesas y acicaladas barbas que se dejaba crecer, tenía no solamente apariencia sosegada sino también enérgica, corroborada ampliamente por el inocultable prognatismo de su recio mentón. Hijo de Dn. Agustín de Noel y de Dña. María Lastra, justamente por no reparar en "de" demás o en "de" de menos, no se firmaba ni se firmó nunca su nombre usando tan aristocrático lazo entre el de pila y el apellido sino simplemente Noel, a secas, como acomodaba mejor a su recio carácter y a su laconismo casi espartano.

Nacido en el puerto norteño de Paita, en el año de 1813, llevaba en sus venas sangre de rancias familias españolas y de caciques notables de Colón. Quizás por ello se retrataban a un tiempo, en su personalidad, la audacia y el orgullo del peninsular dándose de la mano con la sencillez, estoicismo y valentía característicos del indígena.

De niño había recibido esmerada educación en España, en el Colegio de Nobles de Vergara, tal como correspondía a su ancestro genealógico en el que los Velasco, de la Vega, Luna y Leiva, figuraban emparentados con la familia de Noel. De joven y una vez terminados sus estudios, volvió a la patria en donde le fue fácil abrirse campo y forjarse un porvenir en la Marina Mercante. Contaba tan sólo veintitrés años cuando fue nombrado capitán de la goleta "Caupolicán", que se dedicaba al comercio de cabotaje, allá por el año de 1838.

La escuela del mar contribuyó en mucho a templar el carácter de Noel. Recién terminoban los días en que las tripulaciones, formadas en cubierta y acodados sus hombres, entonaban cristianamente el acostumbrado canto matutino, como implorando al Altísimo protección para su barco:

Bendita sea la luz
y la Santa Vera-Cruz,
y el Señor de la Verdad
y la Santa Trinidad;
bendita sea el alba
y el Señor que nos la manda;
¡bendito sea el día
y el Señor que nos lo envía!

En ese ambiente tradicional y recio se forjó Noel, cuando aún se utilizaba el látigo para castigar determinadas faltas graves de la gente de mar; cuando el cepo o el trepar jarcias, para permanecer arrestados a horcajadas sobre las vergas, era pan de cada día en navegación, sin que importara el azote frío del viento ni las veleidades intemperantes del oleaje sino la disciplina, el trabajo eficiente y el estricto cumplimiento de las órdenes a bordo.

Un lustro después, en 1841, aquel capitán de goleta resolvió ingresar a la Marina de Guerra, y previos exámenes de singular lucimiento, obtuvo el grado de Alférez de Fragata de la Armada Nacional.

A partir de ese momento podría decirse que la carrera de Noel se tornó meteórica: en casi trece años logró ostentar los galones de Capitán de Navío, no obstante haber estado sirviendo la mitad de ellos en la Selva, cumpliendo diferentes comisiones que le fueron confiadas. Durante su estada en la Amazonía, su superior directo, el Capitán de Navío Juan José Panizo, había hecho sobre nuestro protagonista la siguiente apreciación: "Como jefe de una columna en Chanchamayo, he reconocido en el Comandante Noel integridad y constancia...".

Seis años permaneció aquel joven oficial en aquella región; de su propio peculio hizo los gastos necesarios para construir el puerto y fortaleza de San Ramón, dedicándose durante ese lapso a penosas tareas destinadas a contener las irrupciones de los indígenas.

Una referencia por demás interesante sobre tan valiente marino, demuestra la envergadura de su carácter y sus rápidas decisiones. Examinémosla lector: Se relata que encontrándose al mando de la corbeta de guerra "Libertad" y en ejercicio de un bloqueo sobre el puerto de Huanchaco, el navío de la Armada Británica "Cormorán" intentó romper el asedio. Dada la notable superioridad del buque inglés, soñar en presentarle combate habría sido poco menos que una locura. Astutamente Noel se aproximó con su fragata al barco aquél, y al ser intimado —con cierta prepotencia — para que dejase libre el paso y suspendiera el bloqueo, res-

pondió el comandante extranjero con una frase digna de pasar a la historia:

—"¡En nuestra Santabárbara hay pólvora suficiente para volar juntos!"

---

En los últimos días del mes de abril de 1853, la fragata de guerra "Mercedes" a la sazón comandada por Noel, arribó al puerto de Casma para embarcar un contingente de reclutas. Designado el buque para prácticas de los guardiamarinas, llevaba en dicha ocasión a bordo al Ministro de Guerra y Marina General Allende.

Como quiera que embarcados los hombres destinados al servicio militar, su excelencia no veía la razón para permanecer más tiempo en el puerto, una vez que hubo llegado el vapor "Rímac" que remolcaría a la fragata hasta el Callao, como jefe de la expedición aquél General dispuso que zarparan ambos buques, aunque fuera a media noche, pese a que la prudencia aconsejaba no hacerlo.

El Comandante Noel, consciente de su responsabilidad y del peligro existente, se permitió exponer al Ministro algunas valederas razones de índole profesional, sugiriéndole postergar el zarpe hasta el día siguiente. No fue escuchado y se dio la orden definitiva: saldrían de todas maneras, según lo ya dispuesto.

A las 2330 horas del día 1º de mayo, sin casi haber contado con tiempo para envergar las velas y tenerlas listas para cualquier emergencia, se pasó el remolque al "Rímac", saliendo ambos buques con viento fresco de la rada de Casma.

Había ya franqueado el convoy la boca del puerto, cuando la fuerte corriente del paraje y las estrepadas inevitables en ese tipo de faenas rompieron el remolque. Con el velamen aún en bodegas y sin una lona envergada, la única maniobra aconsejable en aquél momento era intentar pasar una nueva espía al "Rímac", cosa que se efectuó, pero con tan mala suerte, que cuando ya estaba hecha firme volvió a romperse ante un nuevo estrechonazo.

Despiertos los pasajeros, incluyendo a algunas mujeres y niños que autorizadamente figuraban en el rol, pronto se armó la de Dios es Cristo, se alborotó el cotarro y comenzaron los gritos, llantos y soponcios, que mezclados con las órdenes a viva voz, las carreras y los atrenzos para maniobrar de emergencia, hicieron de la cubierta un pandemoniun; una especie de Juicio Final en el que cada alma, en vez de buscar su correspondiente cuerpo como diz que ha de suceder, trataba de abotonarse el cuero lo más posible para no perderlo o mojárselo, procurando evitar presentarse

ante el Supremo Hacedor antes de tiempo, con la cabeza rota, despernancada o empapada de pellejo, descuidos que dentro del protocolo celeste deben caer gordos a Nuestro Señor.

La lobreguez de la noche contribuyó sin duda a agravar la situación, impidiendo una más eficaz labor de los marinos para envergar las velas y procurar que el buque gobernara, desde que con obscuridad tal cundió el pánico entre los pasajeros, quienes sin saber a ciencia cierta lo que sucedía pero intuyendo el peligro, aumentaban con sus gritos el desorden promovido por los más timoratos y sembraban de impedimentos el trabajo de la tripulación. Transladándose de una banda a otra presos del temor, desorbitados los ojos y con desesperados movimientos de violencia, no se detenían ante los cuerpos de quienes resbalaban sino que pisándoles sin contemplaciones, pasaban por sobre ellos en su egoísta intento de buscar, antes que nada, su propia salvación.

Los Oficiales trataban mientras tanto de imponer serenidad y poder controlar la situación del buque, el que, sin medios para contrarrestar el efecto del mar, se abatía más y más sobre los peligrosos arrecifes costeños, muy cercano a la temida Roca Negra. Los esfuerzos de Noel y su gente fueron vanos: empujada la "Mercedes" por la corriente del paraje, sin remolque, velas ni gobierno, la fragata fue a estrellarse contra la saliente rocosa plena de filosas puntas, que a manera de traicioneros puñales de piedra, abrieron las entrañas de su casco y la hicieron zozobrar.

El comandante Noel, por el hecho de que autorizado por la Superioridad Naval había embarcado en la "Mercedes" a su propia esposa, se vio precisado a librar —por instantes que debieron parecerle siglos—, una tremenda lucha entre sus más caros sentimientos y su deber de marino. Dados su carácter e integridad tuvo que predominar el último. De inmediato dio orden para organizar el salvamento, arriar los botes y embarcar de primera intención a las mujeres y a los niños. Haciendo bajar a su cónyuge en una de esas embarcaciones, permaneció insensible a sus ruegos y súplicas para que abandonase el buque antes de que se fuera a pique. Sordo a los requerimientos de quienes le urgían a dejar la nave y ponerse a salvo, continuó serenamente impartiendo otras disposiciones para salvar el mayor número posible de vidas, mientras que la "Mercedes", inundada casi por completo y crujiendo en forma amenazadora, se hundía irremediablemente en el agitado mar de Casma.

El salvamento aquél fue obra sin duda de sus postreros esfuerzos para no ahondar más la tragedia. De ochocientas personas entre hombres, mujeres y niños, la rapidez del hundimiento sólo permitió que fueran cien los sobrevivientes.

Y mientras que la desesperación acicateaba a los náufragos, haciendo que sus gritos llenaran el espacio, de súbito el borboteo del buque al hundirse hizo a más de uno de aquellos desgraciados volver el rostro, obligándoles a yuxtaponer un gesto de admiración sobre su mueca de tragedia

El comandante Noel, de pie serenamente sobre la cubierta de su buque, comenzaba ya a perderse dentro de la inmensidad del mar. Cercano a la regala de babor, oía impasible las voces que le pedían a gritos que se salvara; entre ellas predominaba la de su esclavo mimado, quien con lágrimas en los ojos le suplicaba que así lo hiciese.

Noble y sereno, con la faz inmutable y seguro de haber hecho todo lo que pudo para economizar vidas, ante la insistencia de quienes se lo pedían respondió con una frase homérica que transponía los límites de su deber:

—"El comandante de un buque de guerra no debe sobrevivir a su pérdida. . ., ¡su deber es hundirse con su barco!"

Y las olas del mar de Casma se cerraron sobre él, sepultándole para siempre en su seno.

---

El 10 de mayo de 1853, el Gobierno expidió un Decreto Supremo honrando la memoria de Noel; disponiendo que el vapor "Rímac" llevara su nombre y que su retrato, adquirido por el Estado, se colocara en las cámaras de oficiales de nuestros buques de guerra.

Pero como al diablo le da —en ocasiones—, por hacer olvidadizas a las personas, Carrampempe ha logrado que con el tiempo nos vayamos descuidando de las disposiciones acertadas del Ejecutivo, recordando a Noel muy de vez en cuando, casi solamente cuando hablamos de historia o cuando escuchamos cantar su himno a los cadetes de nuestra Escuela Naval.

Como el noble Noel prefiramos
a salvarnos, a otros salvar. . .

¿Hay derecho, lector amigo? Al terminar estas líneas —que se escriben en 1964—, me interrogo a mi mismo: admiro su sacrificio y su ejemplo; pienso en la justicia que animó a nuestro Gobierno de entonces, para tratar de perpetuar su memoria.

Pero, ¿y de su nombre en un buque; de su retrato en las cámaras de oficiales, qué?

¡Las del humo!

# Acotación Naval en Gotero

Por el Capitán de Navío A.P. (R)
J. J. ELIAS

(CONTINUACION)

Gota Nº 26.—(1857)

**El relojero que servía a la Marina.**

En esta época el relojero que trabajaba con la Marina era don Juan Hern. Así encontramos que el 21 de Agosto de 1857, se da una orden para pagarle al citado Hern, por la compostura de un cronómetro y cinco compases pertenecientes a los Vapores de guerra **Loa** y **Ucayali,** la cantidad de once pesos y seis reales.

---

Gota Nº 27.—(1857)

**Quien suministraba el agua dulce a la Escuadra.**

Quien suministraba el agua dulce a los Buques de guerra era por esta época don Gregorio García. Así encontramos que el 5 de Octubre de 1857, se da una orden por el Comandante General de Marina don Manuel Layseca, para abonarle al citado García la cantidad de ciento cincuenta y cinco pesos con cuatro reales, por el agua suministrada a la Escuadra durante todo el mes de Setiembre de 1857.

---

Gota Nº 28.—(1858)

**Pago al relojero Hern.**

El 19 de Febrero de 1858, se abonó al relojero Hern por la compostura de un compás de bitácora perteneciente al Vapor de guerra **Izcuchaca,** la suma de doce reales.

---

Gota Nº 29.—(1863)

**Para evitar el saqueo a bordo de la Fragata "Callao".**

Con fecha Octubre 9 de 1863, la Mayoría de Ordenes del Departamento le pasa al Teniente Primero, encargado del Pontón **Ucayali,** un oficio con el texto siguiente: "Esta Mayoría, sabe que antes de ayer abordaron a la Fragata **Callao** toda clase de personas extrañas, y sin miramiento alguno, han hecho como un saqueo de todos los objetos que encontraban en las Cámaras de dicho buque, debiendo Ud. haber evitado ese abuso, puesto que se le habían hecho prevenciones a ese respecto.—Por consiguiente, se le ordena a Ud. bajo su responsabilidad, que vigile, estorbe, prohiba, y tenga el mayor cuidado, que nadie de personas extrañas se embarque en la Fragata, pues aún así me lo ha pedido Crosby y Ud. procurará ir recogiendo y trasbordando al **Ucayali** todos los objetos menudos de las Cámaras y artículos manuables del buque que pudieran correr detrimento, llevando una relación o inventario de lo que vaya trasbordando, para someterlo al conocimiento de la Mayoría y practicar su entrega.—José María Silva Rodríguez".

---

Gota Nº 30.—(1864)

**Cambios de colocación.**

Con fecha 5 de Enero de 1864, se comunicaba a la Armada que el Supremo Gobierno el 31 de Diciembre de 1863, había dispuesto que el Capitán de Corbeta don Gaspar Zelaya, Primer Ayudante de la Capitanía del Callao, pasara como Capitán de Puerto de Tumbes; que el Capitán de Corbeta don Carlos Castro, Capitán de Puerto de Tumbes, fuese trasladado a la Capitanía de Pacasmayo; y que, el Capitán de Puerto de Pacasmayo Teniente Primero don Miguel Ríos, debería pasar de Primer Ayudante de la Capitanía del Callao.

---

Gota Nº 31.—(1869)

**Construcción de Muelle, Malecón y Dársena en el Callao.**

Con fecha Agosto 16 de 1869, la casa comercial de los señores Templemann, Bergmann y Cia. celebró un contrato con el Gobierno del Perú para la construcción de un Muelle, Malecón y Dársena en el puerto del Callao, con derecho a su propiedad por el término de sesenta años, diez de los cuales sería de propiedad exclusiva, debiendo pasar, vencido dicho

término, al dominio de la Nación. Sin embargo, el término no comenzó a correr sino desde el 16 de Enero de 1874, en virtud de la Resolución Suprema de 2 de Abril de 1873.

---

Gota Nº 32.—(1872)

**Asesinato a bordo de la Blindada "Independencia".**

En la madrugada del 22 de Octubre de 1872, tuvo lugar a bordo de la Blindada **Independencia** un acontecimiento desgraciado, cuando el grumete Francisco Arias asesinó al primer guardián Manuel Jorge.

---

Gota Nº 33.—(1876)

**Medida respecto al Censo.**

El Decreto Supremo de 6 de Marzo de 1876, fijaba el 14 de Mayo siguiente, como día del censo general de toda la República; con tal objeto, el Coronel encargado de ese trabajo en el Callao, había puesto a la disposición de la Superioridad naval el número necesario de estados en blanco que deberían distribuirse en los buques y dependencias de Marina, para que el indicado día 14 fuesen llenados con los nombres de todos los individuos que existían en cada uno de ellos. A su vez, la Superioridad naval advertía a sus subalternos que, tanto el Ministerio de Gobierno como el de Guerra y Marina habían hecho las recomendaciones más eficaces para que en los estados o cuadros se llenasen las respectivas casillas con la más escrupulosa exactitud y minuciosidad, cooperando de esta manera a los fines que se había impuesto el Supremo Gobierno al ordenar la formación del censo, de que por mucho tiempo había carecido la Nación.

---

Gota Nº 34.—(1877)

**El inmortal Grau nombrado Comandante General de Marina.**

He aquí el nombramiento: "Oficio Nº 246.—Lima, Mayo 30 de 1877.—Sr. Capitán de Navío D. Miguel Grau.— S.E. el Presidente de la República estimando los servicios prestados por US. a la Nación y con el voto unánime del Consejo de Ministros, se ha servido en la fecha nombrar a US. Comandante General del Departamento Marítimo del Callao, en reemplazo del Capitán de Navío D. Diego de la Haza, cuya renuncia

ha sido admitida. Lo que me es grato comunicar a US. para su conocimiento.— Dios guarde a US. Juan Buendía".

---

Gota Nº 35.—(1879)

**Deja todo lo que posee a los pobres.**

El 13 de Enero de 1879, el Condestable artillero de la Fragata blindada **Independencia,** don Henry Debekir, que desde hacía algún tiempo había pasado a medicinarse al Hospital de Guadalupe, al encontrarse en estado de bastante gravedad, manifestó su intención de testar, legando a los pobres todo aquello que poseía. Esta circunstancia la puso el Director de Beneficencia en conocimiento del Comandante de la **Independencia,** solicitando que un Oficial de este buque presenciara la formación del testamento; al efecto, se comisionó al Oficial de Detall, quien al presentarse al citado nosocomio el día 13 de Enero en la tarde, se le dijo que acababa de verificarse aquella formalidad en el sentido que deseaba el enfermo.

---

Gota Nº 36.—(1879)

**Recepción oficial en Santiago del Sr. Lavalle.**

El 7 de Marzo de 1879 tuvo lugar la recepción oficial del Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en misión especial ante el Gobierno de Chile, don José Antonio de Lavalle, Senador de la República del Perú y su ex-Ministro en Rusia y Alemania. Dicen las crónicas chilenas: "Un numeroso gentío llenaba la entrada del Palacio y la sala de Gobierno. A la una de la tarde, S.E. ocupó en dicha sala el dosel presidencial y momentos después, el señor Lavalle y acompañantes fueron conducidos por el Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores y el Coronel Amengual, a la presencia de S.E. El señor Lavalle tiene una buena figura y pronunció con una voz clara y agradable un discurso de introducción. No así S.E., quien sea por emoción o por otra causa cuyo significado se nos escapa, habló tan bajo, que apenas el Ministro alcanzaba a oirle". Terminados los discursos, don José Antonio de Lavalle presentó a su Secretario don J. Melecio Casós, y al Teniente de Ejército señor Lavalle, hijo del Ministro que actuaba como **Attaché;** a continuación todos se retiraron a la sala de despacho del Ministerio de Relaciones Exteriores, donde después de una corta conferencia se separaron. Dice el cronista chileno: "Terminada la ceremonia, y cuando el señor Lavalle se retiraba de Palacio en el

coche de Gobierno, acompañado del Coronel Amengual y del Oficial Mayor señor Gana, dos o tres de los concurrentes vivaron a Chile, exclamaciones que no tuvieron eco ni debieron ser percibidas por la comitiva".

---

Gota Nº 37.—(1880)

**Muerte del Alférez de Fragata don Gil Cárdenas.**

Falleció en Ancón el 24 de Abril de 1880, el Alférez de Fragata don Gil Cárdenas, a consecuencia de la explosión de un torpedo que estaba encargado de conducir al Callao y ponerlo al frente de la Escuadra chilena.— Su viuda doña Virginia Ringold, recibió un montepío de 36 soles.

---

Gota Nº 38.—(1882)

**El Gabinete del Contra Almirante don Lizardo Montero.**

El 4 de Enero de 1882 el Contra Almirante don Lizardo Montero, Vice-Presidente de la República y titulado con el encargo del Poder Ejecutivo, estando en Cajamarca y deseoso de organizar un Ministerio, después de cesar en sus funciones la Secretaría general, nombró como Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Relaciones Exteriores al Dr. don Juan Manuel Arbaiza, Vocal de la Corte Superior de Justicia de Cajamarca. El Dr. Arbaiza propuso el siguiente Gabinete, que fue aprobado por Montero según Decreto Supremo del mismo día 4 de Enero de 1882, a saber: Dr. don Juan Manuel Arbaiza, Ministro de Relaciones Exteriores; don Jesús Elías, Ministro de Gobierno; Dr. don Mariano Alvarez, Ministro de Justicia; Coronel don Francisco García León, Ministro de Guerra y Marina; y el Dr. don Manuel María Rivas, Ministro de Hacienda.

---

Gota Nº 39.—(1888)

**Prefecto de Amazonas.**

El 22 de Noviembre de 1888, el Presidente de la República nombró Prefecto del Departamento de Amazonas, al Capitán de Fragata don Juan B. Cobián.

---

Gota Nº 40.—(1890)

**Fallecimiento del Capitán de Navío don Ricardo Cavenecia.**

El Capitán de Navío graduado don Ricardo Cavenecia, quien desempeñaba la Capitanía del Puerto de Pisco, falleció el 30 de Junio de 1890 a las 7 y 30 de la noche en la ciudad de Ica, según comunicaron sus deudos por telégrafo a Lima.

---

Gota Nº 41.—(1895)

**Entrada a Lima de Piérola.**

En las primeras horas del Domingo 17 de Marzo de 1895, el Ejército coaligado entra a Lima y se hace fuerte en la torre de San Agustín y Plazuela del Teatro.

---

Gota Nº 42.—(1900)

**Fallecimiento del Capitán de Fragata don José Manuel Silva.**

El Capitán de Fragata don José Manuel Silva, murió en el Callao el 20 de Mayo de 1900, contando con treinta y un años nueve meses de servicios prestados a la Marina.

---

Gota Nº 43.—(1904)

**Montepío del Dr. Felipe M. Rotalde.**

El 26 de Noviembre de 1904, el Ejecutivo puso el cúmplase a la Resolución Legislativa de 23 de Noviembre del mismo año, por la que se concedía por montepío a la viuda e hijos del Cirujano don Felipe M. Rotalde, el sueldo íntegro que éste disfrutaba a bordo del Monitor **Huáscar,** cuando se libró el glorioso combate de Angamos, abonable en su totalidad.

---

Gota Nº 44.—(1906)

**Se afirma la vida en el Crucero "Almirante Grau".**

En los Astilleros ingleses, el 14 de Noviembre de 1906 a las 9 de la mañana, principió el servicio de guardias en puerto a bordo del Cru-

cero **Almirante Grau,** por orden de su Comandante el Capitán de Navío don Gervacio Santillana; fue el primer Oficial que inició dicho servicio don Luis Aubry. Durante todo ese día 14, se continuó reforzando el costado de babor del buque, entre los cuadernas Nº 161 y 163, debido a alteraciones sufridas en las pruebas de artillería anteriormente realizadas; igualmente, prosiguió la reparación de la cubierta de popa, junto al tubo soporte del cañón de 6 pulgadas, y en babor y estribor, al pie de los cañones de 3 pulgadas Nos. 7 y 8.— Se recibieron numerosos artículos y materiales. Estaban efectuándose los trabajos de limpieza y el arreglo final del buque en los Astilleros.— El 17 de Noviembre de 1906, por ser día del lanzamiento del Crucero acorazado ruso **Runk,** los trabajos del **Almirante Grau** fueron suspendidos, por considerarse la fecha como feriado en los Astilleros.— El 19 de Noviembre de 1906, fueron entregados al Oficial de guardia don C. Jimeno, por el representante de la Casa Armstrong, los dos tubos lanzatorpedos del buque, lo mismo que todas las piezas y herramientas accesorias de ellos.

---

Gota Nº 45.—(1911)

**La felicitación por el Caquetá es también para la Marina.**

Con oficio Nº 135 de 21 de Agosto de 1911, decían los Secretarios de la Honorable Cámara de Diputados al Ministro de Guerra y Marina, lo siguiente: "En sesión celebrada el 19 de los corrientes (Agosto 1911), uno de los suscritos, Honorable Diputado por la provincia del Ucayali, formuló el pedido que trascribimos a continuación.— "Excelentísimo Señor.— En la Sesión celebrada el 5 del presente mes, la Honorable Cámara declaró, aprobando la moción formulada por el Honorable Señor Franco, "que el Comandante Benavides, así como los demás Jefes, Oficiales y Tropa que actuaron en el Caquetá, han merecido bien de la Patria".—El Ministerio respectivo, al que fue comunicado el texto de la moción aprobada, ordenó que ésta se pusiera en conocimiento de los Cuerpos del Ejército por medio de la respectiva Orden General; pero no dispuso que se hiciera igual cosa en las naves y dependencias de la Armada, juzgando, tal vez, que no estaban comprendidos en la moción los marinos que tomaron parte en ese hecho de armas. Como al aprobar la moción la Honorable Cámara tuvo en mente que ella comprendía a todos los valerosos combatientes en esa brillante acción, pido a V.E. se sirva ordenar que, con acuerdo de la Honorable Cámara, se dirija un oficio al Señor Ministro de la Guerra, manifestándole que dicha moción se refiere no sólo a las fuerzas del Ejército, sino también a las de Marina.— Por acuerdo de la Honorable Cámara, que defirió el anterior pedido, nos es honroso comunicarlo a US.

para su conocimiento y demás fines; participándole, al mismo tiempo, que el Honorable Señor Franco se adhirió a él.— Dios gue. a US.—Firmado: Arturo Rubio.— Julio Abel Raygada". En vista de este oficio, por orden del General Ministro de Guerra y Marina, se dirigió el Director de Guerra al Capitán de Navío Comandante Principal de las Milicias Navales, a fin de que dispusiera que el pedido del Diputado Raygada, al cual se había sumado el Diputado Franco, fuese publicado en la Orden General de la Armada, para que llegara a conocimiento del Cuerpo General de la Marina.

---

Gota Nº 46.—(1913)

**Casa de la Sra. Angela J. Solari.**

El 7 de Abril de 1913, salió una Resolución Suprema en el sentido de que vista la solicitud de doña Angela J. Solari, pidiendo el pago de los arrendamientos de la finca de su propiedad, situada en la Isla de San Lorenzo, la que con motivo de la explosión ocurrida allí hacía poco, fuera ocupada desde el 5 de Febrero de 1913 para depositar explosivos de la Escuadra, y como era necesario continuar empleándola, se resolvía tomarla en alquiler por la merced conductiva de seis libras peruanas mensuales, suma que abonaría la Tesorería Fiscal del Callao. Entonces, ¿la Isla no era propiedad del Estado?

---

Gota Nº 47.—(1917)

**Permiso a la Compañía Administradora del Guano.**

El 17 de Noviembre de 1917, fue expedida una Resolución Ministerial, autorizando a la Compañía Administradora del Guano, según lo había solicitado, para que por su cuenta procediese a la extracción de los restos de las barcas **Leonidas** y **Elisa,** naufragadas en las Islas de Chincha. Explicaba la Resolución en su parte final: "Sin que por esto se le reconozca derecho alguno de administración o vigilancia sobre dichas Islas, como lo expresa en su oficio, y si tan solo sobre el guano existente en ellas, como el nombre de esa Compañía lo manifiesta; debiendo la Capitanía de Pisco controlar las especies extraídas para su tasación y valoración respectiva, para lo cual la indicada Compañía dará las facilidades del caso, siendo la Comandancia Principal de las Milicias Navales la encargada de hacer cumplir esta disposición y elevar al Ministerio la relación correspondiente". No pasaría mucho tiempo para que la citada Compañía ejer-

citara la administración total de todas las Islas guaneras, contra lo que manifestaba su nombre.

---

Gota Nº 48.—(1919)

**Reorganización del Centro Naval y local para él.**

El 6 de Mayo de 1919, los Jefes y Oficiales de la Armada en número de 66, suscribieron una acta por la cual designaban a una comisión compuesta por el Capitán de Navío don José M. Olivera, el Capitán de Fragata don Julio V. Goycochea, los Capitanes de Corbeta don Aurelio de la Guerra, don Carlos V. Rotalde y don Federico Díaz Dulanto, y el Teniente 1º don Enrique Labarthe, con el objeto que se encargara de reorganizar el Centro Naval y gestionara que las Empresas Eléctricas Asociadas, cumplieran con hacer construir el local para el Centro, a que estaban obligadas por un contrato con el Supremo Gobierno.

---

Gota Nº 49.—(1922)

**El Caza-torpedero "Teniente Rodríguez" en comisión con Cadetes.**

El 9 de Setiembre de 1922, se dio orden para que el Caza-torpedero **Teniente Rodríguez,** todos los Sábados a las 10 de la mañana, se situara en las proximidades de la Escuela Naval del Perú con el objeto de embarcar a los Cadetes de ese plantel y procediera a efectuar ejercicios y prácticas en la mar por dos horas, regresando a los Cadetes a medio día.

---

Gota Nº 50.—(1925)

**Laudo Calvin Coolidge**

El 4 de Marzo de 1925 se produjo la opinión y laudo del Presidente Norteamericano Mr. Calvin Coolidge, el cual disponía cumplir el Plebiscito previsto por el Tratado de Ancón, Artículo 3º respecto al conflicto de Tacna y Arica. Se impondría el absurdo jurídico internacional de una soberanía de hecho superpuesta sobre un arbitraje de soberanía legal, contrasentido que haría imposible el Plebiscito, el cual si hubiera sido honrado habría regresado a su legítimo soberano las dos provincias.

---

# La Guerra en el Mar

Por: JAVIER BUENAÑO

V

## LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

El corsario alemán mejor conocido en este hemisferio es sin duda el "Graf Spee" que tuvo su fin en aguas sudamericanas, en el estuario del Río de La Plata.

Este buque era del tipo llamado "acorazado de bolsillo" que tuvo su origen en el tratado de Versalles que limitó toda nueva construcción naval alemana a un máximo de 10,000 toneladas. El "Graf Spee" era uno de tres idénticas unidades, con el "Deutschland" y "Admiral Scheer". Estaba construído dentro de estas limitaciones y el ingenio alemán se lució en construir dentro de un tonelaje tan reducido un tipo de buque tan poderoso que de las escuadras de las potencias mundiales sólo los acorazados, que tenían de tres a cuatro veces su tonelaje, podían medirse con él. Los "acorazados de bolsillo" tenían un armamento de seis cañones de 11", ocho de 5.9", baterías de antiaéreos y tubos lanzatorpedos. Estaban propulsados con motores Diesel que les daban un andar de 26 nudos y estaban bien blindados.

Para dar una idea del poder de estos buques basta decir que cada proyectil de 11" pesaba 750 lbs. mientras que el de 8", con que estaban artillados todos los cruceros pesados de igual tonelaje de las demás escuadras, sólo pesaba 250 lbs.

En artículos anteriores ya he explicado el objetivo y razón de ser de los corsarios alemanes así que en éste me limitaré a narrar la última batalla del "Graf Spee".

Este buque había estado hundiendo mercantes ingleses en el Atlántico Sur entre Africa y Sud América desde Setiembre de 1939 y los ingleses y franceses habían formado grupos de buques para darle caza pero hasta Diciembre de ese año no habían tenido éxito en encontrarlo. Mientras tanto el número de buques mercantes que no llegaban a su destino seguía en aumento. Finalmente, el 3 de Diciembre, el comodoro Harwood al mando del Grupo "G" de la armada británica tuvo noticias del hundimiento del carguero británico "Doris Star" en una zona algo lejana a donde él estaba buscando al escurridizo corsario alemán. El Grupo "G" consistía del crucero semi-pesado "Exeter" de 8,400 toneladas con seis cañones de 8" y los cruceros ligeros "Ajax" y "Achilles" de 7,000 tone-

ladas y con ocho cañones de 6" con proyectiles que pesaban 100 lbs. Esta fuerza no era una adecuada para medirse con el "Graf Spee" por la debilidad de sus buques pero el Comodoro Harwood no se amedrantó y dispuso sus buques para darle caza.

Como los buques británicos eran más veloces el Comodoro aprovechó de esta ventaja para acomodar su plan de combate a ella. El plan consistía de confundir, dificultar y dividir la dirección de tiro del "Graf Spee" que tenía su artillería principal en sólo dos torres de tres cañones cada una. Dispuso que los dos cruceros ligeros atacaran por una banda y el "Exeter" por la otra. En esta forma el buque alemán o concentraba su fuego en un solo buque dejando libres a los otros dos o dividía su fuego entre dos quedando uno libre. Cualquiera de las dos alternativas sería un problema para el buques alemán. Bajo este plan de combate los tres buques británicos estaban navegando el día 13 de Diciembre a unas 400 millas del estuario del Río de La Plata por donde suponían que el "Graf Spee" se dirigiría para atacar esa zona rica en tráfico mercante entre Inglaterra y los países del Plata. Y no había errado el Comodoro Harwood en sus cálculos pues ese día, a las 6:14 a.m., fue avistado el corsario enemigo. Inmediatamente los buques británicos aumentaron su velocidad a toda máquina y pusieron en ejecución el plan preconcebido. El "Graf Spee" abrió fuego con una torre contra el "Exeter" y la otra contra el "Ajax" y a los dos minutos los tres británicos abrieron fuego. Se notaba en el buque alemán indecisión sobre su plan de combate pues cambió de blancos varias veces hasta por fin concentrar su fuego sobre el buque más potente que era el "Exeter" a las 6.23 a.m. un proyectil alemán cayó al lado del "Exeter" y sus esquirlas mató a todo el personal de los tubos lanzatorpedos de ese lado, destruyó un avión que estaba en su catapulta listo para ser lanzado y causó otros daños a bordo. Esto demuestra el poder de los proyectiles de 11" que sin dar en el blanco hacían tanto daño. Un minuto después otro proyectil dio en la torre "B" poniéndola fuera de servicio con sus dos cañones de 8". Las esquirlas mataron en el puente a todo el personal menos al capitán y otros dos.

Mientras tanto el "Ajax" y "Achilles" estaban disparando un rápido fuego sobre su adversario. Este fuego parece que llegó a molestar al "Graf Spee" pues dejó al "Exeter" por un momento para disparar sobre el "Ajax" como para alejarlo. Nuevamente concentró su fuego sobre el "Exeter" y acertó con dos proyectiles, uno dio en la torre "A" anulándola con otros dos cañones de 8" y el otro causó un incendio entre cubiertas.

A esta altura del combate el "Graf Spee" hizo lo inexplicable o sea desistir de seguir el combate y virar hacia el oeste a 22 nudos con el fin de internarse a un puerto neutral. Montevideo a Buenos Aires.— Ya tenía al buque adversario más poderoso fuera de combate, unos cuantos tiros más y lo hubiera hundido. Sólo

quedaban los dos cruceros ligeros, también dañados, para seguir el combate en condiciones de gran inferioridad. La explicación dada es que aunque el "Graf Spee" no fue seriamente dañado, había recibido más de 50 impactos y tuvo 37 muertos y 57 heridos, su control de tiro había sufrido y no pudiendo contestar el fuego enemigo con la precisión debida, su comandante decidió retirarse.

El combate ahora degeneró en una persecución. El "Exeter" mal herido se dirigía a su base en las islas Malvinas para repararse quedando solamente los dos cruceros ligeros para seguir al corsario. Este seguía disparando intermitentemente conforme se acercaban los cruceros logrando alcanzar a ambos buques algunas veces. Los británicos decidieron mantenerse fuera del alcance del fuego alemán, uno en cada banda, y seguirlo hasta que entró en aguas neutrales.

Tan pronto se inició el combate los ingleses empezaron a concentrar en la boca del Río de La Plata toda la fuerza naval de que disponían en el Sur Atlántico. Esto lo sabía el comandante Alemán y también sabía que contra esta concentración de poderío naval su buque estaba perdido y sin esperanzas. En vista de esta situación decidió el suicidio de su buque y de su propia persona. Después que venció el plazo concedido en el puerto neutral de Montevideo, el "Graf Spee" salió de allí el 17 de Diciembre y a 6 millas del puerto lo hundió su tripulación. Habiendo destruído su buque el comandante alemán se suicidó en su cuarto de hotel en Buenos Aires disparándose en la sien un tiro de pistola que se puede considerar fue el último de este combate naval.

## VI

## LA BATALLA DE CORONEL

En el número V de esta serie se vio el fin del acorazado de bolsillo "Graf Spee" en el estuario del Río de La Plata. Ahora veremos quien fue el Almirante Graf von Spee, cuyo nombre llevaba.

Este almirante alemán pertenecía a una ilustre familia. Era Conde pues la palabra "Graf" en alemán significa ese título. Al estallar la primera Guerra Mundial, en Agosto de 1914, este almirante estaba al mando de la Escuadra Asiática alemana con base en Tsingtau, posesión colonial germana en la China. Como había peligro de que el Japón declarase la guerra a Alemania, como lo hizo a fines de ese mes, el Almirante Graf Spee recibió órdenes de zarpar cuanto antes de esa zona ya que su escuadra correría el peligro de ser aniquilada por el poderío naval japonés.

La escuadra del Almirante von Spee consistía de los cruceros protegidos de 11,500 toneladas "Scharnhorst" y "Gneisenau" con ocho cañones de 8.2" y los cruceros ligeros que no pasaban de 4,000 toneladas

"Nurnberg", "Leipzing", "Dresden" y "Emden", todos armados con cañones de 4". El plan del almirante alemán era desaparecer de aguas asiáticas y atacar a los ingleses donde eran más débiles, o sea en aguas sudamericanas. El pequeño crucero "Emden" no acompañó al almirante en su larga travesía del Pacífico sino que fue despachado al Océano Indico donde se convirtió en un famoso corsario que merece un relato aparte.

Después de un viaje sin mayores incidentes Graf Spee apareció por las costas chilenas a la altura de Coronel. Por estas aguas estaba una escuadra británica al mando del almirante Christopher Cradock y que consistía de los cruceros protegidos "Good Hope" de 14,100 toneladas armado con dos cañones de 9.2" y dieciseis de 6"; el "Monmouth" de 9,800 toneladas armado con catorce cañones de 6", el crucero ligero "Glasgow" de 4,500 toneladas con dos cañones de 6" y diez de 4" y el mercante armado "Otranto". Esta no era una escuadra muy poderosa pero en determinadas condiciones bien podía enfrentarse con la de von Spee.

Sucedió que en la tarde del 1º de Noviembre de 1914 se encontraron las dos escuadras, los alemanes navegando hacia el sur y los ingleses hacia el norte. Una ligera ventaja en velocidad de parte de los buques alemanes les permitió escoger situarse ventajosamente en cuanto a visibilidad y mar. El almirante Graf Spee se colocó en tal forma que obligó a los ingleses a ir contra el mar que estaba bastante grueso y que evitaba el uso de una buena parte de la artillería de sus dos buques principales que proyectaba del casco muy cerca de la línea de flotación. El combate empezó tarde, a las 6:00 p.m.; cerca de la hora de la puesta del sol. Ambas bandas abrieron fuego a 12,000 yardas y un proyectil de 9.2" del "Good Hope" dio en el "Gneisenau" sin hacerle mayor daño. Los alemanes, que tenían la luz a su favor, acortaron la distancia a 6,000 yardas y sus dos grandes cruceros concentraron su fuego sobre el buque insignia inglés que era el "Good Hope". El fuego alemán fue muy preciso y certero y una lluvia de proyectiles de 8.2" le caía al buque inglés. Fue perforado de proa a popa y numerosos incendios brotaron en su casco que no pudieron ser extinguidos y llegando a una Sta. Bárbara, voló el buque con el almirante Cradock. Habiendo desaparecido el buque más poderoso de los ingleses, el "Scharnhorst" y "Gneisenau" tomaron bajo fuego al más débil "Monmouth" cuya suerte estaba decidida. Mientras tanto el comandante de este crucero había ordenado al pequeño "Glasgow" y al "Otranto" que se escaparan pues no tenían ninguna esperanza contra los más poderosos navíos alemanes. El "Otranto" logró escapar pero el valiente "Glasgow" trató de salvar al "Monmouth" que estaba ya seriamente averiado por el fuego enemigo. Lo trató de cubrir con una cortina de humo, que unida a la poca luz que ya quedaba del día, era una remota esperanza de poder librarlo de sufrir el mismo fin que el que había sufrido el buque insignia.

Pero este recurso no tuvo el efecto deseado pues los alemanes se acercaron hasta 4,500 yardas abriendo fuego sobre el "Glasgow" que finalmente tuvo que huir dejando al desafortunado "Monmouth" a su suerte. No tardaron los buques de Graf Spee de darle el golpe de gracia y con setenta impactos a corta distancia lo mandaron al fondo del mar. Así terminó esta batalla en una victoria completa para el Almirante Graf von Spee pero el destino sólo quiso que disfrutara de ella un mes y ocho días como veremos en el próximo relato de esta serie.

## VII

## LA BATALLA DE LAS ISLAS MALVINAS

Ya hemos visto en el número VI de esta serie, quién era el Almirante Alemán Graf Spee y cómo había derrotado a la escuadra británica en la Batalla de Coronel por las costas de Chile. Ahora veremos cómo fue su muerte y fin de su escuadra.

Vencidos los ingleses en Coronel era de suponer que el Almirante alemán daría su próximo golpe atacando Port Stanley en las Islas Malvinas pues era lógico que éste sería el siguiente objetivo dado su proximidad a donde había actuado la escuadra alemana anteriormente. También su situación geográfica lo indicaba pues estaba en el camino por donde tenían que pasar los alemanes para entrar al Atlántico. Así lo entendieron tanto los alemanes como los ingleses y se preparaba otro gran encuentro naval.

Después de Coronel, Graf Spee siguió con su escuadra que consistía de los cruceros protegidos "Scharnhorst" y "Gneisenau" y los cruceros ligeros "Nurnberg", "Leipzing" y "Dresden", hacia el sur bordeando la costa chilena y doblando el Cabo de Hornos entró al Atlántico Sur con proa a su objetivo, las Malvinas. Mientras tanto los ingleses no se habían quedado dormidos; todo lo contrario, habían rápidamente tomado las medidas del caso para ponerle fin a la escuadra de Graf Spee. Con gran sigilo y tomando el riesgo de debilitar su escuadra principal, la Home Fleet, destacaron de ésta a dos poderosos y veloces cruceros de batalla, el "Invincible" y el "Inflexible", bajo el mando del Almirante Doveton Sturdee. Estas dos unidades estaban armadas con ocho cañones de 12" y eran más veloces que los anticuados "Scharnshort" y "Gneisenau" que sólo llevaban cañones de 8.2". Si estos buques llegaran a tiempo a las Malvinas y entraran en contacto con la escuadra alemana, la suerte de ésta estaría decidida. Y así resultó, tal como se había calculado y planeado.

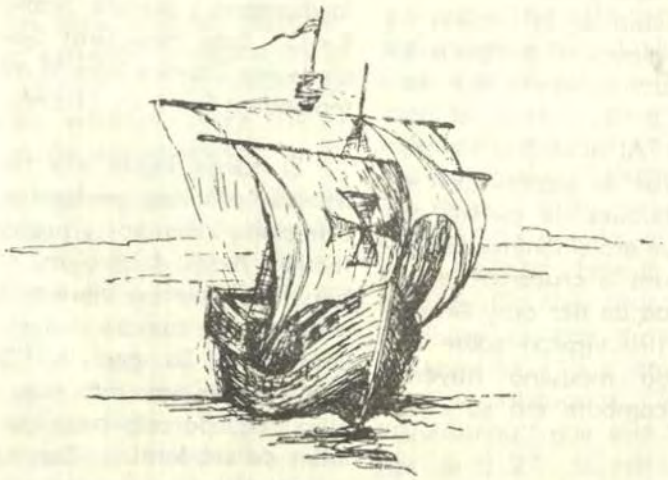
La suerte esta vez estuvo contra el Almirante Graf Spee pues es posible que si adelanta su llegada a Port Stanley por sólo un día no sólo hubiera destruído esta base naval británica sino que pudiera haber eludido a los dos buques ingleses. El hecho es que

el "Invincible" y el "Inflexible" cubrieron las 7,600 millas en tiempo record llegando a Port Stanley el 7 de Diciembre de 1914 y Graf Spee a la mañana siguiente o sea el día 8. Tan pronto el vigía en la cumbre de la isla vio humos hacia el Sur-oeste se sabía a qué buques pertenecían pues esperaban a los alemanes de esa dirección. Inmediatamente fue dada la alarma y los buques ingleses, que acababan de llegar el día anterior y estaban cargando provisiones, empezaron a levantar vapor para el combate. Graf Spee no sabía de la llegada de estos buques ingleses ni tampoco los pudo ver sino cuando ya era muy tarde pues Port Stanley estaba al otro lado de la isla. Al acercarse los alemanes grande fue su sorpresa ver en el puerto dos buques de guerra con palos trípode que era sinónimo de modernos acorazados o cruceros de batalla. Sin pérdida de tiempo y sin disparar un solo tiro viraron sobre sus estelas y a toda máquina huyeron pues eludir el combate era su única salvación.

Mientras el "Invincible" y el "Inflexible" levantaban vapor en sus apagadas calderas los alemanes lograron distanciarse 15 millas pero al fin los buques ingleses salieron en persecución y con su mayor velocidad y alcance de sus cañones el fin de la escuadra alemana era sólo cuestión de unas horas. A la 1:00 p.m. la distancia se había reducido a 15,000 yardas y el "Invincible" abrió fuego con dos cañones de 12". A los pocos segundos dos columnas de agua se levantaban un poco a proa del último buque alemán. Ya estaba el enemigo bajo el alcance de sus cañones y a los pocos minutos los primeros proyectiles de 850 lbs. daban en el blanco. El "Scharnhorst" y "Gneisenau" contestaban el fuego pero sus tiros caían cortos. Para el almirante alemán la situación era muy clara, los británicos se mantendrían fuera del alcance de sus cañones y destruirían su escuadra a voluntad. Sólo le quedaba una posible maniobra y ésta era virar hacia su enemigo para acortar la distancia y poderlo alcanzar con su fuego. Esto hizo Graf Spee pero el almirante Sturdee hizo lo mismo manteniéndose fuera del alcance alemán.

El fuego inglés era mortal, destrozaba cañones, perforaba la coraza e iniciaba incendios y pronto surtió efectos. A las 4:15 p.m. el "Scharnhorst" se volteaba sobre su costado de estribor y se hundía con el Almirante Graf Spee. Su gemelo "Gneisenau" sólo duró un poco más pues a las 5:30 p.m. desaparecía bajo las aguas heladas de esa latitud. Con sus cañones silenciados y sin ninguna esperanza su comandante mandó abrir las válvulas para terminar con su agonía. Con este buque pereció un hijo del almirante Graf Spee. La cacería de los cruceros ligeros siguió su curso y el "Nurenburg" y "Leipzing" fueron hundidos antes del anochecer. Con este último un segundo hijo del almirante alemán perecía. Sólo el crucero "Dresden" logró escapar la masacre del cual hubo pocos sobrevivientes pues los que no fueron alcanzados por la metralla o ahogados con sus bu-

ques, sucumbían en las frígidas aguas. Así terminó esta batalla naval librada en aguas de este continente y por ironía del destino, 25 años más tarde el buque que llevaba el nombre de este valiente almirante alemán, se hundía en aguas del Plata en una zona no muy lejana del lugar donde sucumbía el almirante cuyo nombre llevaba.



# Informaciones Mundiales

AUSTRALIA

CANADA

ESTADOS UNIDOS

GRAN BRETAÑA

## AUSTRALIA

**Nuevas Fragatas ASM.—**

En nuestra crónica anterior hemos indicado que la Marina Australiana iba a encargar próximamente dos fragatas, pero no habíamos precisado de qué tipo. Ahora se sabe que estos buques serán del tipo 12 (clase Leander) y que estarán dotados del sistema "Ikara" como arma ASM de gran alcance.

**Encargo de dos submarinos tipo Oberon.—**

Además de los dos submarinos que ahora están en construcción la Marina Australiana acaba de encargar otros dos a los astilleros Scotts de Greenock por la suma de seis millones y medio de libras esterlinas (487 millones de soles).

---

## CANADA

**Puesta en gradas de un submarino tipo Oberon.—**

El segundo de los tres submarinos tipo **Oberon** que de la Royal Canadian Navy encargó a Gran Bretaña ha sido puesto en gradas el 18 de Junio último en el arsenal de Chatham. Este se distinguirá de los submarinos **Oberon** británicos en sus diversos equipos de transmisión, en su climatización y en su sistema de deshielo adaptados a los rigores del clima de las zonas normales en que han de operar los submarinos canadienses.

Recordemos que el primero de estos tres submarinos es el HMCS "Ojib-

wa" que fue lanzado al agua el 29 de Febrero de 1964; era el antiguo HMS "Onix".

**Nuevas Unidades.—**

Ha entrado en servicio el DE "Nipigon" de 2366 tons. st. de la clase **Mackenzie** mejorada. Esta unidad, así como su similar "Annapolis" actualmente en terminación, presenta algunas características que le mejoran sus cualidades antisubmarinas. Dispone en efecto, de un nuevo aparato sonar remolcado a profunidades variables de patente canadiense y de una plataforma para helicópteros del tipo "HSS 2" dotados de torpedos AS. El armamento AA y AS de esta unidad consiste en un conjunto binario popel de 76/70 AA y de un mortero AS del tipo ASM/MK 10.

---

## ESTADOS UNIDOS

**Nuevos Submarinos.—**

—El submarino lanzador de "Polaris" SSBN 641 "Simón Bolívar" ha sido lanzado al agua en el arsenal de Newport el 22 de Agosto. Inscrito en el programa de construcciones de 1962-63, había sido puesto en gradas el 17 de Abril 1963.

—El SSBN 634 "Stonewall Jackson" ha sido incorporado oficialmente a la flota el 26 de Agosto 1964. Este es el 25º de una serie de estas unidades. Había sido puesto en gradas en 1962 y lanzado al agua en 1963 en el arsenal de Mare Island, Vallejo.

**Nuevo reactor atómico para un portaviones.—**

En una alocución del 5 de Setiembre último, el Presidente Johnson anunció que estaba en pleno desarrollo un nuevo tipo de reactor atómico y que se esperaba que estuviese listo para ser eventualmente instalado en un nuevo portaviones que se inscribiría en el presupuesto de 1968-69.

**Conversión de un carguero en reabastecedor de "Polaris".—**

El buque de carga "Ethiopia Victory" actualmente en la reserva en el Hudson ("Maritime Administration's Hudson River reserve fleet group") va a ser transformado en reabastecedor de cohetes "Polaris".

Esta conversión, inscrita en el presupuesto de 1964-65 es la tercera de su género.

**Lanzamiento de cohetes "Polaris" tipo "A-3".—**

Ha tenido lugar, con pleno éxito, dos lanzamientos de cohetes "Polaris" modelo "A-3", el uno en Julio, desde el SSBN 629 "Daniel Boone" en inmersión en las costas de Florida, y el otro el 7 de Agosto a bordo de SSBN 628 "Tecumseh" cerca de Cabo Kennedy. Con éstos llegan a 9 el número de lanzamientos efectuados en inmersión.

**Nuevas Unidades.—**

Han sido lanzados al agua los siguientes:

—El destructor de escolta DE 1044 "Brumby" de la clase **García** de 2624 tons.

—La fragata lanza proyectiles dirigidos DLG 29 "Jouet" y la DLG 31 "Sterett" de la clase **Balhnap** mejorada de 7900 tons.

—La unidad de investigaciones oceanográficas AGS 26 "Silas Bent" de la nueva clase de 2580 tons. en p.c. proyectada bajo el tipo A.G.O.R-10, pero con mejores características. Probablemente esta unidad reemplazará al A.G.O.R-9.

**El arsenal nuclear norteamericano.—**

Según lo afirmado por la Agencia Ultramar, el arsenal nuclear norteamericano dispone actualmente de 1100 bombarderos estratégicos (tipos "B-47", "B-52" y "B-58"), de 760 proyectiles dirigidos intercontinentales (tipos "Minuteman", "Titan" y "Atlas"), y de 240 "Polaris" embarcados en 15 submarinos lanza proyectiles dirigidos ya en servicio. SSBN.

**Reducción en los gastos militares.—**

El Secretario de la Defensa Mc Namara ha anunciado una economía record de 2500 millones de dólares en 1963-64. Ha agregado que dicha economía supera en mil millones a lo previsto para el año fiscal terminado últimamente el 30 de Junio. Para 1967-68 prevé una economía por lo menos de 4000 millones de dólares.

Mc Namara ha indicado que se ha reducido los gastos de tres maneras: adquiriendo tan sólo lo que era necesario; adquiriendo al mejor precio posible, y poniendo término a los programas demostrados supérfluos. En esta última categoría entra la clausura de las bases e instalaciones militares que ya no son necesarias. El presupuesto militar excluye las armas que deberán ser suministradas a otros países a título de ayuda; se trata de 50.500 millones de dólares.

**Lanzamiento de dos L.P.D.—**

Los LPD 4 "Austin" y LPD 5 "Ogden" fueron lanzados al agua el 27 de Junio último en el arsenal de New York en Brooklyn.

Por otra parte el LPD 10 en construcción desde el 15 de Junio 1964 en los astilleros de la "Ingalls Shipbuilding Corporation" en Pascagoula en el Mississipi, ha recibido el nombre de "Tripoli".

Tres LPD están en servicio: LPD 1 "Raleigh", LPD 2 " Vancouver", y LPD 3 "La Salle", y 10 están en construcción ú ordenados.

El "Austin" se incorporó a la flota en Noviembre y el "Odgen" lo hará el mes de Enero de 1965.

**Bautismo de un buque-base AS para submarinos "Polaris".—**

El buque-base para submarinos "Polaris" AS 34 del programa de nuevas construcciones del año fiscal 1964 (del 01.07.63 al 30.06.64) ha recibido el nombre de "Canopus". Está en gradas en los astilleros Ingalls de Pescagoula; su lanzamiento tendrá lugar en Febrero de 1965.

**Puesta en gradas de un buque-base para destroyers AD.—**

El primer buque-base para destroyers desde el final de la guerra, ha sido puesto en gradas el 9 de Julio último en el arsenal de Puget Sound en Brementon. Llevará el nombre de AD 37 "Samuel Gompers" y desplazará 20.500 tons. Su armamento se compondrá de una pieza de 127 m/m. AA. de 38 calibres y de 6 ametralladoras de 50 m/m.

El "Gompers" había sido inscrito en el programa de construcciones nuevas del año fiscal de 1964.

**Entra en servicio el buque abastecedor AFS 2 "Sylvania".—**

El AFS 2 "Sylvania" ha sido admitido en el servicio activo el 11 de Julio 1964. Su construcción fue autorizada en el año fiscal de 1962. Fue puesto en gradas el 28 de Agosto 1962 y lanzado al agua el 15 de Agosto 1963.

**Lanzamiento de las fragatas DLG 29 y DLG 31.—**

Las fragatas lanza proyectiles dirigidos DLG 29 "Jouett" y DLG 31 "Sterett" fueron lanzadas al agua el 30 de Junio último en el arsenal de Puget Sound de Brementon (Washington). Estos dos buques inscritos en el programa de construcciones nuevas de 1962 pertenecen a la clase **Belknap.** El mismo programa comprende otras cuatro fragatas del mismo tipo, a saber:

DLG 30 "Horne"; DLG 32 "W. H. Stanley"; DLG 33 "Fox"; DLG 34 no bautizada todavía, y la fragata DLGN de propulsión atómica.

Las fragatas de la clase Belknap presentan las características siguientes:

Desplazamiento: 7,900 tons.; Potencia: 85,000 C.V.; Velocidad: 34 nudos; Armamento: Una rampa "Terrier" a proa alimentada por tres barriletes horizontales, de veinte proyectiles cada una, con posibilidad de poner en estos barriletes proyectiles del tipo "Asroc". Una torre sencilla de 127 m/m. AA. automática; 4 piezas de 76 m/m. AA. (II x 2); 2 montajes triples para TLT/ASM/MK 32; 2 helicópteros teledirigidos.

Tripulación: 415 hombres.

**Desarrollo de los medios para la lucha antisubmarina.—**

Prosiguiendo en la construcción de varios tipos de aliscafos y de hidrovolantes aptos para efectuar tareas operativas prevalentemente en la lucha antisubmarina, la Marina norteamericana tiene actualmente en construcción un aliscafo experimental de aluminio que será también el más grande construído hasta ahora en el mundo.

Este aliscafo designado con la sigla AGEH, tendrá un desplazamiento de 300 tons. con un sistema de aletas completamente inmergidas, y un control de autogobierno electrónico.

Para su carrera con aletas, el aliscafo dispone de dos turbinas de gas de 14.000 C.V., mientras que para



El "PCH - HIGH - POINT" durante sus pruebas

sus operaciones en flotación normal, dispone de dos motores diesel de 600 C.V.

Se prevé que podrá efectuar sus primeras pruebas en la mar a principios del año entrante.

Mientras tanto, otro tipo de aliscafo el "PCH-HIGH-POINT" de 110 tons. y de 50 nudos, ha efectuado con éxito sus pruebas en condiciones de mar agitada con olas de 1 m. 67 de altura.

**Nuevo empleo para los submarinos dotados de proyectiles dirigidos "Regulus".—**

La Marina norteamericana, que dispone actualmente de cuatro submarinos de propulsión convencional lanza "Regulus", 2 de los cuales de las clases **Gato** y **Balao** respectivamente, transformados, prevé un nuevo empleo para estos buques, en consideración también al hecho de que el "Regulus", lanzable solamente desde submarinos en inmersión, está ahora superado.

Se intenta por consiguiente, transformar estas unidades en unidades de incursión, con la posibilidad de transportar 60 hombres de las divisiones de asalto.

Con este objeto, la Marina norteamericana ha solicitado un primer financiamiento de 12 millones de dólares (322 millones de soles) para la transformación de la primera unidad.

**Transformaciones de Unidades.—**

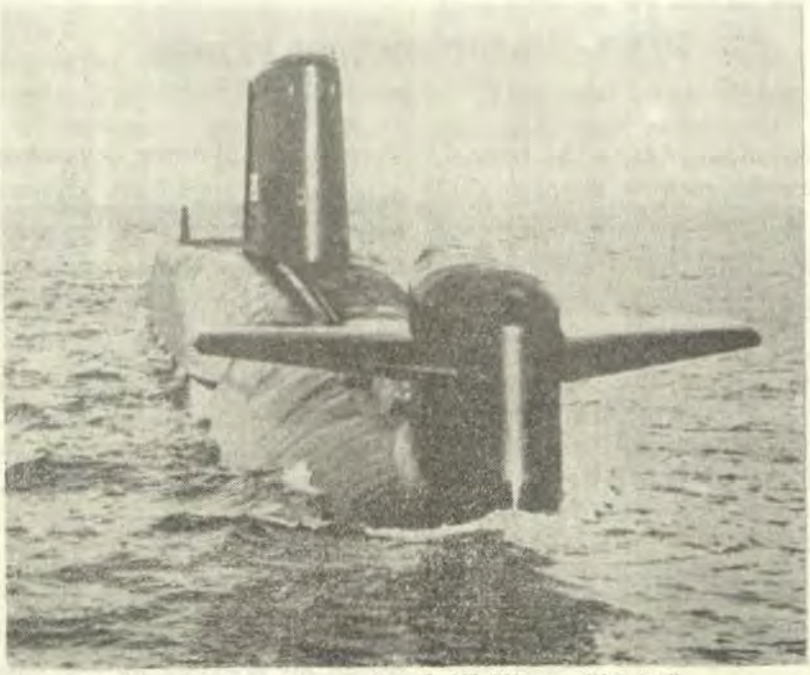
Ha reingresado al servicio, después de sus últimos trabajos de transformación, el crucero "Chicago" sigla CG 11 de 13,700 tons. st. El USS "Chicago", así como los cruceros "Albany" y "Columbus" ya transformados, forma parte de una clase de tres unidades lanzadas al agua en el período bélico y transformadas ahora en unidades lanza proyectiles dirigidos llamadas "double ended and double side tipe".

En efecto, en ellas toda la artillería ha sido sustituída por sistemas de armas arrojadizas, que comprenden dos conjuntos de lanzamiento para proyectiles "Talos", y dos conjuntos de lanzamiento para proyectiles "Tartar" instalados lateralmente.

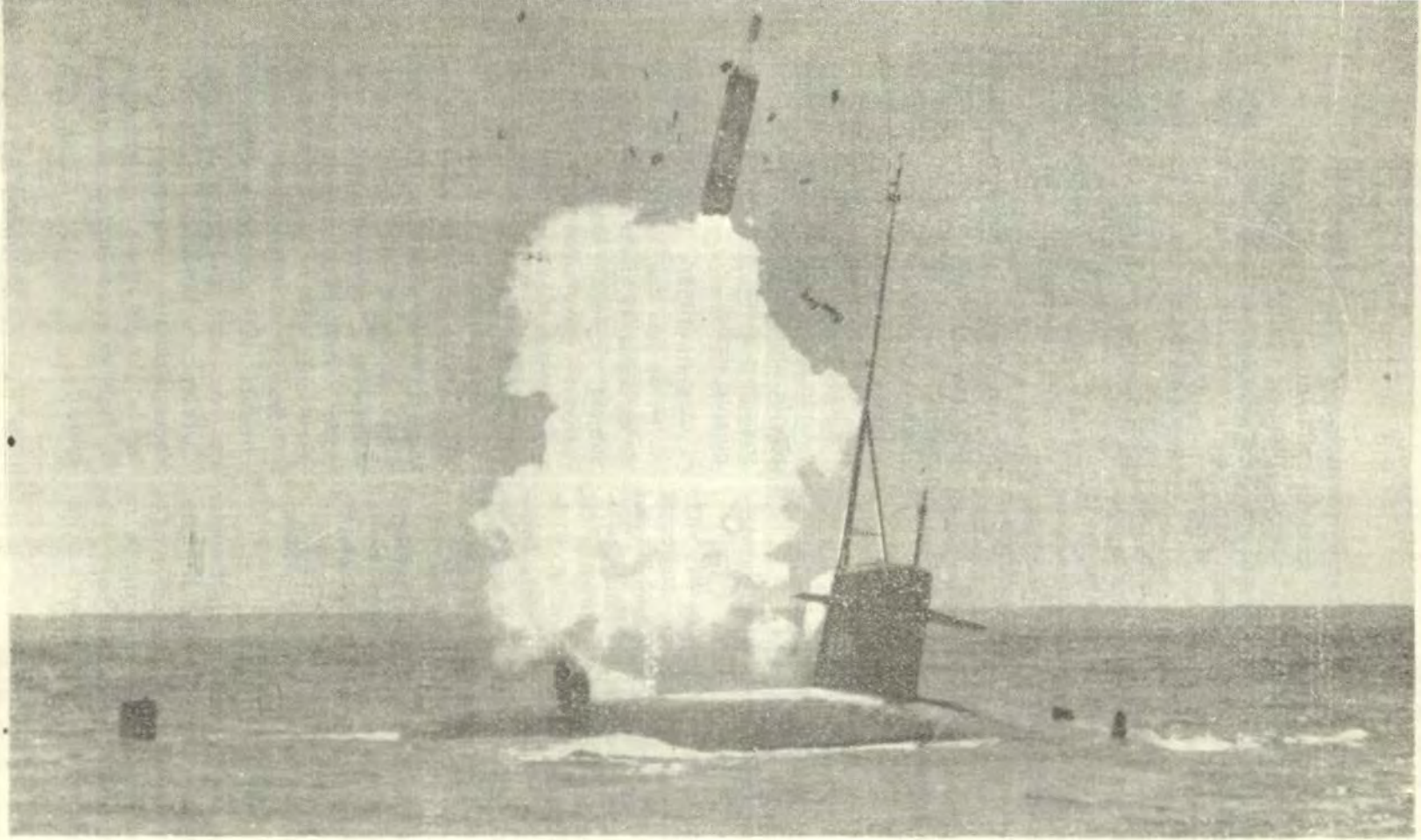
Estas unidades están dotadas también de un sistema de armas "ASROC", además de helicópteros para exploración y caza AS.

**Particularidades de la construcción del submarino SSBN 626 "Daniel Webster".—**

El submarino nuclear lanza "Polaris" "Daniel Webster" sigla SSBN 626, recientemente entrado en servi-



El submarino nuclear SSBN 623 "Daniel Webster"



**LOS SUBMARINOS POLARIS, VIGILANTES DE LA PAZ**

EL PROYECTIL POLARIS.— El submarino norteamericano Henry Clay, movido a fuerza nuclear, se observa en la fotografía en los momentos que lanza un proyectil Polaris A-2 desde la superficie del océano en abril de 1964. Esta fue la primera demostración de que los sumergibles de esta clase podían disparar sus proyectiles desde la superficie. Treinta minutos desp ués el submarino se sumergió y demostró la forma en que podía también

cio, presenta, como se nota en la figura adjunta, una interesante particularidad en su construcción.

Los timones de profundidad están situados a proa lateralmente a la cúpula-sonar en lugar de estar en la torre como en todos los otros submarinos lanza "Polaris". Esta nueva disposición de los timones, realizada a título experimental no se reproducirá en los otros submarinos nucleares lanza "Polaris" actualmente en construcción.

---

## GRAN BRETAÑA

**Fomento de la Construcción Naval.—**

Según las declaraciones del Almirantazgo, se ha iniciado contactos preliminares con la industria privada para la construcción de otras dos unidades lanza proyectiles dirigidos del tipo **County** de 5,200 tons. st. y de otras tres fragatas de la clase **Leander** de 2,300 tons. st., lo que elevará a 19 el número de unidades de esta clase.

También según las declaraciones del Almirantazgo, habría entrado además en servicio otra unidad definida como "portahelicópteros" cuyas características no se conocen exactamente todavía.

Las fragatas de la clase **Leander** son unidades especialmente destinadas a las diversas tareas que se le asignan, siendo además, el costo de su construcción relativamente bajo. Varias marinas extranjeras han solicitado actualmente unidades de este tipo.

**Reabastecimiento de la Escuadra.—**

La importancia que ha dado la Marina británica a los reabastecimientos rápidos de la escuadra como elemento esencial para una flota moderna, a fin de asegurar la movilidad, la flexibilidad y la autonomía deseadas, está indicada en las diversas nuevas unidades de este tipo recientemente entradas en servicio, en construcción y en proyecto.

Reasumiendo lo que de vez en cuando hemos referido bajo este rubro, la situación de las nuevas construcciones puede sintetizarse del siguiente modo:

—Entre 1954 y 1955 han entrado en servicio dos reaprovisionadores de escuadra, el "Retainer" y el "Resurgent" de 14,000 tons., ex-unidades mercantes construídas en 1950-51, y transformadas después para quedar aptas para su nueva misión;

—Entre 1955 y 1956 entraron en servicio tres cisternas veloces de escuadra, de la clase **Tide** de nuevo tipo (capacidad de carga líquida 15,000 tons. además pueden transportar materiales de repuesto, víveres, municiones, etc.); los "Tidereach", "Tidesurge", y "Tideflown"; estas cisternas están dotadas de instalaciones adecuadas para hacer un reaprovisionamiento simultáneo a tres unidades. Aparatos automáticos controlan la presión en las mangueras para facilitar el suministro con mar agitada;

—En 1963 han entrado en servicio otros dos reabastecedores de este tipo, pero de dimensiones algo mayores; el "Tidespring" y el "Tidepool";

—En 1956 se incorporó a la escuadra el "Reliant" ex-transporte de granos construído en 1954 y transformado ulteriormente en unidad de apoyo de portaviones, especialmente en lo que respecta a piezas de repuesto para aviones, materiales de repuesto navales, reaprovisionamiento de carburantes para aviones y otros materiales.

Según los últimos programas ya aprobados se ha previsto otros cinco buques reaprovisionadores veloces de escuadra, tres de los cuales, del tipo **Tidespiring** mejorado, es decir especialmente cisternas veloces de escuadra y dos del tipo "Retainer", pero de un desplazamiento mayor, cerca de 19,000 tons. Las tres primeras de estas cinco unidades ya están en construcción avanzada, y una de ellas la "Olynthus" ya ha sido lanzada al agua, mientras que las otras dos ya han entrado en servicio.

Con estas nuevas unidades, la Marina británica podrá disponer de ese modo de 13 modernos reabastecedores ligeros de escuadra, que junto con las otras unidades de este tipo ya existentes, pero de construcción más antigua, asegurarán a la flota una notable libertad de acción.

**Nuevas Unidades.—**

Los astilleros han entregado oficialmente a la Royal Navy el submarino de propulsión convencional "Opossum" de la clase **Oberon** de 1610 tons. st., décima primera unidad de este tipo que entra en servicio. Como las unidades semejantes, el "Opossum" dispone de aparatos perfeccionados de radar de gran radio de acción.

Dotados de gran velocidad en inmersión, superior a 15 nudos, de gran manejabilidad y de arranque y funcionamiento silencioso, estos barcos están especialmente indicados para la lucha antisubmarina, además de su normal empleo como submarinos de ataque.

—La fragata "Phoebe" de la clase **Leander** 2300 tons. st. es la décima primera unidad de este tipo prevista actualmente sobre 16 unidades.

**Los nuevos portaviones.—**

Respondiendo a varios miembros del Parlamento que le hacian preguntas sobre los portaviones de 50,000 tons., cuya construcción ha sido autorizada en 1963, el Ministro de la Defensa R.N. declaró:

"Los estudios continúan y la preparación de los planos de detalle avanza. Esperamos poder lanzar las adjudicaciones en la Primavera de 1966, pero todavía es muy temprano para fijar la fecha de la puesta en gradas del nuevo portaviones que deberá entrar en servicio en 1973".

Según las informaciones aparecidas precedentemente en la prensa, este buque, para el cual el nombre "Furious" habría sido escogido, debía en principio incorporarse a la flo-

ta en 1970, época en la cual ya se habrían retirado del servicio el HMS "Victorious" y el HMS "Royal".

Como el nuevo portaviones entrará en servicio más tarde de lo previsto, será sin duda necesario mantener en actividad por lo menos un año más a esos buques. En caso contrario, la flota no comprendería entre los años 1970 y 1973 sino dos portaviones, el HMS "Eagle" y el HMS "Hermes" modernizados. Sería por consiguiente imposible mantener dos portaviones en servicio activo al Este del Canal de Suez, cuando la experiencia ha demostrado que ése, era allí, el mínimo indispensable, y que no hay nada que indique que la evolución de las circunstancias políticas de esa región tienda a apaciguarse.

**Lanzamiento de los destroyers DDG HMS "Fife" y DDG HMS "Glamorgan".—**

Los destroyers DDG HMS "Fife" y DDG HMS "Glamorgan" en construcción en los astilleros de Fairfield en el Clyde y de Vickers Armstrong de New Castle respectivamente, han sido lanzados el 9 de Julio 1964.

Estos buques pertenecen a la clase **County** así como los 4 precedentes en servicio HMS "Devonshire", "Hampshire", "Kent" y "London". Se diferencian sin embargo, en algunos detalles de construcción y de su equipo: estarán especialmente dotados de la versión MK2 de los proyectiles superficie aire "Sea Slug" y del sistema de manejo de los ADA ya instalado en el portaviones HMS "Eagle".

Estos equipos se extenderán ulteriormente a los cuatro primeros de esta clase. Ya hemos anunciado en nuestra crónica anterior, que estaba en discusión con el Tesoro la financiación de los dos DDG suplementarios que se deberán poner en gradas próximamente.

**Lanzamiento del HMS "Intrepid".—**

El HMS "Intrepid", segundo "Assault ship" de la R. N. ha sido lanzado al agua en los astilleros de John Brown en el Clyde el 25 de Junio último. Su gemelo el HMS "Ferarless" había sido lanzado al agua el 19 de Enero 1964.

**Entra en servicio el submarino "Opossum".—**

El HMS "Opossum", décimo primer submarino de la clase **Oberon** ha entrado en servicio activo el 6 de Junio 1964.

Igualmente como el HMS "Otus", este nuevo submarino tiene un sistema centralizado de comandos, que se presenta bajo la forma de una palanca ("Manche a balais", mango de escoba) análoga al de un avión. De esa manera un solo hombre basta para el manejo en dirección y en profundidad. Además, el buque está dotado de un sistema de manejo automático en dirección y en inmersión.

Gracias a estos equipos, la dotación comprende 6 Oficiales y 57 Oficiales de Mar y marineros, en lugar de los 6 Oficiales y 67 tripulantes que lleva un **Oberon** clásico.

**Transformación de un LST en buque logístico para helicópteros.—**

El LST "Lofoten", que estaba en la reserva, ha sido convertido recientemente en buque logístico para helicópteros de la R.N. Los trabajos, que han durado tres meses, han colocado además de la cubierta de vuelo, la instalación de los talleres y han hecho mejoras en el confort para la tripulación. El "Lofoten" reingresó al servicio el 25 de Junio. Se ha previsto también la conversión de un segundo LST.

**Baja del buque hidrográfico HMS "Cook".—**

El Almirantazgo acaba de dar de baja al buque hidrográfico HMS "Cook". Este barco que había encallado el año pasado en un arrecife de coral, al franquear un paso peligroso, fue reparado provisionalmente en Suva esperando que se tomase una decisión sobre su suerte futura.

La Marina decidió darle de baja, porque su reparación completa iba a costar muy caro.



# SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA

## FUNDADA EN 1873

El personal del Cuerpo General de la Armada y los que a él habían pertenecido, el de las Dependencias de Marina y los miembros de la Marina Mercante Nacional se asociaron en 1873 formando la

## SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA

Esta institución auxilió oportuna y eficazmente a sus socios durante la guerra de 1879, y hasta la fecha lo viene haciendo con **puntualidad y rapidez.**

La cuota de ingreso es de veinte soles para los que tienen hasta cuarenta años de edad, más treintaicinco soles adicionales por cada trimestre más de edad. La cotización de los socios es de treinta soles trimestrales adelantados y diez soles por cada mortuorio; siendo la cantidad asignada para cada mortuorio de **15,000 soles.**

Los Alféreces de Fragata no pagan cuota de ingreso.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| El año | 1958 | fueron | pagados | tres | mortuorios |
| " | 1959 | " | " | cuatro | " |
| " | 1960 | " | " | dos | " |
| " | 1961 | " | " | seis | " |
| " | 1962 | " | " | dos | " |
| " | 1963 | " | " | dos | " |
| " | 1964 | " | " | siete | " |

Es un deber de todo Oficial para con su familia, el pensar en proporcionarle el mismo día de mayor angustia y dolor, un auxilio **rápido, oportuno y seguro** con que poder atender a las más premiosas necesidades del momento.

---

**Articulo 9 del Reglamento:**

Podrán ser socios adherentes: a) La esposa y los hijos e hijas del socio activo siempre que sean aceptados como tales, satisfaciendo todas las condiciones que para el caso disponen estos Estatutos y Reglamento.

---

La Sociedad está presidida en la actualidad por el Vicealmirante Carlos Rotalde.

Dirija Ud. hoy mismo su solicitud de ingreso al Secretario Capitán de Fragata Juan E. Benites, Calle General Orbegoso 137-3 A Lima.

# Crónica Nacional


**Termina Operación Unitas V.**

**Muestras sobre la Historia del Mar Peruano.**

**Ex-Cadetes Navales renuevan Directiva.**

**Asociación Pro-Marina recordó 145 Aniversario del Combate de Guayaquil.**

**Visita del Comandante de Operaciones Navales de la Armada Argentina.**

**Centro de Entrenamiento Naval Clausura Labores Académicas.**

**Ceremonia de Clausura en la Escuela Superior de Guerra Naval.**

**Escuela Naval del Perú Clausura Año Académico 1964.**

**Cañonera B.A.P. "Loreto" cumplió Sétima Etapa del Plan Cívico Fluvial.**

**Siete Buques, Tres Helicópteros Navales y un Batallón de Infantería de Marina participaron por la Armada Peruana en la Operación Ayacucho.**


## Termina Operación Unitas V.

En los primeros días de Noviembre se dio término a la Operación Unitas V, al cumplirse su última etapa frente a las costas de La Libertad y Lambayeque.

El Martes 3 de Noviembre, al mediodía, se realizó una conferencia a bordo del B.A.P. "Almirante Grau" con el fin de calificar los ejercicios efectuados en la 3ra. etapa de la Operación y realizar las críticas respectivas.

Esta Operación Unitas V tanto en su 1ra., como en su 2da. y 3ra. etapas, constituyeron un éxito para la Marina Peruana, que una vez más demuestra la excelente preparación de sus hombres.

## Muestras sobre la Historia del Mar Peruano.—

Una muestra objetiva de los aspectos que forman la Historia del Mar, fueron exhibidas en el Centro Naval del Callao, desde el 8 de Octubre próximo pasado y permaneció abierta hasta el 13 de Noviembre, como un avance de lo que será la obra literaria la "Historia Marítima del Perú", que por encargo del Centro Naval, está siendo escrita por un calificado grupo de hombres de ciencia e historiadores peruanos y residentes en nuestro país.

## Ex-Cadetes Navales renuevan Directiva.—

La Asociación de Ex-Cadetes Navales en su almuerzo anual de cama-

radería, eligió la nueva Junta Directiva que está compuesta por el Vice-Almirante Pedro J. Gálvez, como Presidente, e integrada de la siguiente manera: Vice-Presidente, C.Alm. Edmundo Barrón; Fiscal, Capitán de Navío Francisco Corrales Ayulo; Secretario, Capitán de Fragata Germán Castillo Zapata; Tesorero, Alférez de Fragata Luis F. Faura; Pro-Tesorero, Capitán de Corbeta Claudio Pizarro D.; Vocales, Capitán de Fragata Alfredo Lino y Teniente Primero Hugo Sommerkamp; Maestro de Ceremonias, Teniente Primero Hernán Corpancho; Junta Calificadora, C.Alm. Ismael Otárola, Capitán de Navío Germán Narváez y Capitán de Fragata Juan Manuel Castro H.

**Asociación Pro-Marina recordó 145 Aniversario del Combate de Guayaquil.—**

El 25 de Noviembre último, se recordó el 145º aniversario del Combate de Guayaquil, en la Asociación Pro-Marina. La sesión conmemorativa fue presidida por el Presidente de esa institución patriótica, Vice-Almirante Pedro J. Gálvez y el discurso de orden a cargo del doctor César García Rossel.

**Visita del Comandante de Operaciones Navales de la Armada Argentina.—**

El 30 de Noviembre arribó a nuestra capital en visita oficial el Comandante de Operaciones Navales de la Marina Argentina, Contralmirante Benigno Ignacio Varela.

A su llegada, procedente de los Estados Unidos, donde efectuó una visita similar, fue recibido por el Vice-Almirante J. L. Krüger, Comandante General de la Marina, así como por altos Jefes y por los agregados navales y militares de varias representaciones diplomáticas.

Luego de dos días de estadía, el Contralmirante Varela y su comitiva partió con rumbo a la Argentina, después de haber visitado dependencias de nuestra Marina y de haber sido objeto de diferentes atenciones oficiales y sociales, por parte de nuestras autoridades navales.

**Centro de Entrenamiento Naval clausura labores Académicas.—**

En la Base Naval del Callao, se realizó el 18 de Diciembre último, la clausura del año de estudios en el Centro de Entrenamiento Naval; esta ceremonia estuvo presidida por el Comandante General de la Marina, Vice-Almirante J. L. Krüger y en ella se entregaron los diplomas a 33 Oficiales que siguieron cursos de calificación; a 44 Oficiales de Mar y a 242 Cabos y Marineros, que habían terminado satisfactoriamente sus estudios en las Escuelas Básicas y Avanzadas de nuestra Marina.

**Ceremonia de Clausura en la Escuela Superior de Guerra Naval.—**

Con asistencia del Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, se realizó el 23 de Diciembre del presente, la ceremonia de clausura del Año Académico de la Escuela Superior de Guerra Naval, donde recibieron sus diplomas Oficiales de nuestro Ejército, Fuerzas Aéreas y de nuestra Marina.

**Escuela Naval del Perú Clausura Año Académico 1964.—**

El día 23 de Diciembre último se llevó a cabo en el Auditorium de la Escuela Naval del Perú, la ceremonia de clausura del Año Académico 1964, de donde egresaron 35 nuevos Alfereces de Fragata.

El señor Director Contralmirante Julio Giannotti dio lectura al Discurso-Memoria, que a continuación publicamos:

Señor Presidente Constitucional de la República

Señores Presidentes de los Poderes del Estado

Señor Ministro de Marina

Señores Ministros de Estado

Señores Embajadores

Señor Presidente del Comando Conjunto de Fuerzas Armadas

Señores Oficiales Generales, Superiores y Subalternos

Señoras y Señores.

Señor Presidente:

La Escuela Naval del Perú, Alma Mater de nuestra Marina de Guerra, honradísima con vuestra presencia en esta tradicional Ceremonia de Clausura que vos presidís como Primer Mandatario de la Nación y Jefe Supremo de sus Fuerzas Armadas; os presenta por mi intermedio su respetuoso y cordial saludo; igualmente lo hace con las altas y dignísimas personalidades que hoy nos acompañan, dándole brillo y prestancia a esta sencilla pero trascendental actuación.

Al daros cuenta, señor Presidente, de la marcha de esta Escuela durante el Año Académico de 1964, me permito señalar, con énfasis, dos puntos que aprecio como de suma importancia para nuestra vida y desarrollo institucional.

Primeramente, en el mes de Julio, tuvimos la honra y la grata satisfacción de que inauguraráis diversas e importantes obras en este plantel, correspondientes a la 2da. etapa del plan integral de construcciones de nuestra nueva Escuela, contándose entre ellas: el Edificio de Alojamiento de Oficiales, Auditorium, Edificio de Gabinetes, Campo de Deportes y Residencias del Director y Sub-Director. Todas estas obras se encuentran plenamente en servicio, con excepción del Edificio de Laboratorios; el equipamiento y montaje de sus diversas y complicadas instalaciones, se está realizando en forma progresiva y rápida, de acuerdo a un plan perfectamente estudiado y estructurado, lo cual ha permitido utilizar este año, en la enseñanza, los laboratorios de: Idiomas, Física, Manejo Marinero y Planetarium. En el transcurso del próximo año deben quedar expeditos los de Termodinámica, Motores, Química, Electrónica, Armas Submarinas, Centro de información de Combate y Combustibles y Lubricantes.

Testigo de excepción de nuestros esfuerzos sois vos sin duda, señor Presidente, pues vuestras frecuentes visitas a esta Dependencia os han permitido apreciarlos de cerca, pudiendo aquilatar nuestras preocupaciones e inquietudes por colocar a este Centro de Estudios entre uno de los más modernos y funcionales de su tipo en Sud-América, con el fin de proporcionar a nuestros Cadetes una sólida enseñanza básica que los capacite debidamente en todas las disciplinas, de acuerdo con los adelantos técnicos actuales, para su desempeño eficiente en las diversas actividades futuras que tendrán que desarrollar como Oficiales de Marina, contribuyendo así al progreso, seguridad y bienestar del país, tanto a través de su ejercicio como militares como de su contribución de carácter cívico, ya en los puertos del litoral ya en las más apartadas regiones de la Amazonia Peruana.

Gracias al apoyo de vuestro Gobierno a través del Ministerio de Marina, venimos logrando palmo a palmo nuestro anhelo sin que la Escuela haya tenido que interrumpir jamás sus labores; merced al trabajo y entusiasmo de Jefes, Oficiales, Profesores, Alumnos y Personal en general, nuestra Dependencia ha continuado desenvolviéndose normalmente hasta la fecha, faltando sólo ejecutar la tercera y última etapa del plan que ha sido cuidadosamente estudiado y estructurado contando siempre con el entusiasta y decidido apoyo del Señor Vice-Almirante Ministro de Marina, haciendo posible que el plan se desarrolle dentro de las normas y plazos señalados por los organismos técnicos, siendo para mí muy grato hacerle llegar el reconocimiento de esta Escuela que tengo el honor de dirigir.

El segundo punto, no menos importante que el primero, lo aprecio en el acierto que tuvo la Superioridad Naval de adquirir el B.A.P. "Inde-

pendencia" acondicionándolo debidamente para ser utilizado como Buque Escuela. Está demás decir, señor Presidente, que haciéndolo se ha conseguido llenar una necesidad muy sentida en nuestra Marina. Ahora que se encuentra equipado y dotado convenientemente permite que nuestros futuros Oficiales, en sus viajes de crucero, incrementen el desarrollo de sus actividades profesionales con instrucción práctica, cimentando así los conocimientos teóricos adquiridos durante el Año Académico. Además, el viajar por los diferentes mares del mundo, les da la oportunidad de enriquecer su cultura general, conociendo mejor a las gentes de los diferentes países amigos que les toca visitar, confraternizando con ellos y muy en particular con los colegas de sus respetivas marinas, para llevarles un mensaje de amistad del pueblo y de la Marina de Guerra del Perú, como sus genuinos Embajadores que son.

En el mes de enero del presente año, el B.A.P. "Independencia" realizó su primer viaje de instrucción alrededor de Sud-América, habiendo visitado diversos puertos de los países hermanos del Continente, entre los que se encontraron Balboa, Cartagena, La Guayra, Recife, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Punta Arenas y Valparaíso, habiendo cumplido una navegación de más de 11,000 millas.

Es así como, teniendo en cuenta los importantes aspectos señalados anteriormente, la Superioridad Naval no omite esfuerzos para que los Cruceros de Verano se realicen al extranjero, enviando en ellos a sus Cadetes con la importante y singularísima misión de actuar como embajadores de la Patria, a la que ellos, merced a su juventud, caballerosidad e hidalguía, sabrán representar dignamente como dignos herederos de Grau, cuyo buque abrió surcos de gloria y de heroísmo en los mares del Pacífico.

Este año, de acuerdo a lo planeado por la Superioridad, les toca realizar dicho viaje al Mediterráneo, pasando por el Canal de Panamá. El B.A.P. "Independencia", en su travesía, tocará en los siguientes puertos: Aruba, Lisboa, Cartagena, Tolón, Nápoles, Haifa, Casablanca y Curazao, debiendo cumplir una navegación de 15,891 millas.

En lo que respecta a la instrucción Académica, puede considerarse muy elevado su rendimiento anual, habiéndose logrado, renovando algunos sistemas e implantando diferentes innovaciones, aumentar la superación de los alumnos en forma altamente satisfactoria. La Escuela ha tenido especial cuidado que la disciplina, el espíritu de cuerpo y la alta moral se mantengan incólumes en el Batallón de Cadetes, orientando todas sus actividades, académicas, marineras y deportivas en la formación del Carácter.

Todas nuestras actividades deportivas se han llevado a cabo de acuerdo a lo contemplado en el Calendario respectivo. Cabe al respecto destacar la participación de la Escuela en la Competencia de Remo Amateur con los Clubs de Remo del País, disputando el Premio Anual "ARMADA NACIONAL", en que tuvo el honor y la satisfacción de ganar el torneo en forma amplia y obtener casi la totalidad de los trofeos.

De acuerdo con R/M. Nº 2433 del 19 de Octubre de 1963, en el presente año han ingresado a la Escuela Náutica "Miguel Grau", 12 Cadetes Náuticos. La instrucción comprende, tres años de Escuela y uno de práctica a bordo de nuestros transportes.

El próximo año, se dividirán en Cadetes Náuticos de Cubierta y Cadetes Náuticos de Ingeniería, debiendo realizar estudios por especialización en forma independiente.

En el mes de Marzo se realizó la Ceremonia de Clausura del Curso de Oficiales de Administración que se inició en el mes de Mayo de 1963, habiéndose graduado 12 Alfereces de Fragata, los que fueron designados para prestar servicios en las diferentes Unidades y Dependencias de la Armada.

Entre los meses de Agosto y Noviembre se dictó un curso de pilotaje fluvial y lacustre a tres Oficiales bolivianos, quienes se encuentran en la actualidad completando su instrucción con un período de práctica en la Fuerza Fluvial del Amazonas.

En el mes de Octubre tuvo lugar en la ciudad de Buenos Aires, la II Conferencia Interamericana de Directores de Escuelas Navales, a la cual tuve el honor de asistir acompañado del Jefe de Estudios, habiéndose tomado en ella diversos e importantes acuerdos, tanto en la parte académica como en la de relaciones entre Escuelas Navales de nuestro Continente.

Cumpliendo con el Programa de Intercambio de Cadetes Navales, aprobado en la I Conferencia Interamericana de Directores, en los meses de Junio y Julio nos visitaron tres Cadetes de la Academia Naval de Annapolis, quienes cumplieron un programa de actividades preparado especialmente. Con este motivo durante los meses de Enero y Febrero, tres de nuestros Cadetes harán una visita a la mencionada Academia. Actualmente cursan estudios en ella, tres de nuestros Cadetes de 3ro., 2do. y 1er. Años respectivamente.

Durante 1964 han visitado nuestras instalaciones ilustres personajes, nacionales y extranjeros, habiéndoles causado grata impresión nuestra organización, disciplina, sistemas didácticos, etc., lo cual nos llena de

orgullo y satisfacción, desde que significa haber recibido el testimonio sincero de tan connotadas personalidades, las que supieron apreciar nuestro esfuerzo y no titubearon en hacernos llegar sus calurosas felicitaciones, con cordialidad y franqueza.

Deseo expresar, en forma muy especial, mi gratitud y reconocimiento a las marinas de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Estados Unidos de Norteamérica, España, Francia, Italia y Venezuela, por haberse dignado otorgar premios de estímulo a los Cadetes que más se hayan distinguido durante su permanencia en la Escuela.

Asimismo, cumplo con hacer especial mención a las facilidades brindadas por la Escuadra para la práctica de los Cadetes en la mar, durante el Año Académico que hoy se clausura.

Es así, señor Presidente, como en forma suscinta he tenido el honor y la satisfacción de daros cuenta de la labor realizada durante el año, considerándome satisfecho de ella, gracias al trabajo de equipo de Jefes y Oficiales, Instructores Civiles y dotación en general, a quienes me complazco en hacer llegar mi más profundo reconocimiento por la leal y eficaz colaboración que en todo momento me brindaron.

Permitidme ahora, señor Presidente, dirigir algunas palabras a los Alumnos que hoy se gradúan de Oficiales:

Alfereces de Fragata de la Promoción 1964.

Dentro de pocos instantes recibiréis de manos del propio señor Presidente de la República, los Despachos de Alférez de Fragata. Cuando vivais ese momento, estaréis escalando el primer peldaño de vuestra carrera ¡Que Dios y la Patria sean siempre vuestro norte!

La Escuela Naval ha plasmado en vosotros un caro ideal: el asegurar en vuestras personalidades la imprescindible necesidad de ser siempre caballeros para que como consecuencia de ello podráis desempeñaros con dignidad y eficiencia como Oficiales de Marina. Se os abre hoy un largo camino: estudio, disciplina, carácter y acción se dan la mano para mostraros el panorama de lo que hay que hacer. En vosotros está el hacerlo bien, sin desmayar nunca, como homenaje a esta Escuela que confía en vuestro futuro comportamiento, con la seguridad que le da el haberos conocido muy de cerca y haber templado tenazmente vuestras personalidades en las fraguas del deber y del honor.

La Escuela ya cumplió su labor con vosotros y hoy os entrega a la Marina y a la Patria. Su última convicción es la de que sabréis siempre cumplir con vuestro deber; de que la recordaréis cariñosamente como una

etapa definitiva de vuestras vidas: la que os formó y habilitó para seguir una carrera dura pero dignísima; una carrera de ascendrada tradición en nuestra historia; una carrera purificada por el inmarcesible sacrificio de nuestros héroes, después de haber deslumbrado al mundo con sus proezas, sus heroísmos y sus glorias...

Como vuestro Director y como Oficial de Marina os despido y deseo, sincera y muy cordialmente, un brillante porvenir basado en los tres símbolos que siempre deben figurar como antorchas luminosas en la vida de los hombre: Dios, Patria y Honor.

Os pido, señor Presidente, hacer entrega de los Despachos y Premios Especiales a los Cadetes que se han hecho acreedores a ellos y declarar clausurado el Año Académico 1964.

Muchas gracias.

El Presidente de la República, entregó la Espada de Honor al Alférez de Fragata Fernando D'Alessio I., quien además recibió Premios Especiales donados por España, Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Italia y los Estados Unidos.

A continuación el Jefe de Estado entregó los depachos y espadas a los 35 Alféreces de Fragata, a quienes hizo presente su congratulación.

**Cañonera B. A. P. "Loreto" cumplió Sétima Etapa del Plan Cívico Fluvial.—**

En la última etapa del Plan Cívico Fluvial 1964, la Cañonera B.A.P. "Loreto" de nuestra Marina de Guerra, recorrió los poblados ribereños de los ríos Marañón, Morona, Pastaza, Tigre y Corrientes, prestando asistencia médico-sanitaria, técnica, agropecuaria, alfabetizadora y recreativa a los habitantes de los citados villorios. Asimismo se efectuó la vacunación masiva de los habitantes y se proyectaron películas instructivas y recreativas.

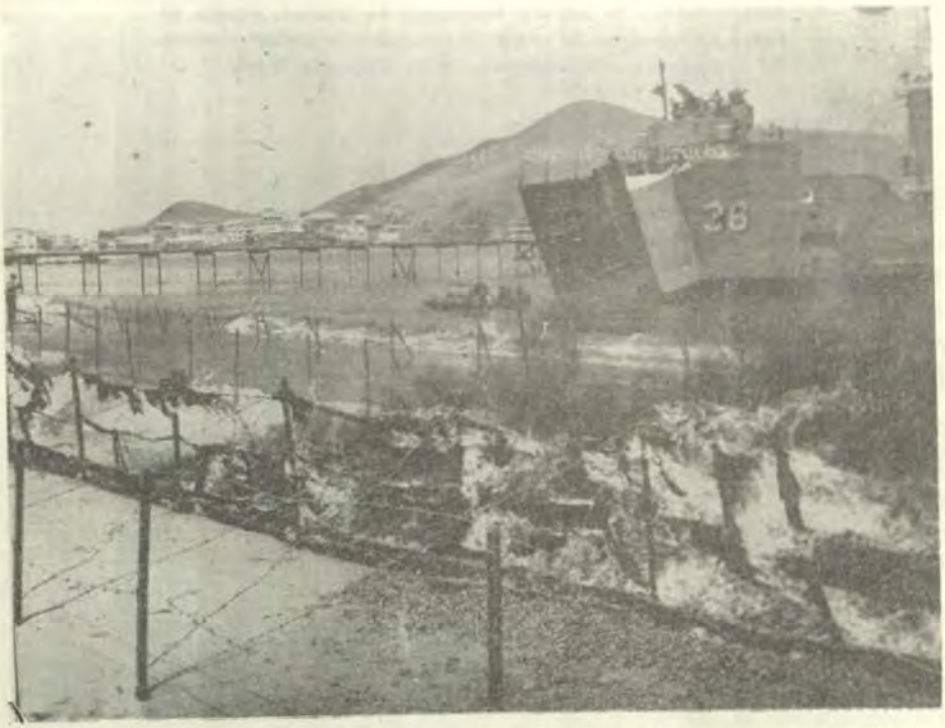
La citada Unidad de la Fuerza Fluvial del Amazonas zarpó el lunes 16 de Noviembre del puerto fluvial de Iquitos, permaneciendo hasta el 19 de Diciembre en los pueblos anteriormente citados, prestando su humanitaria acción.

Anteriormente —a fines del mes próximo pasado— la Flotilla Fluvial del Amazonas, compuesta por las Cañoneras B.A.P. "Marañón", "Ucayali", "Loreto" y "Amazonas", recorrió los caseríos ribereños de los ríos Amazonas, Ucayali, Marañón y Huallaga respectivamente, habiendo totalizado la alta citra de 4,172 pacientes atendidos en asistencia médico-odontológica, además de las otras anteriormente citadas.

El Plan Cívico Fluvial se realiza en coordinación con los Ministerios de Educación Pública, Salud y Agricultura; se lleva a cabo desde Agosto de 1963 programado por el Supremo Gobierno y está proporcionando un brillante resultado en beneficio de los abnegados compatriotas que pueblan los ríos de nuestro Oriente Amazónico.

**Siete Buques, Tres Helicópteros Navales y un Batallón de Infantería de Marina participaron por la Armada Peruana en la Operación Ayacucho.—**

La Marina de Guerra del Perú, por intermedio de su Fuerza Naval Combinada, protagonizaron conjuntamente con un grupo de desembarco interamericano, los espectaculares asaltos anfibios y poderoso apoyo naval de artillería, durante el desarrollo de la "Operación Ayacucho" que se realizó el domingo 6 de Diciembre en la zona de Chilca.



**Entre el fuego "enemigo" los Infantes de Marina del Perú desembarcan en la playa de Naplo durante una de las fases del asalto anfibio de la "Operación Ayacucho".**



**Una Escuadra de nuestra Infantería de Marina avanza en busca de los nidos de ametralladoras del "enemigo" después de haber desembarcado en la Playa de Naplo.**

Los Destroyers de Línea BAP. "Guise" y BAP. "Villar", los buques de Desembarco BAP. "Paita", BAP. "Lomas" y BAP. "Atico", el buque-escuela (Transporte de Ataque) BAP. "Independencia" y el submarino BAP. "Iquique" y un Batallón de Infantería de Marina efectuaron el desembarco, incursionando sobre los objetivos señalados por la Dirección de Maniobra, para destruir al "enemigo".

La Marina tuvo la vital misión de transportar a los efectivos de los grupos de desembarco anfibio que comprendió la Infantería de Marina del Perú y Venezuela, los cuales desembarcaron y cercaron al "enemigo" en las playas —infestadas de peligros— y defendidas ardorosamente por las "fuerzas subversivas".

Asimismo las poderosas baterías de los Destroyers peruanos BAP. "Villar" y BAP. "Guise" barrieron las instalaciones enemigas desde el mar, propiciando así en forma conjunta la derrota total de la fuerza contraria.

La Fuerza de Tarea Anfibia 21, estuvo bajo el comando del Capitán de Navío Oscar Iturrino Falco y estaba conformada por el Grupo de

Desembarco Anfibio G.T. 21; el Grupo de Transporte Anfibio 21, fue conformado por las unidades de transporte BAP. "Independencia", BAP. "Paita", BAP. "Lomas" y BAP. "Atico".

Igualmente estuvo subordinado a ese Comando, el Grupo de Apoyo de Fuegos, compuesto por los Destroyers de Línea BAP. "Villar" y BAP. "Guise"; el Grupo de Transporte de Incursión Comando integrado por el submarino BAP "Iquique".

**Pelotones de Infantería de Marina asaltaron la Playa de Naplo.—**

Los Infantes de nuestra Marina de Guerra y de Venezuela (que conformaron el Destacamento "Tiburón") desembarcaron el 7 de Diciembre espectacularmente a las 1100 horas en la tranquila playa de Naplo con el objeto de cerrar las posibilidades de fuga de las fuerzas enemigas.

Previamente al Desembarco anfibio, un pelotón de Infantes de Marina (hombres-rana) exploró la zona de desembarco con el fin de preparar la playa de peligros.



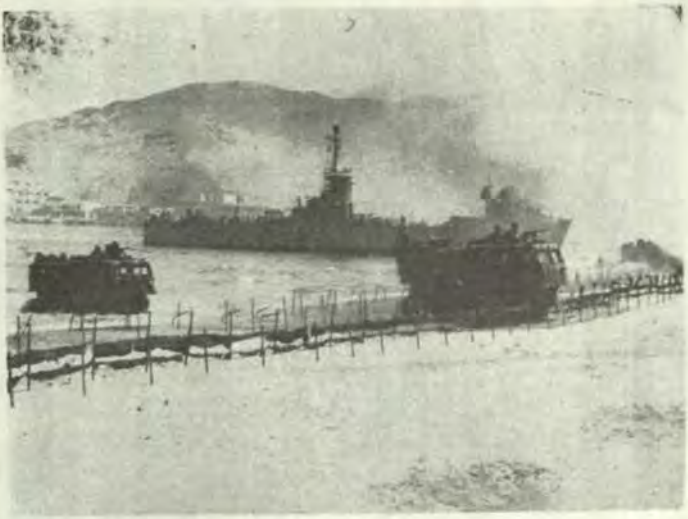

**Infantes de Marina del Perú desembarcan en la playa de Naplo con el fin de establecer una cabecera de playa.**



**El Jefe del Estado Arq. F. Belaúnde Terry, se dirige acompañado de los Ministros de Marina, Guerra y Aeronáutica, al estrado de honor para presenciar el desfile de las fuerzas que tomaron parte en la "Operación Ayacucho".**



Submarino BAP. "Iquique", desde el cual desembarcan los "Comandos", se dirige a la Playa "La Tiza".



**Tanques anfibios de la Infantería de Marina del Perú, avanzan entre las alambradas y erizos apoyando la progresión de los infantes en la playa de Naplo.**

Cerca de un millar de Infantes y varios tanques anfibios se lanzaron al agua desde las rampas de los buques de desembarco de nuestra Armada, BAP. "Lomas", BAP. "Atico" y lanchas LPC del Transporte de Ataque BAP. "Independencia".

El Destacamento "Tiburón" estaba bajo el comando del Capitán de Corbeta Enrique Mecklemburg C.

El Pelotón encargado de las comunicaciones, transmitía al intervalo de 10 minutos, las novedades del asalto al Jefe de la Fuerza de Tarea Anfibia, Capitán de Navío Oscar Iturrino, que se encontraba a bordo del B.A.P. "Independencia".

En los buques de Desembarco BAP. "Lomas" y BAP. "Atico" se transportó además, carros blindados de reconocimiento, jeeps y los tanques anfibios que descendieron en el momento que el calado de los citados buques se posó en la arena con el objeto de echar la rampa a las arenas y facilitar así el descendimiento de los vehículos y material pesado.

La actuación de nuestra Infantería de Marina fue calificada como excelente por los árbitros y observadores de las Fuerzas Armadas nacionales y extranjeras.



**Pelotones de nuestra Infantería de Marina descienden por las escalas del Buque Transporte de Ataque BAP. "Independencia".**

# HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

**MANUEL I. VEGAS**

## NOTAS AL CAPITULO V
**(Continuación)**

Por el Capitán de Navío A.P.

**JULIO J. ELIAS**

nota del 12 de enero, en la cual el ministro de guerra y marina le exponía los movimientos y situación de los buques chilenos **Valparaíso** y **Aquiles**, como también de la captura del bergantín nacional **Martín** por este último en Cerro Azul.

Enero 28.—De los tres buques de guerra chilenos que estaban fondeados en el paralelo de la isla de San Lorenzo, sólo amaneció a la vista el bergantín **Aquiles**. A las cuatro de la tarde desapareció a su vez el **Aquiles**.

Enero 29.—A las doce del día entró al Callao el bergantín goleta inglés **Llama**, procedente de Iquique e Islay al mando del capitán Roberto Miller; condujo de pasaje al ministro plenipotenciario de Bolivia Casimiro Olañeta, al coronel cirujano Carlos Augusto Corallet, a Juan Bautista Mejía, a Juan Begg y a Pablo Costa; este buque fue abordado por el bergantín **Aquiles** a la cuadra del Morro Solar.

Enero 30.—Tanto el bergantín **Josefina** que entró al Callao en esta fecha, como otros buques que lo hicieron antes, dieron por noticia que el **Aquiles** se hallaba cruzando entre el Morro Solar y Palominos.

Enero 31.— El congreso chileno promulga una ley autorizando al presidente de esa república: "para usar de todo el poder público que su prudencia hallare necesario para regir el Estado, sin otra limitación que la de no poder condenar por sí, ni aplicar penas, debiendo emanar estos actos de los tribunales establecidos o que en adelante estableciere el mismo presidente".

Enero 31.—Por carta de la fecha del general Santander, presidente de Nueva Granada, a Ventura Lavalle, encargado de negocios de Chile ante el gobierno del Ecuador, le decía entre otras cosas lo siguiente: "A ningún granadino patriota, y me atrevo a añadir que tampoco a ningún venezolano, puede gustar semejante modo de hacer feliz al Perú. Todos vemos que se está levantando un gran poder a costa de las libertades del pueblo peruano, que si llegase a consolidarse, sería un poder amenazador a la paz de los pueblos limítrofes... Un poder de esta naturaleza choca con las dominantes del siglo, ultraja los derechos del Perú y alarma otros estados, circunstancias bastantes para que no pueda ser duradero". ¿Quiénes querían hacer feliz al Perú; acaso no era a **su modo**, los chilenos? La diplomacia chilena, tan hábil y ceñida a las directivas de Portales, había trabajado intensamente en casi todos los países sudamericanos con el designio de traer abajo a Santa Cruz, sin reparar en nada, pues con ese fin le pareció bueno la calumnia y el soborno. Por otra parte, en el fondo de las palabras de Santander, sólo se ve el miedo a un Perú poderoso y es lo que significan sus frases: ¡levantándose un gran poder! ¡un poder amenazador a la paz! ¡un poder de esta naturaleza! Esto no le gusta a Santander y en ello aprecia el peligro. No hay otro argumento, porque aquello de las libertades peruanas, las ideas dominantes del siglo, la paz de los pueblos limítrofes y de los derechos peruanos, para no calificarlo de paparrucha y embuste, diremos que es solo locuacidad. El temor para Portales y aquí para Santander, es que se consolidase un gran Perú y nada más. Había antecedentes,

el gran Perú incaico y el gran Perú virreinal y ellos no podían consentir en un gran Perú republicano.

Febrero 1º.— A las 9 de la noche dió la vela el bergantín norteamericano **Canadá**, con destino a Paita y Guayaquil, su capitán Richard Fitzgerald; conducía entre los pasajeros al ministro de hacienda Juan García del Postigo.— Este mismo día se vió al bergantín de guerra chileno **Aquiles**, fondeado en el pasaje con la isla de San Lorenzo nombrado El Frontón.

Febrero 2.—Amaneció fondeado el bergantín chileno **Aquiles** en la isla de San Lorenzo, inmediato a la caleta llamada de los presos.

Febrero 3.—Amaneció fondeado el bergantín **Aquiles** cerca del cabezo de la isla de San Lorenzo.

Febrero 4.—El comandante general de marina elevaba el siguiente oficio: "Y. Señor Gral. Ministro de Estado del Despacho de Guerra y Marina.— S.G.— En el Arsenal de Marina es absolutamente necesario tener un Maestro Mayor de Maestranza, que sirva de Ingeniero y Constructor para que corra con todas las obras del Estado. Desde la declaración de nuestra Independencia, ha servido este destino con honradez D. Tomás Falconí único en su clase, y por sus servicios y patriotismo se le honró con el grado de Capitán de Corbeta y con el sueldo fijo de noventa pesos, del que fue suspenso por haberse quedado en esta plaza en la revolución del pasado año de 835, por la imposibilidad de salir de élla. En Febrero de 836 se le encargó nuevamente de su destino como particular por sus útiles conocimientos, y desde entonces está disfrutando de cuatro pesos diarios por los servicios que ha hecho hasta el día a satisfaccion de mi antecesor y mío. Lo gravoso que es al Estado este prest diario, me hace dirigirme a V.S.Y. haciendo presente que me parece más conveniente y económico se le devuelva el honor militar que antes obtenía con los noventa pesos fijos, que al paso que le sirva de estímulo, le sea de mayor respeto para los que están bajo de sus órdenes.— Sírvase V.S.Y. poner esta consulta en conocimiento de S.E. el Supremo Protector, para la resolución que estime conveniente.— Dios guarde a V.S.Y.— S.M.— Juan José Loyola". En el mismo oficio se puede leer el siguiente proveído: "Palacio de Gobierno en Lima, a 6 de Febrero.— Por tan justas razones que aduce el Gobierno Litoral, líbrese un título en los términos que se piden.— De orden de S.E.— Tristan". Estamos frente a una de las ocasiones cuando se ha procedido por parte de la administración pública con el mayor espíritu de justicia; en efecto. Tomás Falconí fue uno de esos hombres autodidacto quien consiguiera a fuerza de voluntad férrea una capacidad profesional calificada de primer orden. Desde la época de los españoles estuvo dedicado por completo a la construcción de naves y a su reparación, aprovechando la experiencia de los ingenieros hispanos; ajeno por completo a toda actividad política, pudo decirse que no disponía de más tiempo que el dedicado a sus labores, ganando el respeto y la simpatía de cuantos lo trataban. El patriarca de la marina, Vivero, llegó a considerarlo en sumo grado. No es el caso hacer una biografía de ese hombre indispensable para la marina que se llamó Falconí, pero sí podemos llamar la atención de un servidor notable que perma-

nece olvidado sin que nada lo recuerde, aún hoy mismo cuando el Perú construye buques y bien se podía dar su nombre a algo en el Arsenal. No se olvide que fue: "único en su clase".

Febrero 4.—Se canceló la patente nacional con que navegaba la goleta **Elinora,** por haber variado de dominio.— Santa Cruz otorgó despachos de oficial tercero del cuerpo político de la armada en favor de Manuel Becerra.

Febrero 5.—Entra a la bahía del Callao el bergantín chileno **Aquiles** y cambia disparos con las baterías del arsenal; pese a que el calibre de los cañones montados en el buque enemigo eran de a 12, a la distancia en que se puso, sus balas llegaron a tierra, mientras que las de nuestra batería de a 24, a duras penas alcanzaban el lugar donde estaba el bergantín, perdiéndose por tal motivo la ocasión de causarle averías. Se dedujo por la superioridad naval que nuestra pólvora era de pésima calidad y sólo útil para minas o para salvas.

Febrero 7.—En la descubierta realizada en la madrugada de este día, pudo apreciarse que había desaparecido el bergantín de guerra chileno **Aquiles.**— Por orden de Santa Cruz se contrató el bergantín inglés **Susana,** para llevar hasta Arica algunos individuos de su comitiva y criados, siendo el precio de tales pasajes de mil quinientos pesos, poniendo la nave los víveres y la aguada.

Febrero 8.—Fondeó en el Callao la fragata norteamericana **Ann Mc. Kim,** procedente de Valparaíso, conduciendo de pasaje al encargado de negocios de los Estados Unidos de N. A. ante el Perú J. B. Thornton y su secretario.— Comunica con esta fecha desde Guayaquil el general Trinidad Morán, que no habiendo recibido del subprefecto de Piura los tres mil pesos que estaban a su disposición, se vio obligado a girar una letra por la misma cantidad en favor del general Manuel Antonio Luzárraga, para tener disponible ese dinero en caso de algún acontecimiento que le obligara a entrar nuevamente a Guayaquil.— En la misma fecha y desde el mismo lugar, pasa una nota el general Morán diciendo que enviaba a Lima al sargento mayor Juan José Saldivar, quien había desempeñado el cargo de comisario de la escuadra, a fin de rendir cuenta documental de la inversión de treinta y tres mil pesos que se recibieron para los gastos de los buques según las partidas siguientes: siete mil pesos entregados en el Callao, veinte mil de la tesorería de Trujillo y seis mil franqueados de empréstito por Luzárraga. (Obsérvese cuán inútil y gravosa fue la ida a Guayaquil, dividiendo nuestra escuadra; con lo gastado por Morán, se habría podido adquirir otro buque de apreciable poder, mientras se tenía a todas las naves de guerra en el Callao, bien tripuladas y con su armamento completo, es decir, formando un conjunto de combate listo a rechazar a los chilenos y a operar contra ellos; por supuesto que ello requería estar encomendado a un marino de acción como Panizo o Young. Cuando los buques de guerra se esconden, la debilidad es tan manifiesta que prácticamente todo está perdido).— En otra comunicación de la misma fecha, explica Morán que sin le generosidad del general Manuel Antonio Luzárraga, el sostenimiento de los buques habría sido imposible y que el préstamo de los seis mil pesos tenía el interés de uno por ciento mensual. A continuación dice haber recibido de Lima la orden para salir de Guayaquil y comenta en la siguiente forma: "Lo hago con esta fecha, sin poder asegurar la posibilidad, mediante a que los

buques enemigos permanecen en la Puná, y con un carácter ambiguo, entre si respetarán o no las aguas ecuatorianas, pues aunque este Gobierno nombró un comisionado para saber de un modo positivo si observarán la respetabilidad del territorio, la contestación oficial aún deja duda, sin embargo de haberlo ofrecido de palabra. Si no lograse la salida, es claro que volveré a entrar con los buques a este puerto, para evitar una pérdida inevitable, si me atacan en el río donde no es posible maniobrar y librarse del costado del **Monteagudo**, cuya diferencia con el **Congreso** es tan inmensa, que no podríamos dudar del mal éxito". (Compare el lector esta comunicación de Morán con la otra que elevó el día 12 de enero de 1837, cuando solicitaba abandonar Guayaquil mientras el gobierno le decía que no saliera de ese puerto y él aseguraba que creía mucho menos peligroso el riesgo de su salida, que la permanencia en Guayaquil; hasta agregaba que era imposible continuar falto de recursos de toda especie y esperaba que no se le pusiera embarazos para arrostrar los peligros que debía presentarse. Por otra parte, Morán sabía muy bien que los chilenos no hacían caso alguno de la neutralidad ecuatoriana y muchos eran los ejemplos al respecto; recordaremos únicamente que la escuadrilla chilena que operaba en la Puná tenía por jefe al capitán de fragata Manuel Díaz, capaz de cualquier atropello o violencia, así había realizado un desembarco en la isla durante el cual menudearon los robos y otros abusos, los cuales obligaron al gobierno de Rocafuerte a establecer enérgicas reclamaciones, al punto que para cubrir las apariencias se enjuició en Chile al comandante Díaz, con los resultados de siempre desde la época de Cochrane).

Febrero 9.— Dió la vela la fragata de guerra francesa **Flora**, con destino a Arica y al mando del capitán de fragata Lemarant; conducía a su bordo al protector de la confederación gran mariscal Santa Cruz con su séquito.

Febrero 11.—Desde la llamada Isla Verde, el general Morán eleva su parte respecto a las operaciones emprendidas hasta la fecha; en este sentido escribe haber salido de Guayaquil el día 8 de febrero, en la noche, y el 10 pretendió pasar por la Puná, cerca de los buques de guerra chilenos, empero las citadas naves no bien observaron la maniobra que trataba de efectuar la escuadrilla de Morán, tocaron zafarrancho de combate y a continuación dieron la vela, colocándose la **Monteagudo** al medio del canal, mientras los bergantines **Arequipeño** y **Orbegoso** avanzaban contra los barcos peruanos hasta situarse a tiro de cañón, en posición capaz de entretenerlos esperando a la fragata de cuyo apoyo no se separaron y que se les unió casi de inmediato. La goleta de guerra ecuatoriana **Diligencia**, fue a interponerse entre ambas fuerzas, disparó un cañonazo, izó bandera blanca y destacó su comandante un oficial con objeto de reclamar a los chilenos el respeto debido al territorio neutral, en conformidad como lo ofreció anteriormente el comandante general chileno al gobierno ecuatoriano, en el sentido de que dejaría las aguas ecuatorianas al aproximarse los buques peruanos. Pese a tal promesa, el comandante de la escuadrilla chilena respondió: "que no eran tontos para perder de vista la escuadra enemiga y que no habían ofrecido tal cosa", desmitiendo en esa forma cuanto había afianzado bajo su propia firma. En vista de la situación y puesta en conocimiento del comando peruano, Morán ordenó que sus buques virarán, dirigiéndose a la Isla Verde, tomando a su vez los chilenos el fondeadero que antes ocupaban en la Puná, sin dejar el dominio del canal

pues permaneció en medio de él una de sus naves, el **Arequipeño**. Expone Morán en su comunicación: "En todos estos movimientos, observé que el bergantín **Catalina** no podía acompañar a los demás buques de mi mando y que sería perdido bien en una retirada, bien en cualquiera maniobra precipitada que fuese necesaria, pues carece del andar que tenía sin duda por el peso de los cañones que tiene a su bordo, y contando yo con que indispensablemente me atacarían los buques chilenos, pues está visto que no observan la respetabilidad del territorio; he determinado que dicho buque se vuelva a Guayaquil, a cargo del sargento mayor graduado D. Rafael Calvo, a quien le he confiado las instrucciones que en copia dirijo a V.S. para conocimiento de S.E. el Protector.— A consecuencia de lo ocurrido con los buques chilenos a mi aproximación a la Puná, dirigí al Comandante de la goleta **Diligencia** la nota que en copia adjunto a V.S.Y. y por medio de un Oficial me ha contestado que indicando mi reclamo al Jefe de las Fuerzas Navales de Chile, le mandó decir que no haría un tiro en el Río, pero que viendo los amagos hostiles, que han hecho contra nosotros daba parte a la Comandancia General de Guayaquil.— Del resultado y de cualquier otra ocurrencia tendrá V.S.Y. aviso, como se lo tengo indicado". No reproducimos las detalladas instrucciones que entregó Morán a fin de ser observadas por el sargento mayor graduado Rafael Calvo, relativas a la comisión de que iba a encargarse al comando del bergantín **Catalina**, para no dilatar mucho las presentes líneas; sólo expondremos al respecto que dichas instrucciones constaban de ocho nutridos artículos y una adición, ocupándose de que se debía efectuar un prolijo inventario de la carga embarcada a bordo del bergantín **Catalina**; que el buque zarparía para Guayaquil con únicamente los oficiales señalados por Morán según su lista, mientras el resto de la dotación de la nave regresarían al Callao; respecto al piloto Balarezo, decía Morán: "como innecesario por su mala conducta, lo dejará en tierra libre a tomar el giro que quisiese"; quedaban establecidos los sueldos que debían ganar los miembros del rol, incluyendo la plana menor, con el nombre de cada uno y la cantidad; además, indicaciones en cuanto a los víveres, a la correspondencia oficial para remitir al Callao, a la disciplina de a bordo, etc. La fecha del documento es la del 11 de febrero de 1837. En cuanto al oficio cursado por Morán al comandante de la goleta de guerra ecuatoriana **Diligencia**, su fecha 10 de febrero de 1837 se reduce a reproducirle la comunicación que el 7 del mismo mes le pasara el gobernador de la provincia de Guayaquil, en la cual dicha autoridad le informa que el comandante general de la escuadra chilena le ha ofrecido dar la vela con objeto de situarse fuera de la jurisdicción del estado ecuatoriano, de modo que no tendrá tropiezos para la salida con su escuadrilla, firmando el documento Francisco de Icaza. Basándose en las afirmaciones del gobernador de Guayaquil, le dice Morán al comandante de la **Diligencia**, ha salido en la confianza de que nada tenía que temer mientras permaneciera en aguas neutrales ecuatorianas, pero no ha sucedido tal cosa, porque ha encontrado cómo los chilenos no cumplen con lo ofrecido, permaneciendo en acecho de los barcos peruanos, por lo cual termina diciendo Morán: "y a fin de que verifiquen su salida, o si quieren continuar aquí lo hagan hasta veinte y cuatro horas después de que yo haya salido, conforme previene el derecho de gentes le dirijo a V. esta comunicación como la autoridad encargada por su Gobierno para que tome las medidas que crea conveniente".

Febrero 12.—El comandante general de marina le decía al capitán de puerto del Callao que había constatado respecto a la visita llamada "de guerra" a los buques mercantes, se ejecutaban por los escribientes de esa dependencia y no por el jefe o por el ayudante según la ordenanza, lo cual daba margen a que los capitanes de los buques mercantes y los comandantes de los de guerra, "no nos instruyan de las noticias de los puertos de su procedencia con toda puntualidad, ni entreguen la correspondencia, lo que particularmente en las actuales circunstancias, es perjudicial al Servicio. Por lo expuesto, hago a V.S. el mayor encargo que todas las visitas se hagan si es posible antes de fondear los buques por V.S. o el Ayudante y se me avise de la menor ocurrencia, para en el acto dar cuenta al Gobierno según está mandado en repetidas órdenes que le he trascripto para que se les dé un puntual cumplimiento".— Este día dio la vela el bergantín inglés **Susana** con destino a Arica, conducía a su bordo a la comisión del protector Santa Cruz, compuesta de catorce pasajeros.— Comunicaba el general Morán de Punta de Alcatraz que el día 11 de febrero, había emprendido de nuevo la tentativa de salir y ello a mérito de la contestación recibida a sus reclamos del comandante de la goleta de guerra ecuatoriana **Diligencia**; sin embargo de las seguridades prometidas no bien dio la vela la escuadrilla peruana aproximándose a la Puná, los buques chilenos navegaron a su encuentro, llegando a colocarse los dos bergantines, **Arequipeño** y **Orbegoso**, a tiro de cañón. Entonces, el comandante de la goleta ecuatoriana al advertir las anteriores maniobras, dice Morán: "se dirigió a ellos intimándole al jefe de aquellas fuerzas, a nombre de su gobierno, que respetase las aguas neutrales, y aunque le contestó que no haría un tiro, se empeñaron más forzando de vela el **Monteagudo** y dichos bergantines, a lo que viramos; pero, ellos continuaron a darnos caza y con una gran algazara subió su gente a la jarcia y cofas desafiándonos con expresiones insultantes; así es que dicha goleta se retiró y en consecuencia fondeó en este puerto a ponerse de nuestra parte, puesto que éramos los atacados, quedando entonces los buques chilenos entre Mondragón e Isla Verde, cuya posición ocupábamos el día de ayer. (11)".

Febrero 13.—Canceló la patente con que navegaba el bergantín nacional **Ayacucho**, por haber variado de dominio.—Cursa un oficio el comandante general de marina al capitán de puerto del Callao, diciéndole que eran repetidas las quejas acusando a la marinería de esa dependencia por la inmoralidad y mala conducta observada de noche en la población chalaca; en esa virtud ordenaba que desde el toque de oración los marineros de la capitanía fueran al arsenal donde se les pasaría lista por el ayudante en diferentes horas y que las patrullas lo mismo que la policía debían capturar al marinero que se encontrase en la calle después de la hora citada, siendo castigado con toda severidad.- Llega al Callao el bergantín francés **Telégrafo** procedente de Guayaquil en 21 días; conducía de pasaje al gran mariscal Guillermo Miller; este buque el día 10 había sido abordado por el **Aquiles** a la cuadra del islote Pelado.—El dictador Juan Manuel Rosas declara cerrada toda comunicación comercial, epistolar y de cualquier otra especie entre la confederación Argentina y las repúblicas del Perú y Bolivia.

(CONTINUARA)