
MARINA DE GUERRA DEL PERU

SOMOS UN PAIS TAMBIEN MARITIMO. TRABAJEMOS PUES POR TENER SIEMPRE UNA PODEROSA MARINA DE GUERRA, GUARDIANA PERMANENTE DE NUESTROS INTERESES EN LA, DE SIEMPRE, Y POR SIEMPRE, PRIMERA DE SUS LINEAS DE DEFENSA: EL MAR.



DIRECTOR
Capitán de Navío AP
Carlos Ponce Canessa

Las ideas y opiniones vertidas en las páginas de esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los firmantes. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la *Revista de Marina*, su publicación oficial, se identifican, pues, necesariamente con los criterios de quienes son los autores

**Dirección y Administración:**

Dirección de Información

de la

Marina

MINISTERIO DE MARINA
Teléfono 314620 – 125
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima - Perú



# Revista de Marina

Año 78 No. 1
Volumen No. 374

ENERO – ABRIL 1985

## CONTENIDO

| | Pág. |
|---|---|
| EDITORIAL | 4 |
| JAMBELI: breve estudio histórico<br>C. de N. A.P. (r) José Valdizán Gamio | 7 |
| ESTRATEGIA MILITAR Y GUERRA ESPACIAL<br>James T. Westwood<br>*Traducción: Calm. A.P. Julio de los Ríos Rozas* | 31 |
| LA CAPACIDAD DE LA MARINA SOVIETICA EN GUERRA DE MINAS<br>Lieutenant Commander Ted S. Wile, U.S. Navy<br>*Traducción: C. de N. A.P. César Linares Velásquez* | 45 |
| EXPLORACION Y UTILIZACION DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE<br>Mario F. Cavagnaro Basile | 59 |
| FOMENTO MARITIMO<br>C. de F. A.P. Jean Jesu Doig Camino | 65 |
| RESEÑA HISTORICA SOBRE LA GUERRA ANTIAEREA EN EL MAR<br>C. de F. A.P. César Fernando Esparza Ruiz | 71 |
| MONTAÑAS, CLIMAS Y VIENTOS<br>C. de N. A.P. Edgardo Loret de Mola Pacussich | 79 |
| ENTRADA DE VIGOR EN LA PREVENCION SOBRE LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES<br>*Traducción: C. de F. A.P. (r) Humberto Montenegro Larrea* | 91 |
| PERIODISMO Y DEFENSA NACIONAL<br>Jorge Luis Recavarren | 95 |
| EL SEGUNDO ESFUERZO<br>C. de C. A.P. Claudio Pizarro Dávila | 103 |
| DESCUIDOS SACERDOTALES GENERADORES DE FALSAS TEOLOGIAS<br>Raúl Bueno y Tizón | 107 |
| EL MAREO: enfermedad profesional<br>C. de C. A.P. Héctor Soldi Soldi | 111 |
| HIPOLITO BOUCHARD EN EL PERU: 1820–1837 (Cuarta entrega)<br>César García Rossell | 115 |
| Sección Notas | 122 |

Editorial

## HACIA UNA CONCIENCIA MARITIMA NACIONAL

El mar, así como componente imprescindible del paisaje peruano, es parte y elemento consubstancial en la entidad de la patria. Nuestra extensa línea costera que, mirando hacia el oeste, tiene inmediato a ella la presencia tangible de la vasta masa acuática hace constatable y corrobora nuestra condición de país marítimo. Por la realidad del Océano Pacífico se configura así, de modo concreto y claro, nuestra expresión física, nuestra fisonomía territorial.

Este carácter singular de la naturaleza física del Perú, la de su realidad —a más de andina y amazónica— también **marítima** es necesario y útil que sea destacado en aras de una cabal y exacta comprensión de nuestra identidad en cuanto territorio y comunidad política.

Y por lo mismo que en nuestra imagen y expresión como nación no podemos prescindir de la consideración del pasado, resulta pertinente, a más de la constatación actual, hacer recuerdo y poner de manifiesto que, desde nuestros inicios, el mar revistió importancia para el poblador costero, que siempre halló en él, la fuente ópima para sus necesidades nutricias, de intercambio y comunicación. De este modo, vinculado al hombre ribereño, integrante de su habitat, componente además del contorno físico del país, al mar le ha correspondido cumplir de modo constante y permanente un rol protagónico y de trascendencia en los cambios y evolución producidos en el ámbito geográfico que nos es propio y de los que informan nuestro devenir y nuestra historia.

Desde otra consideración, el mar entraña también para la nación todo un cúmulo de posibilidades y potencialidades por lo mismo de que contiene en su vasta masa acuosa y su subsuelo la enorme riqueza ictiológica que nos es peculiar y recursos minerales y energéticos en un

monto aún ignoto; la superficie oceánica igualmente y por su parte posibilita el comercio y transporte marítimos, áreas de acción estas que conforman, al lado de otras también, señaladas formas de posibilidades en los esfuerzos del país orientados hacia su afirmación y desarrollo; finalmente, en el aspecto de la seguridad y defensa nacionales, no podemos dejar de pasar por alto el aserto de que él, el mar, permite delimitar estrategias, planificar acciones y, aun, concretizar empresas y realizaciones propias de la fuerza defensiva que le es consubstancial, es decir, nuestra Armada.

El mar también constituye para nosotros una amplia ventana de comunicación al mundo; las rutas oceánicas nos abren generosas perspectivas de intercambio económico y cultural y de recepción de tecnologías que nos son necesarias, actividades estas que pueden dar sólidas bases a nuestros empeños orientados al mejoramiento de las condiciones económicas existentes y, por ende, como ya expresáramos antes, a la viabilización de nuestro bienestar y progreso. Una acertada política de atención a los objetivos nacionales en este aspecto, aunada a una exacta y permanente valoración de nuestros intereses marítimos, haría del todo factible que la generosa oferta de nuestro componente oceánico se viese materializada en aprovechamientos reales, en beneficios tangibles y concretos. A este respecto el mar constituirá siempre una permanente invitación a la formulación de iniciativas, al esbozo y planeamiento de acciones y empresas que coadyuven de modo decisivo en la solución de nuestros problemas y mediante los cuales también pudiesen ser atendidos muchas de nuestras urgencias y requerimientos presentes.

Por las consideraciones expuestas resulta pertinente, e imperativo, forjar, a nivel nacional, una verdadera conciencia marítima, es decir, el logro de un estado moral, de una convicción sólida y profunda, que sea el lógico corolario de la revaloración del mar en cuanto expresión vital, patrimonio de ingente caudal y objetivo y destino en la proyección política e histórica de la nación. En esta estimativa y empeños no puede dejar de relevarse la distinguida ejecutoria y participación de nuestra Marina de Guerra.

EL DIRECTOR


OCEANO
PACIFICO
Esmeraldas
IMBABURA
PICHINCHA
QUITO
Bahía de Caráquez
Bahía de Manta
Río Chone
Portoviejo
Babahoyo
Milagro
GUAYAS
Golfo de Guayaquil
AZUAY
Canal de Jambelí
Puerto Bolívar
CHIMBORAZO
TUNGURAHUA
CAÑAR
SANTIAGO
ZAMORA
LOJA

Concurso Anual **Revista de Marina**
1984
Area **Tema Libre**: Primer puesto

# Jambelí: breve estudio histórico

*Capitán de Navío A.P. (r)*
*José Valdizán Gamio*

El pomposamente llamado "Combate Naval de Jambelí" se libró en la mañana del día 25 de julio de 1941, entre el destructor de la Armada Peruana "Almirante Villar" y el cañonero de la Armada Ecuatoriana "Abdón Calderón".

La mencionada acción bélica –que más se asemejó a una escaramuza o contacto– no tuvo importancia militar alguna dentro del desarrollo del conflicto armado que sostenían en aquella época los indicados países, desde que además de reducirse a un mutuo cañoneo sostenido durante poco menos de 20 minutos, ni se alcanzaron resultados definitivos ni ellos tuvieron trascendencia digna de tomarse en cuenta dentro de los campos estratégicos o tácticos. De otro lado, ninguno de los dos buques llegó a lograr impactos sobre su contrario con los proyectiles de sus cañones.

Los fuegos cesaron poco después de haber ingresado el **Abdón Calderón** al canal de Jambelí, con el fin de ocultar su silueta entre la espesa vegetación costeña ("mangle") que tan abundantemente existe a lo largo de la desembocadura del río Guayas. Habíanse prolongado desde las 11.19 hrs. en que el **Almirante Villar** los inició hasta las 11.40 hrs. en que el mencionado buque cesó de disparar.

El encuentro se originó al haber abandonado Puerto Bolivar el buque ecuatoriano, a causa de una falsa alarma de incursión aérea peruana que había recibido. Por tal motivo zarpó para salir al mar y poder hacer libremente una adecuada defensa ante el peligro que se avecinaba. Al desembocar por el canal de Jambelí e irrumpir en aguas del Pacífico, fue avistado por el B.A.P. **Almirante Villar** que efectuaba su patrullaje frente al Golfo de Guayaquil, iniciándose de esta manera la acción naval.

Dada la superioridad material con que indiscutiblemente contaba el **Almirante Villar** –y que no fue aprovechada debidamente– al pequeño cañonero ecuatoriano no le quedó otro recurso que volver a enrrumbar hacia el canal que había dejado hacía poco y tratar de guarecerse en su interior contra los fuegos del destructor peruano. Con el criterio impar-

cial que debe mantener quien investiga la historia, debe apuntarse aquí que dicha maniobra fue lograda con éxito, merced a una acumulación de circunstancias que se analizarán a medida se vaya desarrollando el presente trabajo.

Respecto a la acción naval que se estudia, ambos partes oficiales elevados por los comandantes –ecuatoriano y peruano, respectivamente–coincidieron. Informó el primero de ellos textualmente, en su oficio No. 160 al Comandante General de Marina (y luego fue publicado en diarios guayaquileños), en uno de los párrafos de aquel importante documento suscrito con parquedad y muy seriamente, las siguientes líneas; fueron sus palabras:

".. El combate se prolongó hasta las 11.46 hrs. **instante en el que nos ocultamos del enemigo tras la Boca de Jambelí**" (1)

En el parte oficial del comandante peruano se informó –textualmente– acerca de aquella fase del encuentro que obra en archivos, el correspondiente parágrafo:

"... No obstante haber entrado el **Calderón** en el canal **y estar oculto por el monte**, se continuó el fuego mediante tiro indirecto, hasta las 11.40 hrs. en que se ordenó "Alto al fuego" cayéndose luego a estribor". (2)

El comandante del cañonero ecuatoriano **Abdón Calderón** era, en esa ocasión, el Teniente de Fragata don Rafael Morán Valverde (fallecido posteriormente).

El comandante del destructor peruano **Almirante Villar** fue, en la indicada oportunidad, el Capitán de Fragata don Hernando Tudela Lavalle (también fallecido años después).

**Algunas reflexiones liminares**

Con posterioridad al contacto naval de Jambelí, la Marina de Guerra del Perú no se ocupó –ni particular ni oficialmente– en estudiar con detenimiento tal hecho bélico por considerarlo sin trascendencia alguna. Unicamente, en nuestra Escuela Superior de Guerra Naval se sustentó una conferencia acerca de él, que el autor tan sólo menciona por desconocer los detalles de aquella charla profesional y sus conclusiones finales.

Queda así establecido que, del lado peruano, tal vez por considerarse aquella acción carente de importancia histórica o demasiado reciente para entrar en el vasto campo de dicha disciplina científica, no existió en puridad, trabajo alguno seriamente efectuado respecto de ella. Igualmente, tampoco se dio ningún paso de carácter oficial para encausar la opinión propia o foránea sobre la verdad de lo ocurrido.

Sin embargo, del lado ecuatoriano, su Marina de Guerra juzgando con suma ligereza los resultados del que llamó "Combate de Jambelí",

logró que se declarase el 25 de julio de cada año como "Día de la Armada" e inició una patriótica campaña para celebrarlo apoteósicamente.

Es indispensable añadir que el hecho arriba indicado, fue originado por el prohijamiento de una tenaz, fantasiosa y "tropical" labor periodística que –a juicio del autor– no podía ser defraudada sino más bien apoyada, aunque pisotease burdamente la verdad histórica. Los diarios, la radio y toda la prensa en general, comenzaron y prosiguieron inventando falacias cada vez mayores, inyectando en las mentes de sus ávidos lectores inadmisibles falsedades, con el fin de grabarlas en las mentes populares, como verdades absolutamente irrefutables.

Estas, al no ser desmentidas oportunamente ni por nuestra Marina de Guerra, ni por la prensa nacional cuya principal labor era la de enterarse autorizadamente a tiempo, coadyuvaron, sin desearlo y casi con una inocencia que pudo enmendarse a través de los años transcurridos, a que la fantasía ecuatoriana concretara versiones antojadizas que, al no ser rechazadas mediante testimonios fehacientes del país vecino y de sus indiscutibles personalidades diplomáticas, se incorporaron al credo superficial de la opinión foránea como seudo verdades históricas. Un ¡Mea culpa! peruano.

Sin embargo, existen afortunadamente algunas publicaciones tardías pero contundentes. El 23 de julio de 1960 surgió un "botón de muestra": rezaba textualmente así:

> "Respecto a la actitud de la prensa ecuatoriana, Julio Tobar Donoso que fue Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador durante el conflicto, recuerda en su libro „la invasión peruana y el Protocolo de Río", lo que le relataron Benjamín Welles, corresponsal del New York Times y el periodista panameño Roberto Arias" "Me contaron que en las tres noches que pasaron en Arenillas no hubo incidentes alguno de fronteras, pero que los corresponsales... (ecuatorianos) enviaban todas esas noches correspondencias telegráficas relatando hechos imaginarios, describiendo combates, aviones, ametralladoras, etc., que no existían (4)"

En Ecuador –y no obstante el serio contenido de lo manifestado por su diplomático, señor Tobar Donoso– la fantasía de sus periodistas ha proseguido desbordándose sin limitación alguna. Cada año sus diarios y revistas han publicado, repitiéndolo con insistencia propia del carácter tropical que distingue a dicha nación, un conjunto de noticias acerca de bajas, sólo peruanas, y averías logradas por el **Abdón Calderón**, durante aquel 25 de julio de 1941 durante el estéril cañoneo de Jambelí. El autor resume a continuación algunas de las más burdas:

> "... Los daños recibidos por el **Villar** fueron los siguientes: impactos de granada de 76 mm., el uno en el penúltimo cañín desmontando dicha pieza e hiriendo a la dotación del mismo, que estaba compuesta por nueve hombres. El otro impacto lo hizo en la torre de popa,

provocando el derrumbe del palo mayor y el desmonte de un cañón antiaéreo.

A consecuencia del derrumbe del mástil murieron dos hombres y fue destruida la torrecilla de tubos lanzatorpedos de popa.

Otro penetró en el costado de babor o popa, sobre la línea de agua en el pañol de torpedos, quedando la granada incrustada en la envoltura de la cámara de aire de uno de los torpedos, pero desgraciadamente sin explotar, motivo por el cual no se produjo la explosión de las cargas de los conos de los torpedos, con lo cual el **Villar** hubiera volado en astillas.

Al parecer la última granada fue la que hizo impacto en el casco, sobre la línea de agua, penetrando en el Departamento de Máquinas y cuya explosión produjo destrozos graves en las turbinas, provocando a la vez un incendio y dando de baja a **catorce hombres**, entre muertos y heridos. Fuera de los impactos anteriores el puente de mando y la primera chimenea sufrieron daños efectivos por la munición menor. El total de bajas sufridas por el enemigo fueron 25 hombres.

Se sabe que en el clímax de la lucha y ante los certeros impactos del **Calderón** que destrozaba vidas, la marinería quizo abandonar el destructor peruano, pero los oficiales lograron impedirlo.

Momentos después parece que la radio del **Villar** interceptó un mensaje que creyó que era del **Calderón**, pidiendo al **Alfaro** que concurriera al ataque, en el preciso instante que trataban de sofocar el incendio producido por el último impacto de 76 en el Departamento de Máquinas, por lo cual el **Villar** forzó sus averiadas máquinas, trayendo como consecuencia que estallaran varias cañerías y quedando por tal motivo inutilizadas las máquinas, siendo necesaria la intervención del **Teniente Rodríguez** y el crucero **Grau** para remolcarlo hasta el Callao; maniobra que la efectuaron entrando a los puertos del tránsito sólo en las noches, para evitar que sus habitantes se percataran del desastre sufrido frente al heroico **Calderón** (6)"

Aunque si bien es verdad que los artículos periodísticos en general no pueden utilizarse seriamente para hilvanar apuntes históricos, los antedichos —con sus resaltantes y exagerados relatos nacionalistas, a todas luces faltos de veracidad— orientan muchas veces el criterio de las masas populares, hacia la formación de falsas creencias sobre hechos y supuestas hazañas logradas en el pasado. Más aun, y aquí se hace hincapié acerca de otro aspecto inherente al tema en sí: la divulgación que tales publicaciones puedan tener en el extranjero, causan a la larga y si no resultan desmentidas a tiempo, además del robustecimiento de las singulares ideas que se procuró inculcar en el propio medio, una suerte de perspectiva foránea tendente a creerlos casi hechos históricos.

Sin embargo, al abordar en forma seria y organizada el presente trabajo, refiriéndolo tanto a las fuentes documentales cuanto a las orales

# *El combate naval de Jambelí*



**Fotografía del buque de guerra Calderón, de la Armada Nacional, que se cubrió de gloria al derrotar a la poderosa unidad de la Marina peruana, Almirante Villar, en 1941, durante la batalla de Jambelí. Aparece parte de la tripulación junto a uno de los cañones.**

Por el Capitán de Fragata
JORGE WOLF FRANCO
Director de la Escuela Naval.

## LOS INCIDENTES FRONTERIZOS

### ANTECEDENTES

Hacia 1940 la "tensión diplomática" se presenta prolífica a las más peligrosas derivaciones.

Así llegamos al malhadado año de 1941. El 5 de Julio, y en "un punto situado entre Huaquillas y Chacras, pequeños poblados ecuatorianos que baña el río Zarumilla, región fronteriza del Sur, en la Provincia de El Oro, unos campesinos peruanos aparentando ser "humildes sembradores extraviados", y respaldados por guardias civiles del Perú, penetraron furtivamente en territorio ecuatoriano".

Aquello dio lugar a pequeños encuentros con patrullas del Ejército ecuatoriano que rechazó valientemente esta agresión encubierta, la cual devino, días después, en la invasión abierta del Ejército regular peruano a posesiones fronterizas del Ecuador, sin previa declaratoria de guerra, ni fórmula alguna que se aviniese a las normas establecidas con estos casos por el Derecho Internacional.

### PRELIMINARES DE JAMBELI

El 24 de Julio, el Aviso "Atahualpa" de la Marina de Guerra Nacional, en operaciones de patrullaje por los parajes del Archipiélago de Jambelí, combatió y rechazó una incursión de la aviación peruana derribando, con su definida dotación de armamento AA, una de las tres máquinas atacantes, que cayó en llamas tras las líneas del ejército invasor. Esta primera y heroica como feliz intervención de la fuerza de la Armada ecuatoriana, salvó evidentemente al Puerto Bolívar, puerto llave de la región Sur del Ecuador, evitando su completa destrucción por acción de un bombardeo aéreo.

De tal manera la Armada se demostraba rápidamente eficiente, bajo factores tácticos y estratégicos simplemente inesperados, y en circunstancias en que el país afrontaba imprepardo una violenta agresión. La acción del Atahualpa, surge en el cuadro de los días que vivía el país como rayo de luz brillando en la densa oscuridad de la tormenta.

El aviso Atahualpa impidió, por más de veinte días, el asalto de las fuerzas peruanas a las islas del Archipiélago de Jambelí, lo que hubiera posibilitado, a no dudarlo, el ataque por la retaguardia a las tropas nacionales que actuaban en el importantísimo sector de Santa Rosa. A este respecto es importante conocer determinados episodios que habían alto del coraje y decisión del marino ecuatoriano, cuando sus servicios eran requeridos o puestos a prueba.

Poco antes de los acontecimientos que acabamos de referir, la Armada Nacional mantenía al servicio de patrullaje y abastecimientos de víveres a los pequeños destacamentos de tropa ecuatoriana diseminados en varias islas del Archipiélago de Jambelí, dos pequeñas lanchas, una de las cuales especialmente, supo cumplir a caballidad con su valiosa misión. Esta misión comportaba sacrificio, valor y responsabilidad, como será apreciado al examinar la actuación de una de ellas, la lancha de Servicio Hidrográfico Nº 1.

Desde que se formalizaron las hostilidades cañoneras auxiliares de la Armada peruana, sometieron a bloque los canales y pasos estratégicos de acceso a las islas donde se mantenían los destacamentos de tropa del ejército. ¿Cuál el objeto del bloqueo?: la intercepción de comunicaciones, abastecimientos, tráfico comercial, etc., y el consiguiente hostigamiento para provocar la inactiva ofensiva, la rendición total y la muerte. Las Bocas de Capones y los canales de acceso a las islas de Payana, San Gregorio, Costa Rica, Matapalo y alguna otra del mencionado Archipiélago, fueron efectivamente bloqueadas, además de la Boca de Hualtaco. La pequeña lancha de Servicio Hidrográfico Nº 1, al mando de un veterano sargento de la Armada, ducho en el conocimiento del intrincado laberinto de canales que es Jambelí burló por varias ocasiones la acción bloqueadora de las cañoneras enemigas, abasteciendo exitosamente de agua, víveres y municiones a las casi exhaustas guarniciones isleñas. Esta misma lancha, por fin, en Huaquillas, cruzó fuego de fusilería con el fuego del cañón y ametralladoras de una lancha peruana asediadora, logrando salir ilesa de tamaña aventura.

Cuando ocurre la última de las acciones mencionadas, la lancha llevaba a su bordo algunas familias de refugiados que evacuaban tierra firme y las islas, escapando a las atrocidades de las fuerzas invasoras. El 24 de Julio de 1941, en un esfuerzo de la más digna mención, ella rompía definitivamente el bloqueo de la Boca de Hualtaco, enrumbando hacia Puerto Bolívar, y eludiendo la captura por el enemigo. El caso de esta lancha, pone en evidencia una vez más, lo que significa el empleo de una débil embarcación, la dirección de una mente alerta y decidida.

### COMBATE NAVAL DE LA BOCA DE JAMBELI

En la fecha anterior a la del combate, el cañonero ecuatoriano "Calderón" había zarpado de Guayaquil, en una misión de convoy, hacia Puerto Bolívar, a donde arribó sin novedad el día 23 en las primeras horas de la mañana, zarpando hacia el golfo unas horas más tarde, y una vez cumplida sin novedad la tarea que le había sido encargada. Es en tales circunstancias, cuando a las 11 y 15 horas y cerca del faro de Jambelí fue avistado un buque enemigo, navegando con la proa hacia el pequeño cañonero ecuatoriano, indicación clara de la cercana presencia de la escuadra peruana.

Cambios a estribor efectuados por la nave atacada que ya había distinguido claramente la nave atacante, el destructor peruano "Almirante Villar", fueron seguidos con idénticos cambios por parte de éste. Se rompen los fuegos, mantenidos por nuestra artillería, que desde el primer disparo impactó la popa del buque atacante. Prolongóse el combate hasta las 11 y 46, en que nuestro glorioso cañonero, después de una lucha desigual, había averiado seriamente al "Almirante Villar".

El "Almirante Villar" no había logrado hacer ningún impacto en nuestro buque, pese a la superioridad manifiesta, y en cambio había recibido impactos en el último cañón de popa que mató e hirió a sus sirvientes en la torrecilla de popa. Al causar destrozos en el departamento de máquinas, provocó un incendio. El buque enemigo tuvo que ser remolcado por otras dos unidades de la escuadra peruana que habían acudido a sus llamadas de auxilio.

Mientras tanto el "Calderón" había fondeado en Puerto Bolívar, de donde, luego de rechazar un ataque efectuado por 3 aviones peruanos, zarpó a las primeras horas del siguiente día, asimismo en misión de convoy, con dirección a Guayaquil, atracando victorioso en el muelle del Arsenal.

*Ilustr. I*

que obran en archivos de la Marina de Guerra del Perú, surge clara e incontrastable la verdad histórica respecto del encuentro naval de Jambelí pudiendo demostrarse que ella es muy diferente a la que esgrime el Ecuador como tal. Comparando con criterio imparcial, lo ya leído a través de comentarios precedentes acerca de la versión ecuatoriana, se desvirtúa completamente mediante el examen de diversas fuentes documentales fácilmente comprobables en el Perú, se citan algunas:

a.- Durante dicha acción no se registró baja alguna del personal en el B.A.P. **Almirante Villar** ni hubo un solo herido.-Referencia: Certificación Oficial de la Dirección del Personal de Marina, en su Of. P.100–198 del 24 de febrero de 1960 (7)

b.- Asimismo, durante la mencionada acción no se registró daño material alguno, por impacto de proyectil o por otra causa, en el B.A.P. **Almirante Villar**. Referencia: Of. V.100–507 y Certificado anexo, de fecha 27 de febrero de 1960, expedidos oficialmente por la Dirección del Material de Marina (8)

c.- Durante dicha acción, como ya se ha dicho, el **Abdón Calderón**, al salir a la mar para hacer frente a una anunciada incursión aérea, entró en combate con el **Almirante Villar** obligado por las circunstancias, procediendo a efectuar de inmediato un fuerte cambio de rumbos invirtiendo su timón, en demanda de regresar a su apostadero y guarecerse entre la vegetación tan abundante en la costa.

Sus disparos durante aquel corto y obligado tramo cubierto a la máxima velocidad posible, no causaron bajas, heridos o averías de ninguna clase en el destructor peruano como acaba de exponerse líneas arriba.

Según su parte oficial e informaciones relacionadas con él, no fue tampoco tocado por los proyectiles del buque oponente, pero al forzar sus calderas para salir del peligro en que se hallaba, **resultó averiándolas considerablemente**. Lo que aquí se afirma y subraya, es un hecho comprobado y que se certificará a continuación documentalmente. El comandante del **Abdón Calderón** (interino) Teniente de Fragata Rafael Morán Valverde, expresó en el párrafo octavo de su parte oficial: "8.- debido **al forzamiento de la caldera** en el momento del combate, **ésta ha sufrido un grave daño** del que detalladamente informaré después" (documento publicado por varios diarios ecuatorianos en el "Día de la Armada", 25 de julio de 1950). Esta y otras referencias, figuran en archivos de la Comandancia General de Marina del Perú (9).

Asimismo, también fueron entregados en su oportunidad, además de diversos Mensajes Navales (en lenguaje corriente) interceptados durante la acción, los testimonios siguientes:

**Manifestaciones orales de personas portadoras de noticias** (firmadas) de los:

Capitán de Navío A.P. Ricardo Maza Novaro (1ra. División de Ingeniería del "Almirante Villar" en Jambelí) (10)

Teniente Segundo A.P. (r) Alfonso Navea Brea (Ex-Jefe de Armamento del "Almirante Villar" en Jambelí). (11).

También iguales manifestaciones heurísticas (redactadas por los propios entrevistados) emitidas por los siguientes jefes y oficiales que se nombran:

Capitán de Fragata A.P. Eduardo Figueroa San Miguel, quien fue segundo comandante del "Villar", en Jambelí.

Capitán de Fragata A.P. Rómulo Daneri Castagneto (Ex-Jefe del Departamento de Comunicaciones del "**Villar**" y Secretario, a la vez, del Comandante de dicho buque) en Jambelí.

Teniente Primero A.P. (r) Jorge Ganoza Bustamante, Ex-Jefe del Departamento de Navegación del "Villar" en Jambelí.

Todas las manifestaciones arriba indicadas, obran en los archivos del Ministerio de Marina del Perú actualmente. Fueron obtenidas durante el año de 1960, con la debida autorización del Alto Mando Naval que ordenó "**llevar a cabo un exhaustivo estudio de carácter "Histórico Técnico"** relacionado con la acción de Jambelí, del 25 de julio de 1941" (12)

Las referencias auténticas y oficiales citadas aquí tan brevemente, han servido al autor de este artículo para estudiarlas detenidamente y, concatenándolas a su criterio para sintetizar su extensión de por si abudante en documentación fidedigna, lograr un resumen panorámico acerca del tema que hoy presenta a la consideración del Jurado establecido para el **Concurso Anual Revista de Marina, 1984** dentro del área correspondiente al **Tema Libre** desde que contó con el correspondiente permiso de la Superioridad Naval en épocas anteriores a la presente.

Así fue como, en fuentes documentales idóneas y fehacientes, pudo y estableció muy claramente la insostenible posición ecuatoriana dentro del hecho histórico y de la verdad de lo ocurrido. A raíz de aquella minuciosa tarea llevada a cabo con seriedad ajena a toda fantasía, puede inferirse el extremo al que ha llegado el Ecuador al afirmar —como si se tratara de indudables verdades— las siguientes falacias: en primer lugar, que durante la acción de Jambelí la tripulación peruana "quiso abandonar el buque", cosa que "fue impedida por los oficiales"; en segundo término, que el B.A.P. **Almirante Villar** (gravemente averiado según versiones ecuatorianas), fue remolcado a la postre por el crucero **Almirante Grau** y el destructor **Teniente Rodríguez.**

Tan sólo por ser éste un trabajo de índole histórica, en el que es necesario respaldar documentalmente lo que se afirma o niega, es que el autor se ve en la obligación de citar las respectivas fuentes que destruirán de por si tan mal intencionadas informaciones.

En el Parte Oficial sobre la acción de Jambelí a la Superioridad Naval peruana, se puede leer textualmente en su párrafo (13) lo siguiente:

"13.- Hago constar a la Superioridad que todo el personal de este

buque, tanto Jefes, Oficiales como tripulantes (sic) demostraron en todo momento de la acción un gran entusiasmo y el más elevado espíritu patriótico, demostrando su disciplina en el fuego y en el cumplimiento de todas las órdenes impartidas" (Archivo de la 2da. Secc. del E.M.G.M. Perú. (13)

Igualmente, y en lo referente al B.A.P. **Teniente Rodríguez** –buque peruano que según las antojadizas versiones ecuatorianas– contribuyó a remolcar hasta el Callao al "gravemente averiado" destructor **Almirante Villar**, es notorio y hállase comprobado en archivos que pueden verificarse en diversas fuentes documentales de carácter naval, que ya había sido retirado desde hacía más de 8 años (1933) de la Fuerza Naval del Pacífico. Trasladado al puerto fluvial de Iquitos y dado de baja definitivamente, su casco fue adquirido por la "Corporación Peruana de Vapores", para utilizarlo en nuestra Amazonía como barcaza de carga. Sin embargo, a tenor de las tropicales versiones de la prensa ecuatoriana, **fue uno de los buques remolcadores** (14)

De otro lado, en el mismo repositorio documental arriba mencionado, puede leerse el Documento No. 3 del "Breve Estudio Histórico" que sirve de guía al presente trabajo: en él existe, en su tercera página, un párrafo –fragmento de lo informado por el comandante del B.A.P. **Coronel Bolognesi** a la Superioridad Naval y elevado en 10 de agosto del año 1941– que dice textualmente así:

> "5 agosto.– Por orden de la Comandancia General de la Escuadra se zarpó a 0520 horas con el B.A.P. "Almirante Villar" (de su base, en Zorritos). con destino a Boca Jambelí, navegándose en formación de columna, buque guía el B.A.P. "Coronel Bolognesi" **y a la velocidad de 14 nudos...**" (15).

Cabe aquí preguntarse si un buque como el **Almirante Villar** que según versiones ecuatorianas, no solamente se encontraba "gravemente averiado" sino que también "tuvo que ser remolcado hasta el Callao, por el **Grau** y el **Teniente Rodríguez** subrepticiamente y durante las noches, para que los habitantes (durante el tránsito) "no se percataran de las averías y el desastre sufrido" ¿hubiese podido, diez días después del 25 de julio de 1941, reiniciar su navegación de patrullaje a Boca Jambelí conservando una velocidad de formación de 14 nudos?

Con lo expresado hasta quí, el autor da por terminada la necesaria digresión introductiva a este trabajo, la misma que intituló: **Algunas reflexiones liminares.**

## LA ACCION NAVAL DE JAMBELI

**Antecedentes históricos: Resumen:**

Durante los primeros meses del año 1941, la tensión internacional entre Ecuador y el Perú venía presentando síntomas inequívocos de una probable y violenta discordia entre ambos países.

A pesar del Statu–Quo de 1936, la ausencia de una línea limítrofe demarcatoria aceptada por las dos naciones en el sector fronterizo, había traído sucesivas y diversas infiltraciones pacíficas de agricultores y minifundistas con propiedades cercanas a aquella imprecisa frontera. El consiguiente establecimiento bilateral de puestos y guarniciones militares para proteger los intereses de sus compatriotas en lugares estratégicos, trajo consigo inevitables rozamientos de variado tipo.

Así las cosas, Ecuador –sintiéndose materialmente más débil que el Perú y deseando reivindicar eficazmente sus anhelos territoriales– desarrolló una activa propaganda contra nuestra patria. Trató de presentarla ante el Continente Americano, como una nación ancestralmente agresora y, de consiguiente perturbadora de la paz.Tal actitud se debió, en buena parte, a la inestabilidad de su política interna; así se conseguía concentrar la actitud nacional en un asunto esencialmente patriótico, de vital importancia para todos los ecuatorianos, sin distinción de partidos ni diferentes ideologías discrepantes.

El Perú, en lo que a nosotros atañe, mantuvo firmemente su posición jurídica internacional basándola en los títulos jurídicos existentes en el Archivo de Indias, sin permitir alteración alguna sobre la línea precisada en el Statu–Quo, de 1936, hasta que se solucionara definitivamente el arreglo total de límites de Tumbes, Jaén, Piura y Loreto, en conformidad con las "Leyes de Indias" y la Real Cédula de 1802. Su posición fue mantenida enérgica y decididamente. De ambas partes se adoptaron medidas militares para precaver cualesquiera agresión del lado contrario. Los incidentes comenzaron a producirse casi de inmediato.

Dentro del renglón naval, por ejemplo, el 9 de julio de 1941 las patrulleras peruanas 98 y 104 trataron de detener a una lancha ecuatoriana y dos canoas que navegaban fuera del canal y en aguas peruanas. Al intentarlo, se les hizo fuego desde la indicada lancha, ametrallándoseles al mismo tiempo desde Punta Payana en donde había una guarnición militar ecuatoriana. Aquellos disparos fueron respondidos por nuestras patrulleras, finalizando dicha escaramuza con la captura de una de las lanchas transgresoras.

A continuación, y creciendo en importancia, se produjeron diferentes choques armados entre tropas de ambos países: puestos aledaños de Chacras y Basalito, contra los peruanos de La Palma y El Porvenir, el 5 de julio. Ataque al puesto peruano de Aguas Verdes, por

efectivos ecuatorianos de Huaquillas, que fue rechazado con éxito gracias a los refuerzos de nuestras compañías de sostén que acudieron desde Zarumilla y Papayal. El día 6 del citado mes, al oeste de Huaquillas, Chacras y Cucharetas, se registró una penetración ecuatoriana en territorio peruano y fue también rechazada. Hubo muertos y heridos en las dos partes.

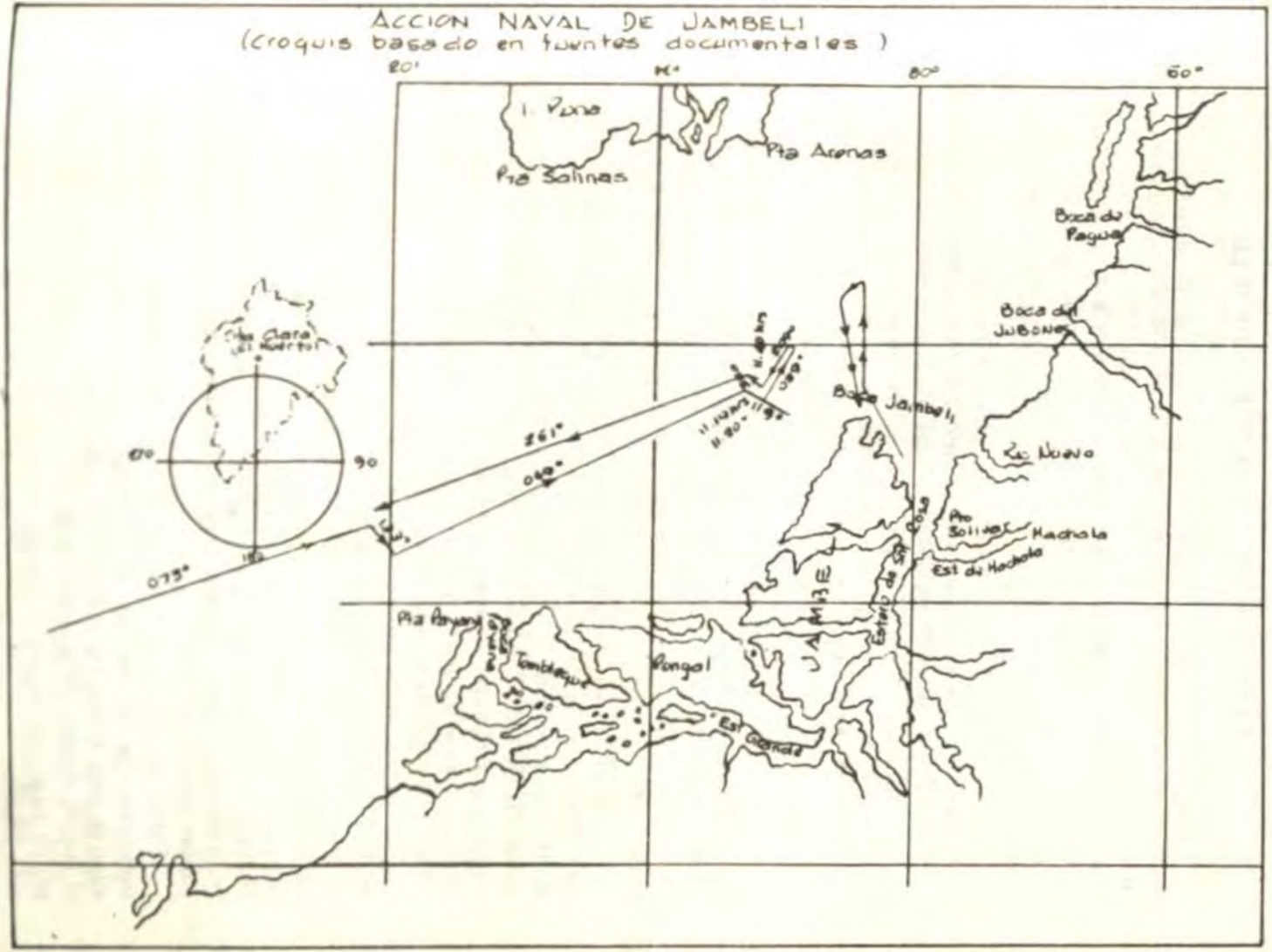
El conflicto limítrofe se fue generalizando: ataque de nuestros vecinos en el sector Nor Oriente, seguido de un contra ataque peruano en La Bartra y Soplín sobre los ríos Tigre y Pastaza y la captura del grupo que defendía el puesto contrario de Gonzales Suárez. Esto ocurrió el 10 de julio de 1941.

Ante tal estado de cosas que definía los indudables comienzos de un "casus Belli", ambas naciones tuvieron que movilizar sus fuerzas defensivas y ofensivas de tierra, mar y aire, en busca de una solución violenta al problema internacional que se había desencadenado.

Durante los días 23 al 25 de julio tuvo lugar la batalla de Zarumilla. Esta finalizó con un indiscutible triunfo de las armas peruanas.

Justamente, durante la última de las fechas indicadas, tuvo lugar el contacto naval de Jambelí, que era inesperado y que se libró entre dos unidades navales contrarias en aguas ecuatorianas; eran: el destructor peruano "Almirante Villar" y el cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón". Aquel mutuo cañoneo, como ya se ha expresado en páginas anteriores de este trabajo, no tuvo importancia alguna dentro del desarrollo del conflicto armado que acababan de iniciar los dos países limítrofes. Duró poco menos de 20 minutos, sin que se produjeran bajas o heridos entre ambos buques opositores ni tampoco averías materiales causadas en forma directa por el uno contra el otro.

El único resultado acerca de daños materiales resultó fortuito. Las calderas del antiguo cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón" quedaron seriamente averiadas por el esfuerzo que se les exigió en la forzosa retirada que su comandante accidental, el Teniente de Fragata don Rafael Morán Valverde, ordenó emprender con atinado juicio marinero, desde que era vital para su buque y dotación en aquellos minutos de mutuo cañoneo, evadirse a toda máquina ante la amenaza que le significaban los potentes disparos del "Almirante Villar", para penetrar en la Boca de Jambelí y ocultar la silueta de su barco al contrario.


ACCION NAVAL DE JAMBELI
(croquis basado en fuentes documentales)
80°
Pta Salinas
Pta Arenas
Boca del Paguas
Boca del JUBONES
Boca Jambeli
Rio Nuevo
Pta Solitario
Hacienda
Est. de Hacienda
Estero de la Cruz
Pta Pangora
Tembleque
Pongal
Est. Pongal
Cabo Blanco
Isla Santa Clara
(El Quarton)
261°
040°
075°
180
90
0

## EL CONTACTO NAVAL DEL 25 DE JULIO

Después de haber cumplido, durante parte de la noche del 24 de julio y en la madrugada del día 25, la misión de convoyar a algunos barcos pequeños de cabotaje de su propia bandera, el cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón" dio fondo en Puerto Bolívar en las primeras horas del 25. Durante dicha tarea de protección nocturna, no tuvo contacto alguno con unidades navales contrarias; sus faenas terminaron sin novedad.

La Jefatura del Teatro de Operaciones nuestra (Jefe Agrup. Norte) conocedora de dichas maniobras, ordenó a la Comandancia General de la Escuadra el envío de unidades navales para oponerse a tal propósito. Como resultado de aquel requerimiento, fue designado el B.A.P. "Almirante Villar", con apacible tardanza, para interceptar al convoy ecuatoriano. Este zarpó a 07.30 hrs. del día 25 de julio, esto es decir, cuando ya el "Abdón Calderón" había finalizado su misión de convoyar y se encontraba fondeado en Puerto Bolívar.

A las 10.25 hrs. del citado día, y ante una alarma de incursión aérea peruana que después se comprobó como falsa, el cañonero ecuatoriano zarpó del ya citado puerto dirigiéndose hacia el golfo guayaquileño, mar éste que le permitiría contar con mayor facilidad de maniobra, para hacer frente al peligro del ataque aéreo que creía inminente.

A las 11.15 hrs. y cuando ya se hallaba navegando con rumbo norte aproximadamente del faro de Jambelí, su vigía avistó un buque —presumiblemente peruano—, por la banda de babor. Igualmente, informó la presencia de varios humos en el horizonte. Indicó el comandante ecuatoriano que el barco avistado navegaba con proa hacia el "Abdón Calderón". Esta afirmación se registró en su Parte Oficial acerca de la acción naval ocurrida posteriormente.

En efecto, dicho buque era el B.A.P. "Almirante Villar" procedente de Zorritos, que habiendo avistado también al buque ecuatoriano, se le aproximaba para identificarlo desde que el "Abdón Calderón" no llevaba izado su pabellón. La fuerte refracción existente en el paraje, hizo que el comandante del destructor peruano, Capitán de Fragata Hernando Tudela Lavalle, aumentara la velocidad de su buque y acortase la distancia que separaba a ambas unidades hasta reducirla a 6,000 yardas aproximadamente.

Dicha maniobra —efectuada, a la vez, audazmente pero sin previsión— no era aconsejable. Si el buque por reconocerse era contrario aunque más débil, tal acercamiento disminuía las ventajas inherentes al mayor alcance de la artillería del destructor peruano, situándolo dentro de su propio sector de fuego y posibilidades de ser impactado si el caso llegara.

El comandante del B.A.P. "Almirante Villar" inseguro acerca de la nacionalidad y sin haber identificado al buque, procedió a tratar de reconocerlo izándole banderas de código internacional. Al no obtener respuesta alguna en dicho sentido, lo intimó mediante un disparo de cañón expresamente apuntado al mar y alejado de su proa. Casi de inmediato, el barco ecuatoriano –que navegaba en son de guerra y listo para contrarrestar el posible ataque aéreo que lo hizo salir al océano– izó su pabellón y respondió cañoneando directamente a su adversario, a la par que invertía su rumbo y navegaba en demanda del canal que hacía poco acababa de dejar. Tan solo se vieron los piques en el agua.

Así lo consignó el comandante ecuatoriano en su parte Oficial ya citado anteriormente, cuando escribió:

"... cuando el buque se acercó más, se le reconoció ser un destroyer de bandera peruana, por lo cual se ordenó caer a estribor cambiando ciento ochenta grados el rumbo" (16)

Estando clara la maniobra del "Abdón Calderón" y siendo por demás lógica la reacción de su comandante, en el sentido de buscar protección hacia el lado de tierra en donde los esteros y la vegetación podían proporcionarle ocultamiento, el B.A.P. "Almirante Villar" cambió su rumbo también y cayó por la misma vuelta unos 80 grados a estribor, con el objeto de emplear todos sus sectores de fuego a medida se acercaban más aun ambas derrotas.

Pese a la diferencia horaria –explicada al comienzo– existente entre los dos partes respectivos, los que consignan que el primer disparo fue efectuado a las 11.30 hrs. (según el ecuatoriano) y a las 11.19 hrs (según el peruano) por las razones de exactitud anotadas en las primeras páginas del presente estudio histórico, se tiene más credibilidad respecto del control de tiempo peruano.

Así se puede establecer que el primer disparo fue de intimación y hecho por el B.A.P. "Almirante Villar" a las 11.19 hrs. Se ha llegado a esta conclusión después de haber estudiado detenidamente las diversas manifestaciones orales rendidas por las personas portadoras de noticias, no quedando la menor duda acerca del sector al que correspondió la iniciación de los fuegos en Jambelí.

Tal vez por la razón de que el primer cañonazo del "Almirante Villar" fue disparado expresamente al aire, sin apurar al otro buque y para intimar al "Abdón Calderón" a que se identificara, fue que su comandante no lo consignó así en su parte y expresó en él que se abrió el fuego en dicha acción por el cañonero bajo su mando.

Sin embargo, no fue así.

El primer pique ecuatoriano cayó escasamente a 200 yardas de la roda del destructor peruano, bastante cercano a su proa, y fue apuntado directamente al blanco pero sin lograr el impacto deseado. A 11.20 hrs. y casi inmediatamente el B.A.P. "Almirante Villar" abrió fuego sobre su contrario con sus cañones de 101 mm. delanteros.

Al comenzar a dispararle, ya el "Abdón Calderón" navegaba de regreso –forzando máquinas– con rumbo a la boca del canal de Jambelí para guarecerse en él una vez rebasada su entrada. El rumbo adoptado por el destructor peruano, con la finalidad de poder utilizar todo su sector hábil de hacer fuego por la banda de babor, era casi perpendicular a la línea de costa, circunstancia que a una velocidad de intercepción de casi 20 nudos, lo exponía a varase súbitamente por su mayor calado. Para precaver y descartar tal peligro, el Jefe de Navegación que era en esa oportunidad el entonces Alférez de Fragata A.P. Jorge Ganoza Bustamente, informó a su comandante –quien permaneció en el puente durante toda la acción– acerca del riesgo que corría el buque. Se resolvió, de primera intención, caer 90 grados a babor, maniobra que fue ejecutada por el timonel que recibió la orden respectiva. Con dicho cambio, los siguientes disparos tendrían que comenzar a efectuarse por el lado de estribor. El primer tramo, sin embargo, hizo cambiar el rumbo de intercepción (en grados verdaderos) del 119° que traía el destructor, al 029° transitoriamente.

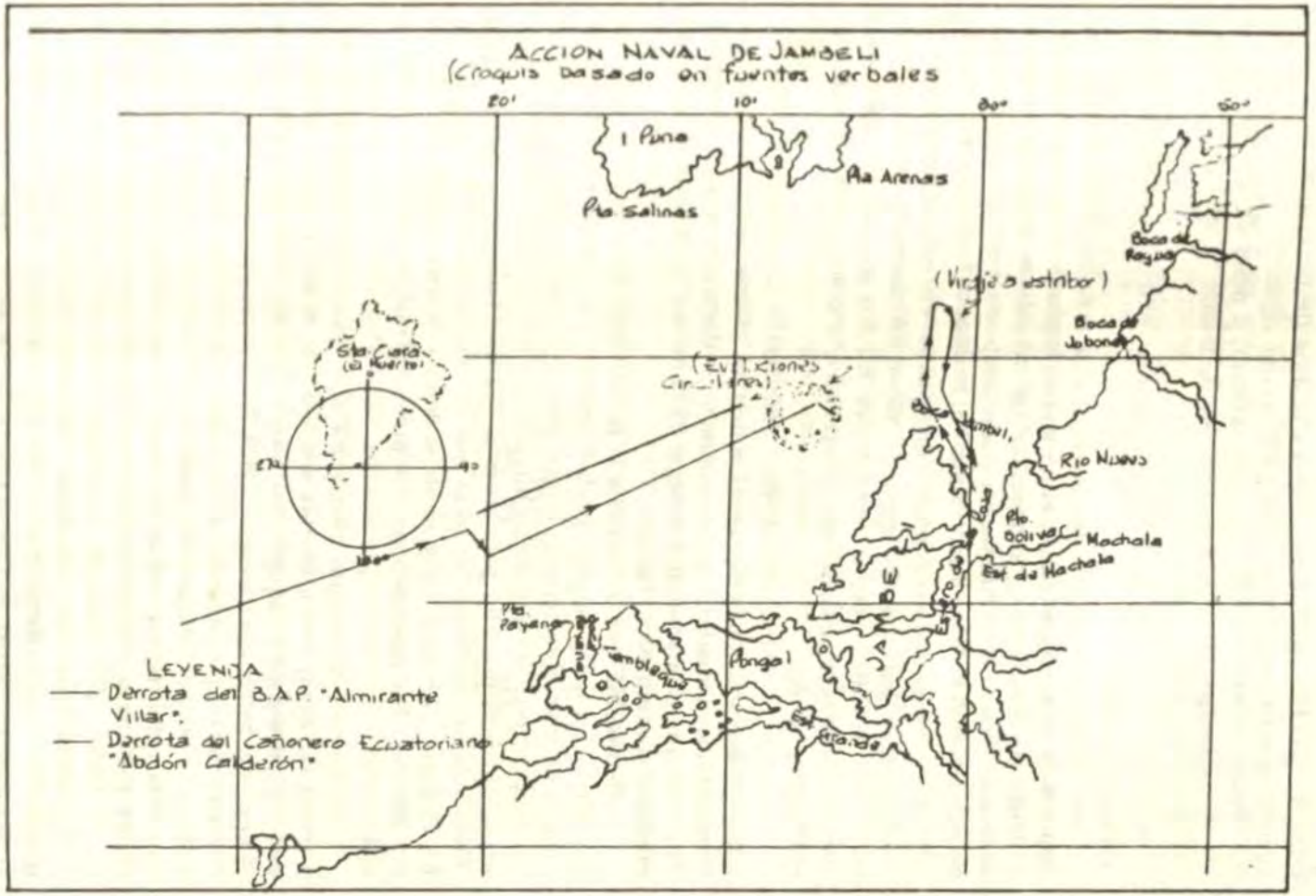
Posteriormente, y consultando siempre el mismo repositorio documental que sirve de guía al autor en este trabajo, existe un informe del comandante del B.A.P. "Almirante Villar" fechado en 10 de noviembre 1941, que, en su párrafo No. 3, explicó la ya indicada maniobra, luego de referirse a que la carta de navegación usada (1937) que señalaba suficiente profundidad para su buque en el paraje en que se hizo, podía haber variado en la exactitud de sus datos. Fueron sus palabras:

> "Esos fondos no pueden merecer mucha confianza dado que se trata de un golfo en donde los ríos que allí desembocan y las fuertes mareas, hacen que los bajos sean movibles como es fácilmente comprobable por todo profesional que haya navegado en ríos" (17).

Sin embargo, dentro del razonamiento subjetivo inherente a todo relato histórico, puede añadirse que tal evolución del destructor peruano, si bien descartó el peligro de una varadura –que hubiese revertido en un desastre, quizás similar al de la fragata "Independencia" en 1879– tuvo la desventaja de aumentar considerablemente la velocidad relativa frente a Jambelí, desde que ambos buques contrarios navegaban prácticamente de "vuelta encontrada" y a innegable velocidad.

Así fue como, evadiéndose tácticamente el uno sin interrumpir sus desesperados fuegos, y tratando el otro de interceptarlo antes de su entrada al canal de Jambelí sin cesar de cañonearlo, se dificultó, con dicho cambio de rumbo apresurado, la puntería de los artilleros peruanos durante algunos minutos que pudieron ser definitivos. No obstante la reflexión que aquí se hace, los proyectiles del destructor casi acribillan el cañonero ecuatoriano.

Esta posibilidad fue reconocida hidalgamente por su comandante Rafael Morán Valverde, al referirse concretamente a ella en el parte


ACCION NAVAL DE JAMBELI
(Croquis basado en fuentes verbales
80°
10°
80°
80°
I Puna
Pta Arenas
Pta Salinas
Boca de Zaruma
(Viraje a estribor)
Boca de Jaboncillo
Sta Cruz
(El Arsenal)
(Evoluciones Circulares)
Boca Jambeli
Rio Nuevo
Pto. Bolivar
Machala
Est de Machala
Pta. Payana
Pongal
Est Jambeli
LEYENDA
—— Derrota del B.A.P. "Almirante Villar".
—— Derrota del Cañonero Ecuatoriano "Abdón Calderón"

que firmó a bordo del "Abdón Calderón" (Oficio No. 160 del 25 de julio de 1941), –publicado por los diarios de Guayaquil, en 1950– cuando apunto textualmente las palabras que siguen:

"Nuestro buque no sufrió daño alguno, a pesar de que los piques del enemigo estaban correctos en deflexión y apenas 20 metros largos y cortos" (18).

Por su lado el "Abdón Calderón" sostuvo el mutuo cañoneo con reconocida entereza.

No obstante su inferioridad material y de armamento, casi todos sus disparos estuvieron bastante bien dirigidos, logrando –durante la acción y desde su comienzo– "ahorquillar" al destructor peruano en varias ocasiones. Pese a lo indicado, no pudo tampoco registrar impacto alguno sobre el B.A.P. "Almirante Villar" ni heridos ni bajas en su dotación.

Sin embargo, ambos buques consignaron en sus partes oficiales la posibilidad de haber hecho impactos sobre su contrario. La verdad histórica nos certifica que, en ninguno de los dos sectores se registraron averías materiales causadas por proyectiles, y como ya se ha dicho, ni muertes ni heridas.

Mientras el "Abdón Calderón" continuaba navegando a toda máquina en demanda de la Boca de Jambelí, el "Almirante Villar", una vez sobrepasada su cuadra y para no aumentar distancias más de lo necesario, tuvo que caer a babor y navegar en la misma vuelta que el contrario mientras continuaba su fuego.

La limitación que le imponía la proximidad de tierra y el riesgo inherente a su calado, impuso probablemente a su comandante la conveniencia de maniobrar con su buque dentro de los alcances de su diámetro táctico. Fue así que dicho buque, tratando de aprovechar los escasos minutos disponibles para tener al "Abdón Calderón" bajo el fuego directo de sus cañones –y antes que se ocultara entre el "mangle" de los esteros– concretó sus maniobras dentro de una táctica con tendencia circular. Tal procedimiento impidió un mejor uso de su artillería. (19).

Al parecer, y aunque no resulta igual juzgar los acontecimientos a través del tiempo transcurrido sin haberlos vivido y observado en todos sus pormenores, aquella decisión pudo tener otro giro más conveniente; de haber continuado el B.A.P. "Almirante Villar" navegando hacia el norte, procurando así alcanzar una posición desde la cual dominara la boca y el canal de Jambelí, tal vez hubiese podido utilizar con más amplitud su sector de fuego disponible por la banda de estribor y situarse ventajosamente dominando la marcación céntrica del canal. Desde allí, teniendo al buque contrario arrumbando forzosamente hacia el interior del estero y presentándole la popa, habría sido más seguro batirlo durante su penetración en dicho estuario, máxime si como posteriormente se supo a través de los partes oficiales ecuatorianos, el único cañón con que contaba aquel buque para proteger su reti-

rada había quedado, poco tiempo antes, fuera de acción e inutilizable para continuar disparando en su maniobra evasiva.

Sin obtenerse pues resultados concretos de ambos lados, el "Abdón Calderón" consiguió ocultar su silueta entre la espesa vegetación del paraje. El destructor peruano continuó haciéndole fuego mediante tiro indirecto, aprovechandose de la gran humareda negra arrojada por su chimenea que daba la impresión de haber sido averiada por los disparos del "Almirante Villar".

Los humos que se desprendían entre el "mangle" aquél y acusaban su recorrido aproximado, fueron en realidad una consecuencia del forzamiento de sus calderas, como posteriormente se supo a través de los canales de nuestro servicio de inteligencia naval. Sin embargo, fue un hecho que su planta de ingeniería hallábase gravemente averiada, hasta el punto el punto de llegar a impedirle navegar por sus propios medios, Asimismo, las máquinas sufrieron desperfectos originados por la misma causa anteriormente citada. Estas dificultades aseguraban la magnitud del esfuerzo hecho por lograr una evasión indispensable, desde que el "Abdón Calderón" era un antiguo buque construido en 1884.

Hallándose esta acción naval casi en sus postrimerías y antes que el cañonero ecuatoriano pudiese ocultarse entre la vegetación costeña, el B.A.P. "Almirante Villar" recibió un mensaje telegráfico emanado de la Comandancia General de la Escuadra, para que procediera a su puerto base. Su cumplimiento fue dilatado en vista de las circunstancias acabadas de mencionar.

Dentro del canal de Jambelí se encontraba también el moto-velero "Olmedo". Este, posteriormente, dio remolque al "Abdón Calderón" hasta Puerto Bolívar, para que se procediera a su indispensable trabajo de reparación.

Pero antes de que lo anterior ocurriera y cuando aún el destructor peruano disparaba indirectamente guiándose por los humos que delataban la cercana presencia del "Abdón Calderón", fue avistado el B.A.P. "Coronel Bolognesi" que venía del sur procedente de Zorritos. En el citado crucero hallábase embarcada la Comandancia General de la Escuadra del Perú cuya jefatura hallábase ejercida por el Contralmirante A.P. don Grimaldo Bravo Arenas.

Luego del intercambio de señales de reconocimiento entre ambos buques, en el "Almirante Villar" se recibió, poco después, la orden de "Formar Columna", para a continuación añadirse la de "Seguir las aguas de este buque" (20).

Ante dicha situación, habiendo perdido contacto directo con el adversario y siendo dilatorio el establecerlo nuevamente, máxime si con ello se hubiese contravenido abiertamente una orden específica, el comandante del B.A.P. "Almirante Villar" procedió a cumplirla.

Eran las 1140 hrs. del día 25 de julio de 1941, cuando se dio por terminada la acción. Esta había durado unos 20 minutos aproximadamente.

El destructor peruano tuvo un consumo de 41 tiros de 101 mm. en total. El cañonero "Abdón Calderón" disparó 25 proyectiles de 76 mm. (de los cuales fallaron 10 por mala percusión). También consumió un número indeterminado de proyectiles antiaéreos "Breda" de 20 mm. (21).

La acción naval de Jambelí había pues terminado sin que se hubiesen registrado impactos tampoco (ya se ha probado que no hubo heridos ni bajas) en ninguno de los dos lados, porque si bien ambos partes de los respectivos comandantes consideraron la posibilidad de haber tocado y averiado al contrario, las pruebas documentales expuestas a lo largo de este trabajo efectuado con detenimiento y seriedad, facultan a su autor a no admitir posibilidades sino sólo hechos concretos.

Y entre estos últimos puede afirmar que el único buque que sufrió desperfectos en Jambelí (de origen mecánico), fue el cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón", al forzar la presión de timbre de sus calderas para acelerar el andar de su buque, logrando así una evasión más rápida a costa de los desarreglos consiguientes en las máquinas propulsoras.

**A manera de epílogo**

El Perú ha considerado esta acción naval —y lo continúa haciendo— como una suerte de escaramuza o brevísimos contacto bélico carente de importancia histórica, desde que no tuvo valor militar alguno durante el Conflicto Limítrofe de 1941 ni tampoco trascendencia durante aquella contienda que se libró entre ambos países.

La vecina república ha magnificado los alcances de Jambelí, sin duda por la necesidad de forjarse una tradición naval con buenos comienzos. Ha ido más lejos aún: al "crear" resultados completamente ajenos a la verdadera historia y, de consiguiente, fáciles de rebatir como ya se ha hecho mediante referencias documentales en el curso del presente trabajo. Todas éstas pueden ser verificadas actualmente.

Su periodismo, en general, no ha cesado de levantar polvareda en torno a la acción de Jambelí, ni lo hará, porque el precedente está asentado y es muy difícil desandar el camino ya recorrido.

"Refiriéndose al combate de Jambelí, "Universo" de Guayaquil dijo en su edición del 25 de julio de 1956, que el duelo de artillería entre ambos barcos fue horroroso". (22).

De otro lado —y siempre referidos a la prensa ecuatoriana— el autor hace hincapié en la frondosidad tropical de sus noticias así como en sus exageradas y "patrióticas" comparaciones escritas a vuelapluma:

"Los periódicos ecuatorianos han comparado a Morán Valverde con Sir John Jellicoe, almirante inglés que enfrentó a la escuadra alema-

na en la batalla de Jutlandia de la I Guerra Mundial y con Lord Nelson".

"Jambelí ha sido comparado con las batallas de Trafalgar, Jutlandia y Pearl Harbor" (23).

La iniciativa, en Jambelí (desde el primer disparo hasta la cesación del fuego) fue de las fuerzas navales peruanas. Se terminó la acción naval por decisión nuestra, desde que no valía la pena continuarlo para destruir una presa de tan escaso valor militar (esta consideración pudo haber sido uno de los elementos de juicio del Comando peruano).

Ecuador afirmó haber causado 25 bajas al "Almirante Villar" durante la acción (24).

Dicha república adujo haber causado a su adversario de Jambelí, innúmeras y gravísimas averías materiales (25).

Ecuador cita la circunstancia que el B.A.P. "Almirante Villar" (muy averiado) fue remolcado hasta el Callao por el crucero "Almirante Grau" y el destructor "Teniente Rodríguez". Se remite al lector para que examine las pruebas documentales citadas en este trabajo.

También se ha reafirmado –del lado peruano– el informe del comandante Morán Valverde, acerca del serio desperfecto que sufrieron las calderas del "Abdón Calderón" al forzarlas para evadirse tácticamente. Mediante informaciones posteriormente obtenidas por nuestro Servicio de Inteligencia Naval, se supo que la referida avería arrojó un presupuesto de 9,985 sucres de la época para su reparación.

Finalmente, cabe citar que el tantas veces mencionado cañonero ecuatoriano, quedó inutilizado por algún tiempo después de la acción ocurrida el 25 de julio de 1941 en aguas de Jambelí, como que se dispuso –a través del mensaje telegráfico ecuatoriano No. 785– 004507, interceptado por el correspondiente servicio peruano– tanto el envío del buque "Alfaro" a fondearse en el cabo norte de Punta Mandinga, cuanto el traslado a su bordo del... personal perteneciente al "Abdón Calderón" (26).

---

Notas:

(1) Comandancia General Marina...**Breve estudio histórico sobre el combate naval de Jambelí**. Lima, 1960, p.2.
(2) Ibidem. Op. cit. p.3
(3) Idem. p.3.
(4) Thorndike, Guillermo... Diario "La Prensa", Lima, julio 23, 1960.
(5) Wolf Franco, Jorge... Diario "El Comercio". Quito (Ecuador), julio 25, 1959.
(6) Comandancia General de la Marina... Op. cit., p.5
(7) Ibidem., p.6
(8) Idem., pp. 6–7
(9) Idem. Loc. cit., p.6
(10) Idem. Vide: Manifestación oral, anexo 1
(11) Idem.- Vide: Manifestación oral, anexo 2
(12) Comandante General Marina... Of. P.200–220, Lima, 15 febrero 1960.
(13) Archivo 2da. Secc. del E.M.G.M. del Perú. Parte, párrafo 13.

(14) Comandancia General Marina... Op. cit., p.9
(15) Ibidem. Zorritos, agosto 10, 1941. Doc. No. 3
(16) Idem. Parte Oficial del comandante ecuatoriano del "Abdón Calderón", fragmento en p.17
(17) Ibidem. p. 18
(18) Oficio No. 160, 15 julio 1941... **Parte Oficial Combate Jambelí,** elevado por su comandante, Teniente de Fragata, Rafael Morán Valverde.–Vide: Comandancia General Marina, **Breve Estudio sobre el Combate Naval de Jambelí,** p. 19.
(19) Comandancia General Marina... P. cit., p.20
(20) Ibidem., p.21
(21) Idem.
(22) Thorndike, Guillermo... Loc. cit. **Diario "Universo" (Guayaquil),** 25 julio, 1956.
(23) Ibidem. Diario "La Prensa". Lima, julio 23, 1960.
(24) Comandancia General Marina... **Breve estudio histórico sobre el combate naval de Jambelí,** p. final.
(25) Idem. Loc. cit.
(26) Idem. Loc. cit.



Anexo No. 1

## FUENTES HISTORICAS VERBALES

**Persona portadora de noticias:**
Capitán de Navío A.P. Ricardo Maza Novaro
Ex-Jefe de la 1ra. División de Ingeniería del
B.A.P. "Almirante Villar", el 25 julio, 1941.

**Resumen:**

1.- Coincide en decir (como el Jefe de Navegación) que aproximadamente a las 11 de la mañana del día 25 julio, 1941, el B.A.P. "Almirante Villar" sostuvo una acción contra el buque ecuatoriano "Abdón Calderón", en las proximidades del faro Jambelí.
2. Que el buque navegaba a 15 nudos aproximadamente. Que no recuerda haber recibido orden alguna respecto a cambio de velocidad, en el Departamento de Ingeniería.
3. Que el Segundo Comandante, después del "Zafarrancho de Combate", informó al Comandante. Que luego ambos subieron al puente de navegación.
4. Que los fuegos fueron abiertos por el B.A.P. "Almirante Villar" mediante un cañonazo de 101 mm. disparado al aire.
5. Que el Comandante permaneció en el puente durante la acción. Que las maniobras efectuadas por el buque propio se redujeron (durante la acción) a una serie de evoluciones circulares, sin alterar la velocidad que traía el buque.
6. Que la Oficialidad no conocía detalle alguno sobre la misión específica del buque. Que —a su parecer— solo estaban enterados de los pormenores el Comandante y el Secretario Tnte. 2 Rómulo Daneri.
7. Que, a su parecer, el entrenamiento del personal que cubría las piezas de artillería era precario y hasta deficiente: la mayoría era nuevo (se había licenciado poco tiempo antes al antiguo), y, los "zafarranchos" que normalmente se hacían eran simples y cortos. Por este motivo, unido a la velocidad del buque y a sus evoluciones circulares, no se dio en blanco.
8. Considera que el comportamiento del Comandante ecuatoriano fue excelente: hizo lo que debía, con agresividad y determinación.
9. A bordo del B.A.P. "Almirante Villar" no hubo acto de indisciplina alguno antes, durante o después de la acción, el día 25 julio, tal como se ha tratado de sostener del lado ecuatoriano.

10. No se registraron bajas ni hubo heridos. Tampoco hubo que lamentar avería alguna.
11. La artillería ecuatoriana estuvo bien dirigida; en general sus piques fueron cercanos.
12. En su opinión, el combate de Jambelí pudo tener un mayor éxito de haberse proseguido la persecusión del enemigo hasta frente a la Boca Jambelí y luego haberlo cañoneado teniéndolo a la vista sobre el estirón.

Lima, marzo de 1960
El Capitán de Navío A.P.
Ricardo MAZA Novaro

Anexo No. 2

## FUENTES HISTORICAS VERBALES

**Persona portadora de noticias:**
Teniente Segundo A.P. (r) Algonso Navea Brea
Ex-Jefe de Armamento del B.A.P. "Almirante Villar", el 25 julio de 1941.

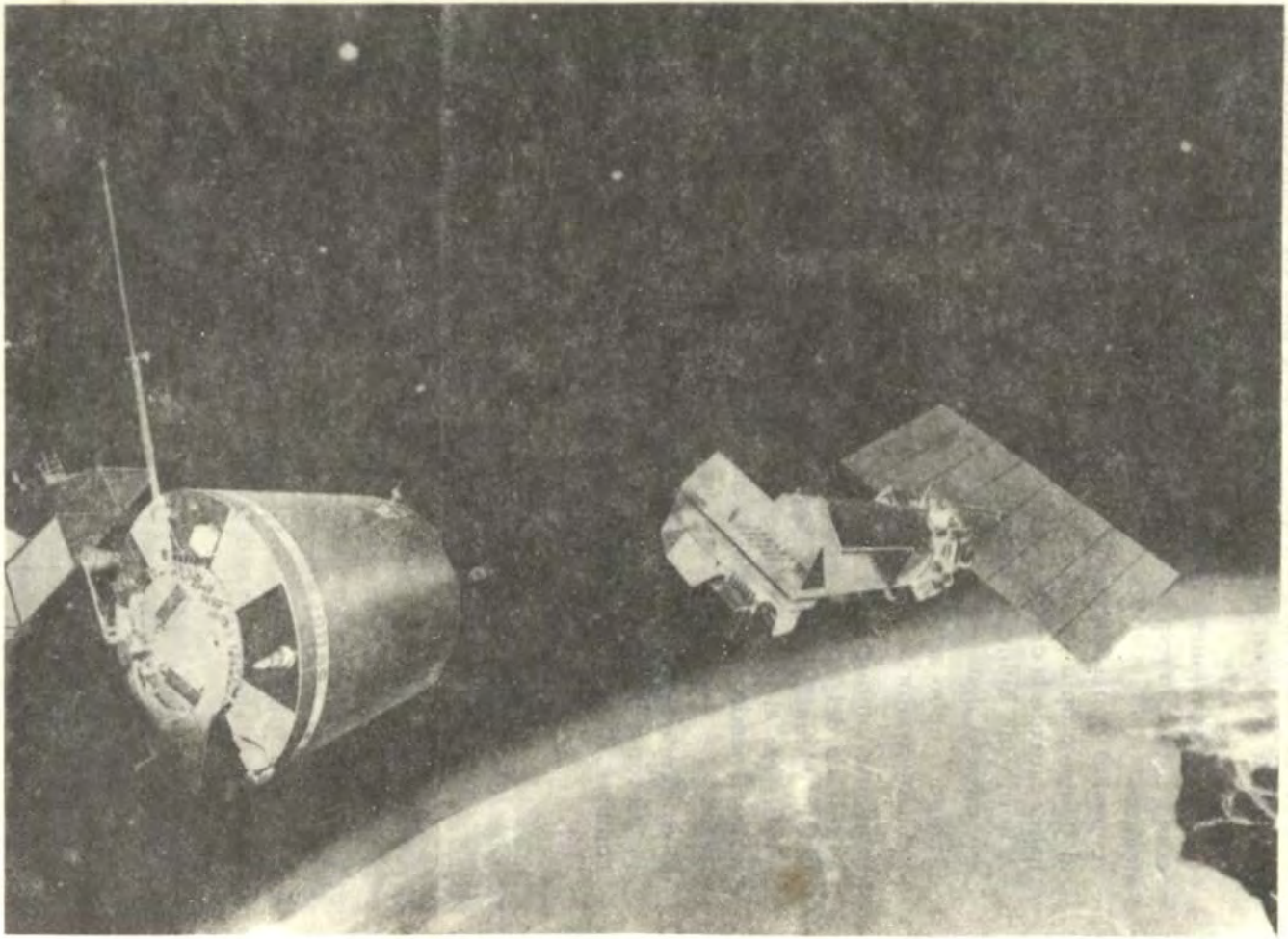
**Resumen:**

1. Expone que el 25 de julio de 1941, su buque, el B.A.P. "Almirante Villar" sostuvo un combate con el B.A.P. "Abdón Calderón" en las proximidades del faro de Jambelí.
2. Como Jefe de Armamento del expresado destroyer, indica que el personal a sus órdenes no poseía mayor entrenamiento que el rutinario, adquirido en los zafarranchos que a menudo ejecutan los buques de nuestra Escuadra. Parte de dichos tripulantes eran nuevos (en cantidad apreciable). Los puestos más importantes de las dotaciones de las piezas de artillería estaban ocupados, en considerable número, por personal antiguo.
3. Opina que durante la acción que se realizara el 25 de julio, tanto la velocidad imprimida al buque como las maniobras que éste efectuó, no dejaron posibilidad aceptable de conseguir un buen tiro de artillería. Para los apuntadores, era materialmente imposible lograr lo dicho desde que el buque, a fuerte velocidad (15 o 20 nudos por lo menos), cambiaba continuamente de rumbo por tener el timón metido a una banda. Lo expresado hacia que el blanco saliese continuamente de los retículos de puntería, siendo muy difícil seguirlo.

Los disparos que se hicieron con los cañones de 101 m.m (que fueron 41, en total) tuvieron que efectuarse pues en forma individual, por pieza y no por salvas, con la consiguiente ineficacia en el spotting.

4. En su opinión pues el buque no fue maniobrado debidamente, ni como el caso lo requería para los fines de empleo eficaz de su armamento.
5. Asimismo opina que, de haberse continuado el combate y situado al buque propio frente a la boca del canal de Jambelí, se podría haber causado la destrucción del enemigo.
6. A bordo no hubieron heridos, bajas de ninguna especie, ni se registró impacto alguno de proyectiles ecuatorianos.
7. Tampoco hubo acto alguno de indisciplina, tal como se ha afirmado del lado ecuatoriano.
8. Confirma también que, cuando el "Abdón Calderón" logró tomar la entrada del canal y ocultarse a través del mangle de la costa, el B.A.P. "Almirante Villar" continuó haciendo fuego indirecto sobre aquél. Que el buque ecuatoriano arrojaba gran cantidad de humo negro, dejando a bordo del "Villar" la impresión de encontrarse averiado.
9. Que, terminada la acción, el buque propio tornó, en unión del B.A. P. "Coronel Bolognesi" que se había hecho presente en el lugar del combate, hacia Puerto Pizarro, tal como le había sido ordenado.

Callao, junio de 1960
El Teniente Segundo A.P. (r)
Alfonso NAVEA Brea



# Estrategia Militar y Guerra Espacial

*James T. Westwood*
*Traducción:*
*Contralmirante A.P. Julio de los Ríos Rozas*

La estrategia militar es el cálculo creativo más concienzudo de armas, suministros, tecnologías, técnicas, transporte, blancos, maniobra, desgaste y el medio ambiente vinculado para reducir pérdidas propias, elevar los costos del enemigo y asegurar una ventaja político–militar. La matriz de la estrategia militar es dinámica; las coordenadas sólo son aproximaciones de la realidad, a menos que hayan sido calculadas y reducidas a simples proporciones y postulados. Con este proceso, la guerra es reducida por los estrategas a ciertos principios, pero todavía no se ha concebido cómo estos principios pueden ser aplicados a la estrategia de la guerra espacial.

**Las componentes de la estrategia**

Grandes estrategas, tales como Von Clausewitz y Jomini, surgieron como consecuencia de las Guerras Napoleónicas (1796 a 1815), para investigar las nuevas dimensiones de la estrategia militar, explicando los dramáticos éxitos de Napoleón que cambiaron fundamentalmente la naturaleza de la guerra. Las Guerras Napoleónicas dieron a entender la nueva idea de que la guerra era un rasgo permanente de las naciones–estado, por medio del cual podrían estar mejor preparadas mediante el mantenimiento de grandes ejércitos y marinas permanentes. En tiempo de Guerra, estas fuerzas serían destinadas a ser empleadas en forma absoluta con todos los medios políticos, económicos y humanos del Estado. Este incremento en la escala de fuerzas militares es la distinción característica de la guerra "moderna" y de la estrategia "moderna". Las Guerras Napoleónicas y las que siguieron, mostraron que la estrategia moderna incluye más de una componente operacional para el uso de las fuerzas armadas, tanto en tierra como en el mar.

La estrategia también trata de componentes logísticos, sociales y tecnológicos. El elemento logístico abarca el poner en pie, armar, equipar, desplegar y suministrar fuerzas. La componente social de la estrategia involucra las actitudes públicas, compromisos, negación propia, valores sociales y objetivos. La componente tecnológica trata de armas y superioridad de Comando y Control y el hecho de la paridad o des-

proporción entre las partes oponentes. Hoy en día las estrategias militares exitosas no pueden ser formuladas ni seguidas si se omite consideraciones de alguna de estas cuatro componentes.

**El cálculo de la estrategia**

El conocimiento requerido para idear y ejecutar la estrategia militar hoy en día, es más amplio y más diversificado que antes de la primera Guerra Mundial. La creación de estrategias militares practicables exceden las habilidades de un pequeño grupo. Los cuarteles generales de los Estados Mayores militares, en todo el mundo, han crecido y son de acción lenta, por la existencia de una gama de planes que deben ser elaborados, monitoreados y cambiados, debido a que por su complejidad requieren de mayores recursos. Aún si las tecnologías fueran congeladas y las restricciones y oportunidades ignoradas, los componentes logísticos de la estrategia, en interacción con el componente operacional, serían suficientes para superar un limitado Estado Mayor de un Comando.

A menudo, los conceptos equivocados y errores estratégicos se derivan de la dificultad que se encuentra para determinar la dirección u orientación que debe seguirse en la formulación de la estrategia militar (dirección u orientación, debe entenderse como Campo de Acción y/o Dominio). La automatización de datos y sistemas de información son a menudo sólo una ayuda marginal porque no son inherentemente analíticos y no tienen memoria analítica. La automatización tradicional no aprende de su propia experiencia. Todavía no ha sido inventado un sistema que podría considerar inteligentemente toda la información, sobre la base de su importancia, en la formulación de la estrategia militar.

Por motivo del avance técnico en control remoto y adquisición de datos, la obtención de datos ya no representa un problema serio. La dificultad corriente es con la abundancia de información sin procesar y el entendimiento humano limitado de su significación.

La elaboración y monitoreo de las estrategias militares es una computación dinámica. El estratega examina las fuerzas del enemigo, sus vulnerabilidades y debilidades, de acuerdo con un criterio determinado. Trata de distinguir la estrategia del adversario, un proceso que requiere conocimiento experto y capacidad analítica. El cálculo entra en juego con la comparación de las capacidades del adversario y estrategias en un contexto social, logístico, tecnológico y operacional. Fuera de estos cálculos vienen los objetivos, propósitos, alternativas y riesgos que caracterizan a la estrategia militar, cuyo fin es deteriorar o desviar a su vez la estrategia militar del adversario. El riesgo estriba entre qué se necesita hacer y qué se puede hacer; éste es el aspecto principal de la estrategia militar. Esto demanda que el análisis del riesgo y la distribución de los medios son parte de los cálculos de la estrategia.

**La estrategia de la guerra del espacio**

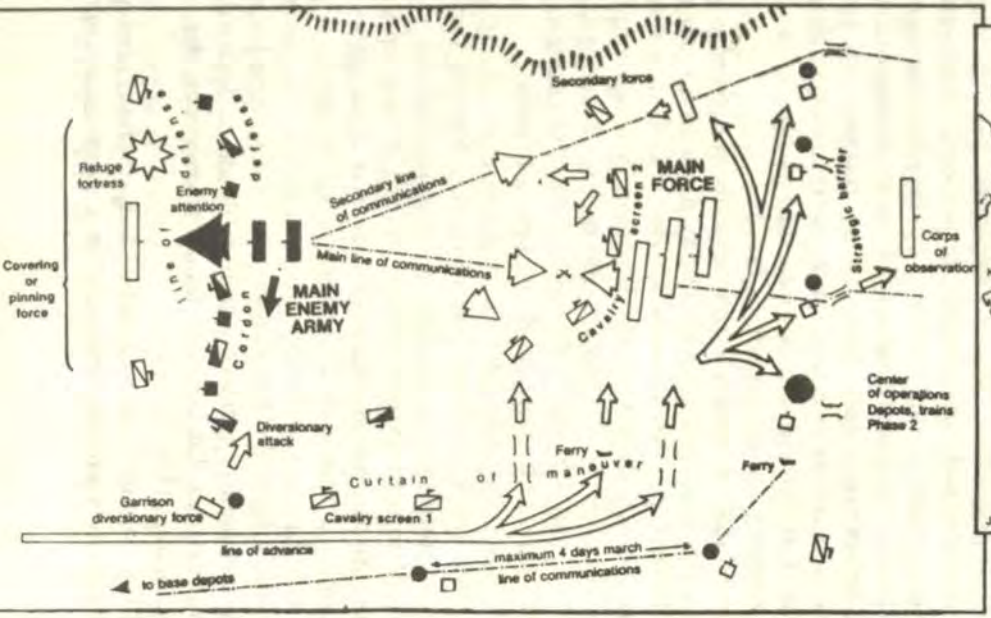
En el siglo XXI, la guerra del espacio impondrá demandas a la estrategia militar, las cuales todavía no han sido consideradas. Dar en el blanco en el espacio impone demandas geométricas que todavía no son entendidas por los estrategas militares. En el espacio, los puntos de referencia navegacional existen en relaciones diferentes de aquellas que existen en la superficie de la tierra. Las armas y vehículos espaciales son muy diferentes a aquellos operados tradicionalmente sobre la tierra. Nuevos conocimientos y cálculos serán requeridos para determinar e implementa la estrategia de la guerra del espacio.

Antes de ahora, el espacio ha tenido un impacto significativo en la guerra y en las operaciones militares en tierra. Este impacto continuará creciendo y afectará a las fuerzas armadas e industrias de defensa en todo el mundo. Las fuerzas armadas de los Estados Unidos han reconocido oficialmente esta evolución estableciendo "Comandos del Espacio" en los servicios militares – Existen propuestas para un Comando Unificado o Junta Unificada, en las cuales los servicios tendrían organizaciones componentes–. Estos Comandos Espaciales tendrán a su cargo las actividades militares usuales de personal, inteligencia, planeamiento, comunicaciones, suministro y operaciones en cuanto se relacionen con el medio ambiente espacial. Para estos propósitos, el espacio es un medio ambiente militar nuevo, muy diferente de los ambientes de tierra, aire y mar que son los límites terrestres que abarca la experiencia militar. Las diferencias denotan nuevos puntos de partida para la estrategia militar y sus actividades. (Fig. 1)

Actualmente más o menos 8,000 objetos construidos por el hombre han sido colocado en órbita alrededor de la tierra por ocho naciones, principalmente por los Estados Unidos y la Unión Soviética. Hay muchos otros cientos de piezas de despojos. No está ampliamente reconocido que a través de 25 años, desde que los Estados Unidos lanzaron el ECHO–1 (un satélite reflector de relay de comunicaciones) en la órbita de la tierra, se ha convertido en una confusión.

La mayoría de los vehículos, actualmente en el espacio, fueron puestos ahí para servir a propósitos militares. Fueron limitados a los usos de telecomunicaciones, vigilancia, reconocimiento y navegación terrestre. Este último propósito emerge dentro de una aplicación especializada para armas extremadamente precisas apuntando sobre muy grandes distancias a través de la superficie de la tierra, originando un agudo enfoque sobre la era de las contramedidas en la guerra. Apuntar exactamente, muy lejos del horizonte de la tierra, tiene las más profundas implicaciones para la estrategia militar desde el desarrollo del aeroplano y del submarino. En la era de las contramedidas, dar en el blanco es una ciencia exacta. (Fig. 2)

Los satélites han mejorado la velocidad, confiabilidad y comprensión de la inteligencia militar, operaciones y comunicaciones, al punto


Secondary force
Refuge fortress
Enemy attention
Secondary line of communications
MAIN FORCE
Screen
Strategic barrier
Corps of observation
Covering or pinning force
Line of
Cordon
Main line of communications
MAIN ENEMY ARMY
Cavalry
Center of operations Depots, trains Phase 2
Diversionary attack
Ferry
maneuver
Curtain
of
Ferry
Garrison diversionary force
Cavalry screen 1
line of advance
maximum 4 days march
to base depots
line of communications

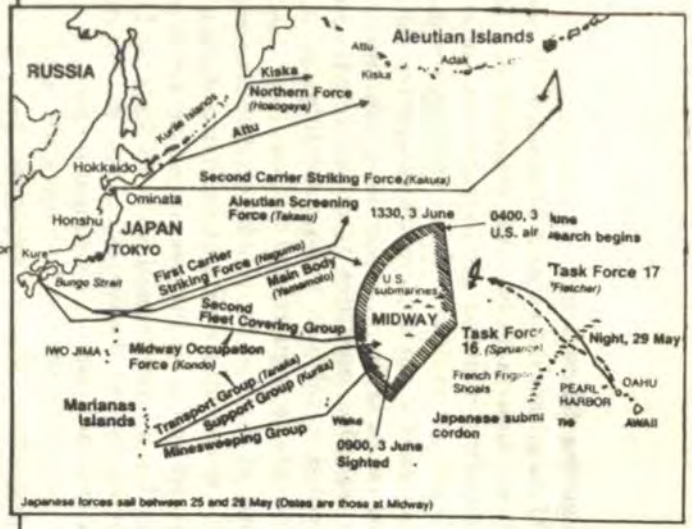

Aleutian Islands
RUSSIA
Attu
Kiska
Adak
Kiska
Northern Force (Hosogaya)
Attu
Kurile Islands
Hokkaido
Second Carrier Striking Force (Kakuta)
Ominata
Honshu
JAPAN
TOKYO
Aleutian Screening Force (Takasu)
1330, 3 June
0400, 3 June
U.S. air search begins
Kure
Bungo Strait
First Carrier Striking Force (Nagumo)
Main Body (Yamamoto)
U.S. submarines
Second Fleet Covering Group
MIDWAY
Task Force 17 (Fletcher)
IWO JIMA
Midway Occupation Force (Kondo)
Task Force 16 (Spruance)
Night, 29 May
French Frigate Shoals
PEARL HARBOR
OAHU
Transport Group (Tanaka)
Support Group (Kurita)
Marianas Islands
Minesweeping Group
Wake
Japanese submarine cordon
0900, 3 June Sighted
Japanese forces sail between 25 and 28 May (Dates are those at Midway)

*Fig. 1*

**As military strategy has evolved on earth, so will it need to develop for space.**

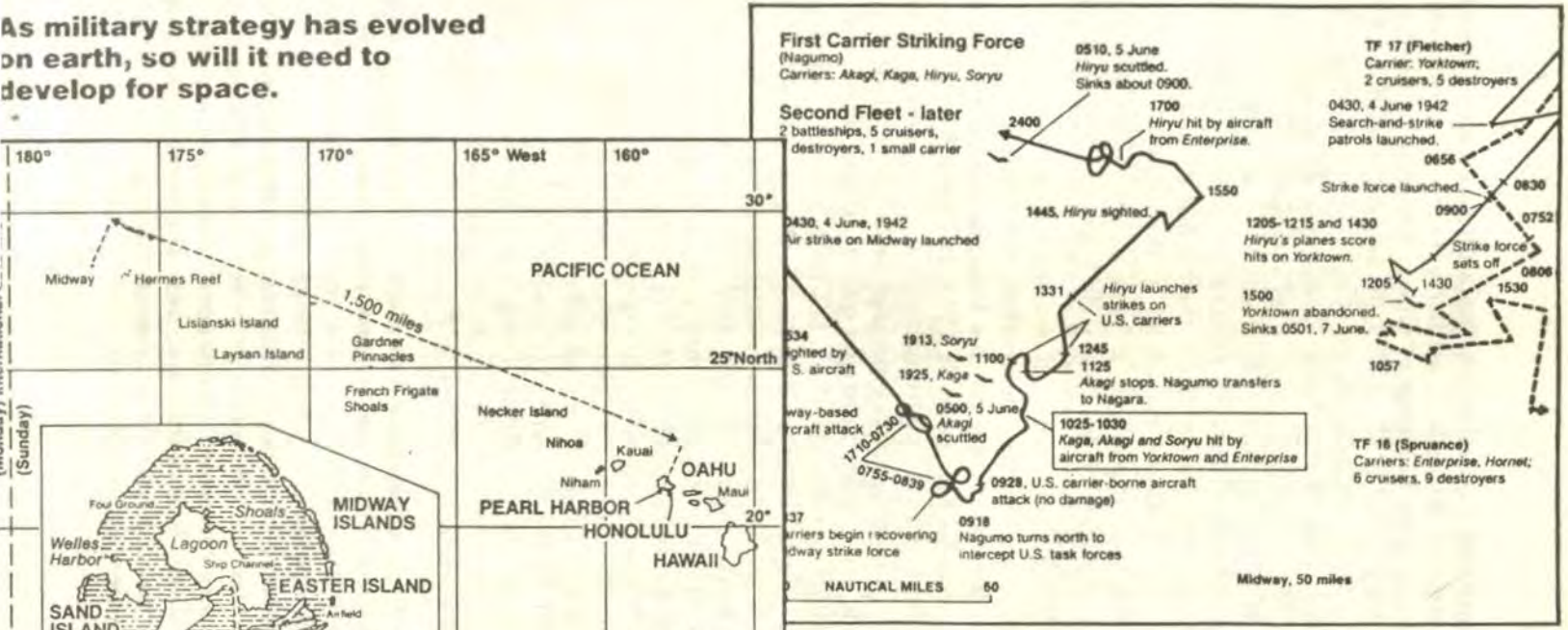



*Fig. 2*

en que las operaciones espaciales son ahora un Agregado a las actividades militares terrestres. Basando la artillería de misiles antibalísticos en el espacio el concepto de la llamada "Guerra Espacial" continua en ese camino. Sin embargo, por el año 2,030, los vehículos militares Espaciales y el personal Militar desplegado en el espacio comenzarán a mirar más allá del Subsistema Tierra–Luna. El enfoque de las aventuras militares espaciales no se limitarán más a las conexiones del espacio–tierra cercano y será involucrando plataformas basadas en el espacio y otros cuerpos astrales en el sistema solar. Este cambio fundamental en dirección y enfoque será traído más o menos por desarrollos prácticos maniobrando transportadores espaciales y mediante la construcción de estaciones espaciales tripuladas, algunas de las cuales orbitarán y otras estarán estacionarias en los Puntos de Lagrangian en el subsistema de gravedad tierra–luna.

Las precondiciones de estos desarrollos, que son viajes por el espacio, ya han sido llevadas a cabo por los Estados Unidos y la Unión Soviética. Más o menos del 8 de junio de 1984, la Unión Soviética ha mantenido tres hombres viviendo continuamente y trabajando en el espacio por cuatro meses. Los programas espaciales de la Unión Soviética sugieren el objetivo de ser la primera nación que visite otro planeta en el sistema solar. El 10 de octubre de 1983, la Unión Soviética colocó un vehículo automatizado orbitando, "Venera 5", en posición alrededor del planeta Venus. Si los desarrollos soviéticos continúan en marcha, una aventura hacia Marte podría ocurrir antes del año 2000. La Fuerza Aérea de los Estados Unidos, fuertemente involucrada en casi todos los programas de rutina de las operaciones del "Shuttle", está planeando y programando activamente un vehículo espacial tripulado que maniobrará en el espacio viajando de un objeto con base en el espacio o de un cuerpo a otro. En el Centro Espacial Johnson, en Houston, Texas, la N.A.S.A. (United States National Aeronautics and Space Administration), está operando un modelo de computador dinámico y modelo a escala natural de un Centro de Comando de Estación Espacial. Una vez que lo imposible se realice, será inevitable parar.

El impacto que la exploración espacial tendrá en la guerra será profundo.- Cuando los hombres puedan poner estaciones artificiales en el espacio y ocupar otros cuerpos naturales, mucho de la guerra será transferido dentro del espacio - Las empresas espaciales, consistiendo en operaciones comerciales y científicas, requerirán protección militar. Las armas estarán basadas y serán usadas en el espacio. El vínculo histórico entre las actividades comerciales y militares serán llevadas a cabo en el espacio. Como el aire de la tierra y las líneas de comunicaciones marítimas (A/SLOC), habrá líneas de comunicación espaciales (SPALOG) que requerirán protección militar.

Así como en la tierra, habrá terrorismo, contrabando y piratería espacial.

Los compromisos internacionales del pasado y del presente para rechazar la guerra del espacio no funcionarán. El hombre siempre ha considerado la guerra con él, dondequiera que esté. Si la guerra no puede ser erradicada de la tierra, ocurrirá en el espacio en los subsistemas cercanos, a pesar de las buenas intenciones y esfuerzos de paz formales. Aún ahora, los elementos de propiedad y posesión, las aventuras y campañas, la competencia de los recursos y la envidia del poder serán transferidos al espacio. Las expectativas de una cooperación inusual y de una belicosidad desusada con respecto a la exploración del hombre, explotación y asentamiento del espacio, no tienen garantía. Es claro que aun ahora la política es aplicada al espacio. Esa guerra en el espacio corresponderá a la política, así como en la tierra, tal como se espera.

## Se necesita un nuevo campo

El militar prudente, programador, planificador, industrialista y estratega debería comenzar a practicar su negocio relacionado al espacio. Pronto la guerra espacial será una especialidad lucrativa demandando carreras con proporciones y patrones de desarrollo propios. La disuaciación militar, el debate y combate serán practicados en y alrededor del espacio. Como con la guerra en la tierra, la guerra en el espacio requerirá pensamiento estratégico y la implementación y ejercicio de la estrategia militar. Como en la guerra en la tierra, la derrota será el resultado de estrategias inferiores o de la falta de percepciones estratégicas. Las entidades políticas con intereses militares en el espacio no pueden permitirse el ignorar la estrategia de la guerra espacial. No pueden permitirse esta ignorancia en la tierra y no sucederá en la guerra espacial, enlazándose con las peculiaridades de la estrategia militar para la guerra espacial. Los estrategas de la guerra espacial no pueden aplicar simplemente la estrategia de la guerra terrestre a la guerra espacial y no existen trabajos sobre estrategia militar espacial. El reciente concepto de "frontera más alta", no solo sugiere requerimientos. No hay atajos; no hay retórica, ni serán suficientes frases brillantes; el futuro no será obvio; sus lineamientos son siempre emergentes. Debemos comenzar hoy día.

En vista de las divergencias del medio ambiente de la guerra convencional y el de la futura guerra espacial, puede ser necesario para la estrategia de la guerra espacial, desarrollar más explícitamente lo que se ha desarrollado en estrategia de guerra terrestre, sustentándose en sus propios méritos y tener un cuerpo de practicantes distintos. No existe otro sitio mejor para empezar que en el servicio de las Escuelas Superiores de Guerra y Universidades, en las universidades académicas civiles que tienen intereses militares y en la mayoría de los cuarteles generales. Estos

son los sitios que contienen y conforman las funciones educacionales, experimentales y de debate, esenciales para elaborar la estrategia. Tales organizaciones deben proceder desde seminarios y simposios corrientes sobre la guerra espacial para establecer organizaciones, departamentos, secciones, etc. para la creación de los planes de guerra espacial. Todos los cuarteles generales y oficinas principales de las más grandes organizaciones de servicios ya están comprometidas en las actividades militares del espacio, pero no será suficiente dejar la estrategia de la guerra espacial enteramente a los nuevos Comandos espaciales. Otros deben contribuir a fin de alentar y enriquecer la materia de la estrategia de guerra espacial.

Los teatros de operaciones del espacio difieren de aquellos que están cerca o sobre la tierra. Estas diferencias deben ser extensivamente estudiadas y comprendidas completamente, para permitir la elaboración de estrategias militares útiles e inteligentes de guerra espacial que emerjan y trabajen.

Primero, el espacio es obviamente vasto en contraste con los confines geográficos de la guerra en la tierra. Así como los océanos fueron considerados ilimitados, ahora lo es el espacio. Prácticamente hablando es inexplorado. Tal Teatro de Operaciones militar, tan enorme, connota problemas de una magnitud desconocida en la tierra, de dispersión de fuerzas, comunicaciones, logística, independencia de autoridades de Comando, vías de aproximación y vigilancia. Aun las estructuras más grandes son muy difíciles de ubicar en el espacio. Así, tanto las armas como la navegación, dos ingredientes esenciales de la estrategia militar, tomarán un todo de significados problemáticos en la guerra espacial. El espacio tiene muchos más dimensiones que aquellas a las cuales los guerreros terrestres están acostumbrados. No hay un consistente arriba o abajo, derecha o izquierda y desplazamiento angular en el espacio. No hay "Norte verdadero". Hay indudablemente un gran número de puntos de referencia usuables, todos los cuales están en movimiento perpetuo . Las constantes de la topografía terrestre no se aplican en el espacio. Detectar y traquear un submarino enemigo en los océanos de la tierra parecerá un juego muy simple en contraste con la detección, localización y aproximación a un vehículo enemigo espacial. Con la posible excepción de analistas de operaciones antisatélite (ASAT), todavía nadie ha reflejado constructivamente acerca qué cosa está involucrando el examinar y entender el espacio como un teatro de operaciones.

Segundo, en el espacio, las personas y los objetos no tienen, relativamente, peso. Por supuesto, existe una débil fuerza de gravedad a través del espacio, pero conforme las distancias de los cuerpos gravitacionales aumenta, la pérdida de peso también aumenta. El movimiento relativo tiene un significado diferente que en la tierra. En el espacio, una pequeña aplicación de energía genera grandes movimientos. Veloci-

dades de muchos miles de millas por hora, fácilmente posible, cubren vastas distancias, ingrávidas, muy despacio.

Para su desarrollo, la guerra espacial tiene desafíos nuevos muy especiales. A causa de la ausencia de atmósfera confinada, las armas nucleares en el espacio pueden ser relativamente inofensivas y deben explotar muy cerca de un blanco para destruirlo. Más aun, las explosiones nucleares serán empleadas para propulsión y excavación (como se usa la dinamita en la tierra) más que para disuasión militar y destrucción. Muy precisas, las armas dirigidas por energía probarán ser más adecuadas en la guerra espacial que las armas químicas y nucleares. También, las armas más simples serán útiles en el espacio. Por ejemplo, un chorro de arena podría volver inútil la pulida superficie de un espejo reflector que está orbitando. Una colección de clavos comunes podrían desmenuzar un panel solar impulsado, viajando a muchos miles de millas por hora – una "emboscada de clavo".

Los autómatas y robots serán de común presencia en el espacio. La fisiología y psicología son terrestres. La vastedad e ingravidez del espacio inducirán al rápido avance de substituciones de máquinas para el trabajo humano físico y mental. Ganando y manteniendo la ventaja militar en el espacio se impulsará los avances tecnológicos en forma similar a aquellos originados en poder de computación acerca de los problemas relativamente simples de defensa aérea contra múltiples y veloces incursiones aéreas en la atmósfera de la tierra. Mirando hacia un futuro lejano, el prominente autor de ciencia–ficción Fred Saberhagen capturó algo de la esencia de la profusa automatización de la guerra espacial cuando escribió acerca de unas máquinas automáticas gigantes: "Nadie puede dirigir un buque o arma (nada) como la competencia de una buena máquina. La lentitud pavorosa de los impulsos de los nervios humanos y el descalificado pensamiento consciente de los humanos para el mantenimiento del control directo de sus buques..."

El pronóstico de Saberhagen, si bien es un contexto imaginativo, no es inalcanzable, porque la ejecución de la estrategia militar en el medio ambiente espacial establecerá demandas sobre ingenuidades tecnológicas que hoy día parecen irrelevantes pero que en menos de una vida madurarán en caminos sorpresivos. La necesidad producirá inventos en substituciones automatizadas y robots para trabajos que estén por encima de la habilidad del hombre.

Aun así, la guerra espacial tendrá similitudes con la guerra terrestre. Comprenderá entrenamiento y táctica, planeamiento de operaciones y ejercicios, negociando con aliados y neutrales y la yuxtaposición del trabajo aburrido de estado mayor y trabajo de campo excitante. Incluso algún día, la guerra espacial tendrá una historia militar como una fuente de ilustración para futuros investigadores y planificadores. Sería interesante tratar de adaptar (dar forma a) la historia con un marco de referencia de estrategia deliberada.


THE FRENCH INVASION OF RUSSIA, 1812
KUTUSOV
Moscow 14 September
Kutusov turns to fight before Moscow
Borodino 7 September
Baltic Sea
Riga
Barclay evades French
Dunaburg
Drissa
BARCLAY DE TOLLY
Polotsk 17 August
Vitebsk 27 July
Smolensk 16-19 August
Orsha
Mohilev 23 July
First and Second Russian Armies of the West successfully unite.
Tilsit
Kovno 24-25 June
Königsberg
MACDONALD
NAPOLEON
Vilna
EUGENE
JEROME
Grodno 4 July
Minsk
Davout
Bagration evades French
BAGRATION
Warsaw
SCHWARZENBERG
TORMASSOV
A. French advance through Grand Duchy-East Prussia
B. Invasion, 24 June-8 July.
C. Advance on Vitebsk, 10-26 July.
D. Manuever of Smolensk, 8-19 August.
E. Renewed advance on Moscow, 24 August-7 Septen
F. Initial Russian retreat, June-July.
G. The link-up, August.
H. Renewed retreat, August-September.
French pre-invasion concentration areas.
Initial Russian positions.

*Fig. 3*

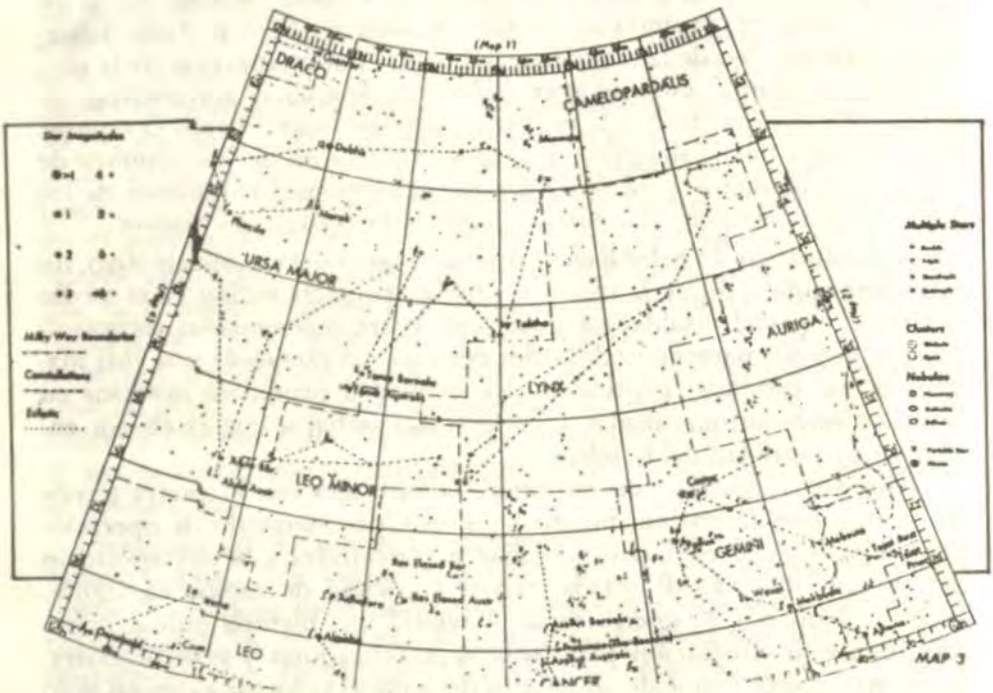

DRACO
CAMELOPARDALIS
URSA MAJOR
AURIGA
LYNX
LEO MINOR
GEMINI
LEO
MAP 3

*Fig. 4*

## Estrategia soviética en Guerra Espacial

No existe carestía de evidencia acerca de lo que la Unión Soviética está haciendo en el espacio. La URSS ha invertido fuertemente en este interés. El horizonte proyectado —en la perspectiva y pronóstico del planeamiento soviético para el desarrollo del espacio es aquel de su proceso de planeamiento básico nacional— 15 años. La investigación y desarrollo y la producción de los instrumentos y vehículos para la presencia soviética en el espacio siguen los ciclos de planeamiento familiar de 5 años, con cada plan de 5 años subdividido en incrementos anuales y trimestrales para informar y contabilizar sus propósitos. Por consiguiente, empleando la relativa abundancia de información útil sobre las aventuras espaciales soviéticas, los temas y direcciones del desarrollo espacial soviético pueden ser predichos con seguridad (Figs. 3 y 4).

La URSS no debería esperar el confinar su presencia en el espacio hacia actividades pacíficas o no militares. La complacencia de la URSS para entrar en negociaciones de control de armas con los EE.UU. acerca de armas basadas en el espacio, refleja solo un deseo de Moscú para explorar las posibilidades futuras del relativo control de armas en el espacio y de armamentos en la cual la URSS se considera corrientemente inferior a los EE.UU.

Por peso y valor financiero, la mayoría de la presencia física, presente y pasada, de la URSS en el espacio es de naturaleza militar. Aproximadamente de los 90 vehículos espaciales de la Unión Soviética, 81 tienen aplicación militar. Cinco por ciento del producto nacional bruto de la URSS se gasta en el espacio. Nueve diferentes agencias están involucradas en el programa del espacio. El tema principal del plan espacial corriente de cinco años (1981–1985) de la URSS, es para establecer su capacidad para una presencia permanente tripulada en el espacio. En Junio 8, 1984, tres Comandantes Soviéticos han estado presentes continuamente, orbitando la tierra por cuatro meses, en los vehículos Salyut–77 y Soyuz T–11 y en el transportador tierra–orbita Progress–22. Esta misión desarrollista tiene la ventaja de concentrar fuertemente los esfuerzos de apoyo, tales como medicina espacial, transporte y comunicaciones, en persistentes direcciones de largo plazo que se concentran en la adquisición y operación de estaciones espaciales. El significado militar de estaciones espaciales permanentemente tripuladas es que son el "si ne qua non" de la presencia y proyección de poder militar en el espacio. Las estaciones militares tripuladas son las instalaciones esenciales para el Armamentismo o Artillamiento del espacio desde tierra y para la ocupación subsecuente de los puntos de vibración lunar de Lagrangian y de otros cuerpos naturales en el sistema solar tales como la Luna y Marte. Durante el período de 15 años, desde 1971 a 1985, la URSS habrá colocado ocho diferentes estaciones tripuladas en la órbita de la tierra.

Mediante su programa "hombre en el espacio", la URSS se está situando tan ventajosamente como puede para el uso militar del espacio. Está haciendo esto gradualmente de acuerdo a planes y programas, con un pronóstico de incrementación en el largo plazo, antes que hacerlo en forma súbita o de un salto hacia la guerra. Esta es la forma cómo la URSS procede típicamente en la estructuración de su fuerza militar. Para el final del siguiente plan de cinco años (1990), la URSS será capaz de alojar 10 ó 12 cosmonautas en una sola estación espacial.

Durante los últimos 15 años, la URSS ha investigado, desarrollado y probado un número de sistemas de armas militares para su uso en el espacio. Estos incluyen lasers, generadores de rayos de partículas cargadas, generadores de microondas de muy alta potencia-pico, destructores de satélites (ASAT), espejos orbitales reflejantes del sol y satélites de vigilancia atenuadores. Su avión espacial maniobrable está en etapa de pruebas y evaluación. Los satélites de vigilancia atenuadores fueron primero probados en setiembre de 1983 y precisamente interfirieron con los satélites de vigilancia de los Estados Unidos que monitorean la condescendencia soviética con los acuerdos de control de armas estratégicas.

La extensión a la cual la fuerza armada de la URSS ha razonado y articulado las estrategias militares para la guerra espacial, puede ser encontrada examinando la literatura de la estrategia militar soviética, los ejercicios militares soviéticos de nivel estratégico y la adquisición soviética del espacio orientado hacia armas militares, sensores, vehículos y personal. Desde la década del 1970, la literatura estratégica militar soviética ha representado una acometida de los límites físicos de teatro y guerra continental para incluir términos de guerra espacial. El Pacto de Varsovia publica informes del Estado Mayor directoral Soviético, ejercicios de nivel estratégico desde 1971 y no específica ningún ejercicio de guerra espacial; pero si discute aspectos complejos de Comando y Control de guerra contemporánea y enfatiza el requerimiento soviético de sostener la guerra de cualquier escala, dimensión o naturaleza. Las fuerzas armadas soviéticas han entrenado y cultivado tropas designadas para la guerra relacionada con el espacio desde los comienzos de la década de 1960 cuando se organizaron las "Fuerzas de Defensa Anti-Espacio" (Anti-Space Defense Forces), dentro de las "Fuerzas de Defensa Aérea Nacional". Durante el plan de cinco años que terminó en 1980, las Fuerzas de Cohetes Estratégicos (Strategic Rocket Forces), se han convertido en responsables de todos los lanzamientos de cohetes soviéticos al espacio y la Fuerza Aérea Estratégica, de todo el entrenamiento de cosmonautas.

Excepto para los ejercicios militares estratégicos, los ingredientes para la estrategia de guerra espacial en las fuerzas armadas de la Unión Soviética están en su sitio. Todo el planeamiento estratégico militar

en la URSS está centralizado en el Estado Mayor General en Moscú. La implementación de la estrategia de guerra espacial será dirigida por los cuarteles generales de Moscú en la recientemente reorganizada Fuerza de Defensa Aérea. De acuerdo al Servicio de Investigación Congresional de los Estados Unidos "Para el futuro, continúa habiendo nuevas oportunidades para mejorar el empleo militar del espacio, toda vez que estamos en completo acuerdo con los tratados limitando el uso militar del espacio. Los rusos pueden esperar el continuar explotando estas oportunidades."

## El desafío

Comenzando con una definición de estrategia militar, se ha establecido los requerimientos del Occidente para comenzar a formular y probar las estrategias militares explícitas para la guerra en el espacio. Los soviéticos han fijado pre-condiciones de estrategia militar soviética y espectativas de la guerra espacial. Intencionalmente no se ha sugerido estrategias específicas de guerra espacial. Esto es un desafío para el lector. Con la guerra espacial se presenta, por si misma, una oportunidad para explicar y enriquecer la estrategia militar para darle forma y expresarla artísticamente. La oportunidad y el tiempo es, AHORA.

*"Strategy in Space", en JOURNAL OF DEFENSE AND DIPLOMACY, Vol. 2, No. 11, November 1984.*



*"Cuando en octubre de 1950*
*el barreminas sur-coreano 512 voló en mil pedazos*
*mientras efectuaba sus faenas de barrido en Wonsan,*
*fue una mina soviética*
*sembrada por un junco o sampán nor-coreano,*
*bajo la dirección de técnicos soviéticos,*
*la que la destruyó.*
*La guerra por el poder persiste*
*y, asimismo,*
*hace un largo siglo que los soviéticos*
*mantienen un romance con la mina.*

# La Capacidad de la Marina Soviética en Guerra de Minas

*Lieutenant Commander Ted S. Wile, U.S. Navy*
*Traducción:*
*C. de N. A.P. César Linares Velásquez*

Una revisión de la capacidad de los EE.UU., para mantener las líneas de comunicación marítimas muestra su gran énfasis hacia la guerra antisubmarina y al uso de las tácticas de convoy. Los ejercicios navales, entrenamiento y estudios tácticos se han intensificado para contrarrestar la amenaza soviética en alta mar. Estos esfuerzos han permitido a la U.S. Navy tener la delantera en la tecnología de la G.A.S. Desafortunadamente, sólo parte del problema de la conservación de las líneas de comunicación marítimas ha sido abordada. Si bien EE.UU. ha avanzado en la tecnología de la G.A.S. la fuerza de contramedida de minas se ha doctorado en el descuido. Solamente tres barreminas oceánicos permanecen en actividad además de 22 asignados a la Flota de la Reserva Naval. El resto de barreminas están asignados a los diferentes puertos de la Nación, los cuales en tiempo de guerra dejarían, entre otros, a Pearl Harbor y las reparticiones navales en Subic Bay ubicadas en las Filipinas sin capacidad para barrido de minas.

Por otro lado, la Unión Soviética ha acumulado una capacidad de guerra de minas impresionante. Su fuerza de barreminas es la más grande y de mayor capacidad en el mundo, contando con un número apro-

ximado de 385 unidades. Las unidades submarinas y la gran mayoría de los buques de superficie tienen capacidad para sembrar minas, así como sus aviones de ataque de gran alcance. Su inventario de minas está estimado entre 200,000 y 300,000.

Rusia empleó sus primeras minas en la Guerra de Crimea desarrollada en los mares Negro y Báltico. Una campaña de minado defensiva en el mar Negro fue totalmente ineficaz, pero los campos minados defensivos lograron dañar a dos buques ingleses en el Báltico frente a las costas de Kronstadt. La flota rusa, operando detrás de los campos minados, y con la protección de las baterías de tierra, llevó a cabo su comercio costero, mientras mantenía a los buques de guerra británicos y franceses en bahía desbaratando el intento de bloquear Kronstadt.

En la guerra ruso–turca de 1878, los rusos se encontraron en una desventaja numérica de diez a uno, agravada por la presencia de varios blindados turcos. Los rusos acometieron primero la guerra terrestre, no obstante requerir el control del río Danubio para permitir un tránsito seguro y mantener las líneas de suministro para el avance de su ejército.

A través de una rigurosa campaña de minado y brillantes tácticas de sus lanchas torpederas, lograron sellar una sección del río e inmovilizar casi totalmente a la flota turca.

La guerra ruso–japonesa de 1904–1905 vio un minado bastante extenso por ambas partes. Los japoneses consiguieron sus primeras víctimas mediante el sembrado de campos minados en las proximidades de Puerto Arturo provocando con tretas la salida de la flota rusa. Dos acorazados soviéticos impactaron minas. Los rusos continuaron su campaña de minado defensivo y ofensivo, pero el espionaje japonés permitió evitar las minas rusas. Luego el minador ruso **Amur** sembró un campo minado mar adentro. Al día siguiente, la flota japonesa no al tanto de la situación perdió por las minas dos acorazados. En la cuenta final, perdieron más buques por las minas que por la artillería o torpedos rusos. Perdieron diez buques desplazando más de 40,000 toneladas y mucho más fueron dañados. Los rusos perdieron sólo seis buques debido a las minas japonesas, totalizando 22,000 toneladas.

Además, de la construcción de sus minadores de superficie, en 1915, los rusos lanzaron el **Krab**, primer submarino específicamente diseñado para el sembrado de minas. Con estas unidades enfatizaron sus tácticas en guerra de minas durante la Primera Guerra Mundial. Los alemanes sufrieron constantes pérdidas debido a las minas soviéticas en los Mares del Norte.

La guerra de minas fue también el esfuerzo central ruso en el mar Negro en el cual los turcos sufrieron grandes pérdidas tratando de aprovisionar por mar a sus fuerzas terrestres, en el Cáucaso.

Durante la guerra civil de 1917 a 1922 los rojos, por temor a que los alemanes reinicien las hostilidades, sembraron una serie de campos minados al Oeste de Kronstadt. Los campos fueron renovados y aumentados después del colapso alemán en respuesta al envío inglés de un escuadrón de buques para prestar apoyo a los países bálticos. El crucero inglés **Casandra** fue hundido y además de varios buques menores el **Curacao** resultó averiado. Ambos contenedores usaron minas en gran escala en los ríos.




*Barreminas de costa de la clase **Sonya** cuyo casco es de madera recubierto con fibra de vidrio.*

Después de la revuelta de Kronstadt de 1921, la Unión Soviética tenía pocos buques y oficiales navales experimentados. La doctrina naval de la década de 1920 fue estricamente defensiva. Las ideas de Stalin para una marina más activa aún no habían sido realizadas. No obstante, la reconstrucción naval la cual comenzó en el primer año del programa quinquenal incluyó pocos submarinos menores y embarcaciones de minado. Por el año 1940 la flota soviética se jactaba de tener una gran cantidad de submarinos, minadores, algunos destróyers y un

número de nuevos barreminas que se sumaban a unos pocos cruceros acorazados antiguos.
Todos los barreminas costeros soviéticos están armados con artillería antiaérea ligera y, al igual que los de la clase **Natya** y **Yurka**, dispondrán de lanzadores cuádruples para los misiles infra rojo SA–7 **Grail**.

Los botes barreminas han tenido similar progreso desde sus cascos de madera a los actuales de plástico reforzado con fibra de vidrio. El de la clase más nueva, **Olya**, inició sus operaciones en 1976, mientras que los más numerosos, de la clase **Yevgenya**, de 80 toneladas, ha permanecido en construcción desde 1970.

El arsenal soviético ofrece también una gran variedad de plataformas con capacidad para el minado. Los submarinos pueden llevar minas a un régimen normal de dos por cada torpedo. Igualmente, cada avión puede ser equipado para efectuar minado, incluyendo los **Budgers**, **Bears** y **Blacfieres**. Los buques de guerra más antiguos disponían en sus instalaciones de rieles para las minas. El énfasis continúa en las unidades de superficie recientes, tales como los destróyers de la clase **Sovremenny** y **Udaloy**; las fragatas clase **Krivak** y corbetas clase **Grisha**, la cantidad de buques disponibles para llevar y sembrar minas, más su capacidad de los buques de superficie da a la marina soviética la versatilidad para realizar adecuadamente cualquier tarea de minado requerida por la situación táctica. Además, sus flotas mercante y pesquera se encuentran hábiles para contribuir a las operaciones de minado.

El inventario de minas soviético está estimado entre las 200,000 y 300,000, mientras que es de esperar hayan continuado con su tendencia a conservar equipos obsoletos, se espera asimismo que su inventario incluya minas de la tecnología más moderna, comprendiendo las acústicas, magnéticas, de presión y las combinaciones de éstas y finalmente el empleo de minas autopropulsadas, ancladas y de fondo.

Los escritos soviéticos de finales de la década del 50 y comienzos de la del 60 reflejan su considerable interés en la guerra de minas. Sin embargo, la tendencia de artículos recientes de la prensa militar recae en los desarrollos técnicos y su impacto sobre la G.A.S. más que sobre las tácticas y estrategias de las minas, no queriendo decir con esto que la Unión Soviética haya olvidado la guerra de minas.

Desde los años 50, los soviéticos han tenido excelentes resultados a nivel mundial en el barrido y sembrado de minas. En casi todos los ejercicios navales el minado ha tenido también una gran participación. Los discursos del almirante Sergei Gorshkov de 1975 y 1977 conmemorando el Día Naval han incluido comentarios especiales reconociendo los logros del barrido de minas.




*La fuerza de barrido de minas de la marina soviética es la más grande y de mayor capacidad en el mundo. El barreminas oceánico incluye el de la clase Natya de casco de acero, uno de los más grandes, con un desplazamiento de 150 toneladas.*



*El de la clase Andryusha posiblemente tiene el casco de plástico reforzado con fibra de vidrio, diseñado especialmente para barridos magnéticos en aguas profundas.*

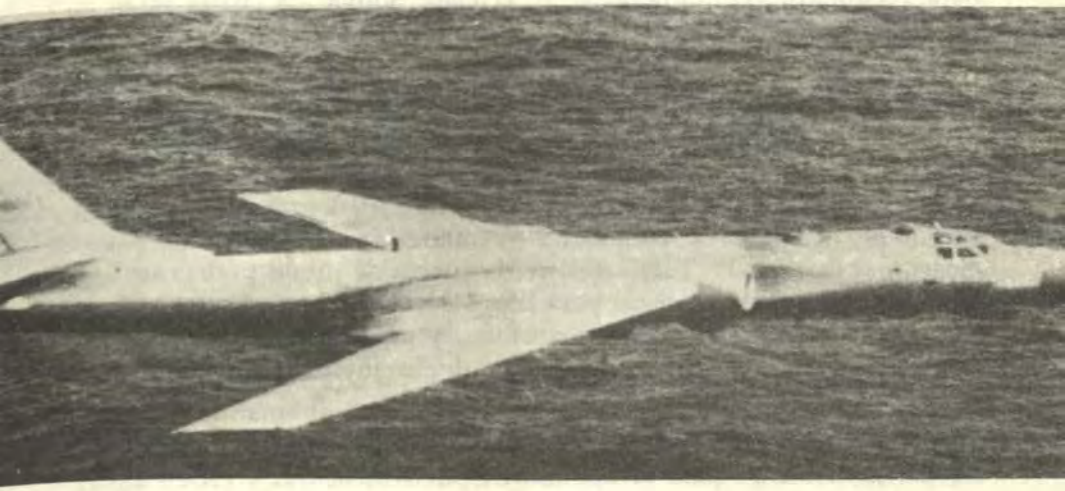
Durante la Segunda Guerra Mundial, los alemanes minaron el Báltico, inmovilizando totalmente la flota soviética la cual tenía 38 barreminas que no podían andar al mismo ritmo para enfrentar a los nuevos campos minados germanos. Aunque los soviéticos sembraron campos minados defensivos, los adelantos alemanes fueron un poquito más que lentos. En el Báltico, el minado soviético fue también ineficaz. Sin embargo, forzó a los alemanes a consumir tiempo y esfuerzos logísticos para mantener abiertas las líneas al tráfico marítimo.

La falta de la eficiencia táctica soviética no estaba reflejada en sus desarrollos tecnológicos. Las innovaciones producidas durante la guerra fueron minas pequeñas adecuadas para la guerra de minas en los ríos, minas para aguas poco profundas y minas que podían ser soltadas desde el aire para penetrar el hielo usando reacciones químicas.

El progreso naval inmediatamente terminada la Segunda Guerra Mundial fue muy rápido. Las embarcaciones para la guerra de minas se contaban por cientos y el inventario de minas construidas superaban las 100,000. La marina soviética desde este periodo sólo ha tenido tres experiencias en minas. En 1950, asesores soviéticos dirigieron el minado nor coreano del puerto de Wonsan. Sampanes y juncos fueron usados para sembrar cerca de 3,000 minas, causando un retraso de 15 días al desembarco de las tropas de las Naciones Unidas. Recientemente, en 1972, los soviéticos tuvieron presencia en Bangladesh para limpiar el canal a Chittayong que se encontraba minado, y en 1974 los buques y aviones de contramedidas soviéticas limpiaron los Estrechos de Gubal al extremo sur este de Suez para reabrir aquella ruta tan vital para el tráfico marítimo internacional.

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, la Unión Soviética ha producido cuatro clases diferentes de barreminas oceánicos (M.S.O.); cinco clases de barreminas costeros (M.S.C.); cinco clases de botes barreminas (M.S.B.) y una clase de minador. La producción total para la marina rusa fue 233 M.S.O., 300 M.S.C. 103 M.S.B. y tres minadores. Existen todavía 145 M.S.P., 105 M.S.C., 106 M.S.B., y tres minadores en servicio. No solo es impresionante su programa de construcciones sino que sus buques de contramedidas son muy capaces y versátiles. Aunque los cascos de los barreminas oceánicos son de acero o de aleación acero–aluminio, están equipados con artillería antiaérea ligera y rieles para minas. La unidad más nueva de la clase M.S.O. **Natya** activada en 1970, tiene sonar y lanzadores de cohetes antisubmarinos RBU–1200; desplaza cerca de 750 toneladas y su construcción continúa al régimen de tres a cuatro unidades por año.

Los soviéticos empezaron a utilizar materiales no magnéticos en sus barreminas de costa desde 1961, al operar las embarcaciones con casco de madera de la clase **Vanya**. En 1967 fue comisionada la clase **Zhenya** usando en su construcción plástico reforzado con vidrio. Sólo dos o tres unidades fueron producidas antes de regresar a los cascos de ma-



*Los juncos y sampanes nor-coreanos pueden aún sembrar minas, pero si los soviéticos siembran sus propias minas es más probable que utilicen un submarino, un avión Tu–16* ***Badger*** *(foto de arriba) o unidades de superficie (foto inferior). la popa de un destructor de la clase* ***Udaloy****.*



dera recubiertos con fiberglass de la clase **Sonya** los cuales están en producción desde el año 1973 a un ritmo de 3 a 4 unidades por año.

Los escritores soviéticos han indicado que la guerra de minas ocupa una posición tanto en el rol estratégico como táctico. En el rol estratégico, el pensamiento del almirante Gorshkov es que las minas ofensivamente apoyarán la "batalla contra tierra" al bloquear puertos, bahías, puertos estratégicos y estrechos, denegando su uso a los buques de guerra de occidente y como una medida contra las líneas de comunicaciones marítimas Tácticamente, la guerra de minas podría ser usada en una posición defensiva para la protección de bases, en un rol pro-SSBN, en apoyo a las acciones anfibias, y protección de las líneas de comunicaciones marítimas soviéticas de la interdicción occidental.

Los escritores soviéticos han considerado al submarino como la mejor plataforma de sembrado debido a su capacidad de ocultamiento, particularmente para el minado de puertos, bahías y estrechos. El avión debido a su velocidad y alcance, está considerado como el segundo mejor vehículo de minado. El buque de superficie es demasiado lento y demasiado expuesto para el minado ofensivo; sin embargo, su gran capacidad y excelente navegación lo hacen ideal para el sembrado defensivo.

En Occidente se ha dedicado mucho tiempo y esfuerzo al problema de la interdicción soviética utilizando submarinos contra los convoyes. El almirante Gorshkov, si bien apreciaba la importancia de las líneas de comunicación marítimas, adoptó un pensamiento diferente. En 1967 dijo:

> "La desorganización de las líneas de comunicación oceánicas, las arterias especiales que alimentan los potenciales económicos y militares de estos países (imperialistas) ha continuado siendo una de las misiones más importantes de la Flota".

En escritos subsiguientes, el almirante Gorshkov ha indicado que la tradicional misión de la interdicción ha cambiado; en su libro **Sea Power of the State**, dice que las marinas de Occidente consideran la interdicción como misión secundaria desde 1957. Sobre su explicación de la interdicción en la era nuclear, dijo:

> "Las operaciones que ocasionan la desorganización e interdicción del tráfico marítimo enemigo, las cuales en tiempo pasado estuvieron directamente relacionadas a la acción de emplear una flota contra la flota enemiga, toman hoy en día una nueva dirección. Al estar incluidas en el sistema total de las operaciones navales contra tierra, están fortaleciendo los atributos de la Marina adquiridos a través de sus modernas instalaciones, o sea, la capacidad de desarrollar misiones estratégicas de naturaleza ofensiva a través de la acción directa contra la fuente del poder militar del enemigo".

Indicó que las armas estratégicas pueden ser empleadas contra los puertos, bahías y otras fuentes de suministros enemigos, estrategia que sigue muy de cerca la idea de Lenin para atacar a los EE.UU. en su punto más débil, es decir, su fuente logística. La posición soviética considera que una campaña contra los puertos y puertos de abastecimientos sería más efectiva que ir contra las Líneas de Comunicación Marítimas. El autor soviético V.D. Sokolovskii postula la idea de usar minas nucleares desde submarinos y contra buques de gran tonelaje como un medio de hacer a la mina más destructiva y asegurar su efectividad en puertos.

Las perspectivas rusas sobre la guerra de minas reflejan también un conocimiento y respeto por su archivo histórico:

"La ausencia en la flota de la cantidad necesaria de buques antiminas durante el periodo de la Gran Guerra Patriótica ocasionó la pérdida de nuestros buques combatientes a causa de las minas, representando un 24 o/o en el mar Negro, 49 o/o en el mar Báltico y en el mar del Norte el 22 o/o de las pérdidas totales. Las minas fueron responsables de la destrucción del 52 o/o de nuestros destructores perdidos en la guerra. Uno no puede dejar de advertir que las pérdidas de los buques de guerra de los estados capitalistas durante la Segunda Guerra Mundial debido a las minas fueron solamente el 7.7 o/o de las pérdidas totales y las pérdidas de los destróyers el 10.7 o/o es decir cinco veces menos que las pérdidas en nuestra flota".

Casi no ha de extrañar que inmediatamente después de la guerra y sin ritmo de disminución, los soviéticos se hayan embarcado en un programa de construcciones de barreminas.

En su análisis de la Campaña alemana en la Segunda Guerra Mundial el almirante Gorshkov critica en primer lugar, la actitud germana de haber permitido a sus SS 149 operar sin la cobertura de unidades de superficie y aéreas. Segundo, por haber demorado el inicio de una campaña de minado aérea. Sin embargo apreciaciones actuales de Occidente respecto a un esfuerzo de interdicción soviética indican que los submarinos soviéticos operarían independientemente, es decir sin cobertura de superficie y aérea. Además hicieron poco caso del efecto que tendría una campaña de minado aérea concentrada sobre las defensas de los convoyes y la protección de las líneas marítimas. En base a las políticas soviéticas de utilizar las fuerzas navales para apoyar las operaciones terrestres y a sus conceptos de las líneas de defensa múltiple, parecería lógico que los SS soviéticos serían empleados en defensa de barrera más que para la interdicción. Las tareas contra las líneas de comunicación marítima serían cumplidas con el minado y con el bombardeo de los puertos y bahías críticos.

Los tácticos soviéticos no consideran la guerra de minas como un fin en sí misma sino más bien como un método efectivo para acrecentar la mayor parte de las misiones asignadas a la marina. Su valor no ha

sido perdido en el pensamiento moderno tal como lo ha evidenciado el gran interés de los escritores soviéticos respecto al minado de la US Navy en Haiphong, el cual literalmente cerró el puerto por 300 días.

La guerra de minas puede ser usada como apoyo contundente mediante el minado de puertos y bahías para detener el flujo de los materiales de guerra vitales. Las minas pueden ser usadas para negar la salida de puerto a los SSBN, ofensivamente contra los portaaviones americanos; en conjunto con el concepto de las zonas de defensa múltiple formando una barrera protectiva alrededor de sus SSBN para aislarlos de las fuerzas antisubmarinas americanas. En su apoyo a la batalla contra tierra, las minas pueden ser usadas para impedir el reabastecimiento de las fuerzas enemigas terrstres y el fuego naval de apoyo enemigo. También tienen un gran valor para defender bases y proteger los flancos del ejército de los ataques desde el mar y de los desembarcos anfibios.

Una de las ventajas que los soviéticos obtienen de la guerra de minas es la amplia versatilidad para apoyar cualquier número de misiones navales. Además de esta versatilidad tactica, una mina proporciona una gran cantidad de opciones gracias a su diversidad técnica. Los mecanismos de disparo basados en las fluctuaciones magnéticas, firmas acústicas, o variaciones de presión de cualquier combinación de estos tres permiten a la mina a ser altamente selectiva en sus blancos. El desarrollo de una mina anclada en aguas profundas tal como los torpedos encapsulados (CAPTOR) ha incrementado enormemente el área operacional efectiva para el minado.

El utilizar minas para la interdicción de las líneas marítimas puede permitir a las unidades de superficie y submarinas combatientes,conducir tareas altamente prioritarias tales como las operaciones antisubmarinas balísticas y antiportaviones para los submarinos y operaciones pro-submarinas balísticas para las unidades de superficie. Como una alternativa para los ataques anti–convoyes en pleno tránsito, el minado sería menos costoso en términos de pérdidas de SS y aviones. El minado inicial puede ser llevado con un riesgo mínimo relativo y aún el reabastecimiento de un campo minado sería un riesgo mínimo para las plataformas minadoras.

La relación costo–efectivo juega en las minas bajo los términos de costo por unidad y capacidad destructiva por dólar, por otro lado, una campaña de minado contra los puertos de Europa occidental, sería extremadamente costosa para las naciones de occidente no solamente en términos de pérdidas por las minas, sino también debido al tiempo, embarcaciones y personal que se requeriría para limpiar los campos minados. Los buques dañados constituirían también un tremendo esfuerzo para las instalaciones de reparación disponibles en términos de capital y personal.



*El helicóptero M–18 Hip, visible en la cubierta de vuelo del* ***Leningrado*** *fue empleado en las operaciones de contraminado del estrecho de Gubal para reabrir el canal de Suez.*

Es poco lo que puede hacerse para salvaguardar o proteger un puerto contra una campaña de minado. Los puertos principales de EE.UU., y de Europa occidental son especialmente susceptibles a las operaciones de minado, y estas naciones están, por lo general,pobremente equipados en contramedidas de minas. Una campaña de minado agresiva puede saturar los esfuerzos de minado de occidente y causar acumulaciones mayores y retrasos en el despacho de los materiales estratégicos. Las tácticas occidentales con respecto a la interdicción soviética de las Líneas de Comunicaciones Marítimas se concentran invariablemente en el problema A/S de asegurar la integridad del convoy contra los SS soviéticos. La otra mitad de la ecuación, el bloqueo de los puertos con minas ha sido ampliamente descuidada. Una campaña de minado soviético intensiva tendría la ventaja de desbaratar el aspecto logístico del plan occidental.

Las minas adecuadamente sembradas cambian la geografía del teatro y haciendo eso, pueden ser instrumentos para establecer un balance desfavorable de las fuerzas. Las minas pueden negarle al enemigo el acceso a áreas específicas y obligarlos a usar canales o estrechos seleccionados. Leamos la cita del vicealmirante Fiedrich Ruge, a este respecto:

La mina es la única arma de la guerra naval que en alguna extensión es capaz de alterar las circunstancias geográficas convirtiendo intransitables ciertas áreas. Así una área la cual ha sido declarada peligrosa debido al uso de las minas es normalmente mirada con gran respeto y, si es posible, evitada.

El efecto sicológico del minado es frecuentemente sobre estimado. A menudo, la amenaza del minado ha sido suficiente para alterar las tácticas e invariablemente obliga al adversario a ser mas cauteloso. El minado norteamericano en el puerto de Haiphong es un ejemplo. Los EE.UU. comunicaron que el puerto había sido minado y, como resultado, los 29 buques que estaban en puerto fueron inmovilizados por 300 días. El hecho es que las minas fueron la causa de que ningún buque intentara transitar por el canal.

En un conflicto mayor entre la Unión Soviética y los EE.UU., los soviéticos emplearían minas tanto ofensiva como defensivamente en gran escala. Los soviéticos consideran el uso de las minas simplemente como un arma más de su arsenal para lograr sus objetivos y tienen planes preparados para ambos modos de empleo, todo eso reforzado con la característica de poseer el inventario más grande del mundo en lo que respecta a las minas propiamente dicha, y la capacidad de una flota de contramedidas en un grado sumo de alistamiento, situación que confirma el potencial ruso en la guerra de minas.

Los planes de Occidente para una guerra de neutralización contra la amenaza submarina soviética no se materializarán debido a que los submarinos soviéticos no estarán comprometidos en el rol anti-convoy. Mas bien lo estarán en las defensas de barreras y en las operaciones anti portaaviones y anti SSBN y en los reaprovisionamientos de los campos minados. Los soviéticos han afirmado por un largo tiempo que las zonas de defensa deben ser minadas en simultáneo para contener el avance Naval de Occidente. Puesto que el abastecimiento de Europa puede ser amenazado usando la combinación del bloqueo con minas y bombardeo de los puertos receptores, no hay razón para creer que las Fuerzas soviéticas se aventuren a salir de sus zonas defensivas para atacar a los convoyes de Occidente.

La marina soviética sería misionada principalmente para apoyar "La batalla contra tierra", descrita por el almirante Gorshkov. En resumen, esta estrategia evitaría la confrontación entre las flotas excepto en una posición defensiva para proteger los flancos del Ejército soviético o para defender a sus submarinos misileros. Los soviéticos creen firmemente que la victoria final se conseguiría en tierra.

La capacidad de minado americano en el comienzo de un conflicto mayor no sería tan adecuada. Sin embargo, debido a lo fácil y bajo costo de producción de la mina, un suficiente stock de éstas puede

ser fabricada en un periodo de tiempo relativamente corto, particularmente a través de la conversión de las bombas de los aviones. El sembrado de minas por aviones y submarinos encajan positivamente en nuestra capacidad actual. Sin embargo, ésto negaría plataformas disponibles para otras tareas, quizás más críticas.

La capacidad de la US Navy para contrarrestar una campaña de minado soviética es inadecuada. No hay la cantidad suficiente de barreminas, helicópteros de contramedidas ni el personal entrenado para operar. Su capacidad de contraminado ha sido peligrosamente descuidada por una cantidad de razones y el resultado podría estar en graves pérdidas en el tráfico marítimo, retrasos masivos e interrupciones del reabastecimiento logístico. La guerra de minas no tiene el carisma de los otros métodos de combate. No existe aquí la confrontación cara a cara con el enemigo. Quizás debido a su efectividad de costos y empleo por muchas naciones débiles, los Estados Unidos ven a la guerra de minas de alguna manera como una actividad cobarde. El resultado es que la US Navy no cuenta con un buen defensor y/o patrocinador de la guerra de minas. Políticamente hablando, la guerra de minas no presenta un producto final impresionante tal como sucede con un caza, un crucero misilero, o la silueta siniestra de un submarino. La falta de este tipo de atracción, redunda también en la falta de un defensor político para conseguir los fondos necesarios a través del proceso presupuestal en pro de una guerra de minas beneficiosa.

No hay duda que la Unión Soviética, usará sus minas en una siguiente guerra. Hay algo de duda si los EE.UU. podrá contrarrestarlas.

## Notas:

1.- Adm. S. Gorshkov as quoted by John G. Hibbits. "Admiral Gorshkov's Writings: Twenty Years of Naval Thought". Paul J. Murphy, ed. **Naval Power in Soviet Policy** (Washington D.C.: U.S. Government Printing Office and U.S. Air Force, 1978) p.8.

2.- Adm. S. Gorshkov. **The Sea Power of the State** (Annapolis, MD:Naval Institute Press. 1979) p.221.

3.- Gorshkov. **Sea Power of the State,** p. 273.

4.- V. Adm. Friedrich Ruge. **Sea Warfare 1939-1945: A German Viewpoint** (London: Cassell. 1957) p.13.



# La exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos

*Mario F. Cavagnaro Basile*

En anterior artículo publicado en esta Revista, referimos la existencia de variados temas de interés en lo concerniente a la exploración y utilización del espacio ultraterrestre. Uno de ellos es el que se refiere al Derecho Espacial, disciplina que enmarca diferentes problemas del quehacer jurídico, entre los que podemos citar el de la delimitación entre el espacio aéreo y el ultraterrestre, la órbita sincrónica geoestacionaria, la teleobservación, el acceso a los datos, los principios que deben regir las trasmisiones directas de televisión vía satélite, la utilización de fuentes de energía nuclear y el armamentismo en el espacio.

Antes de seguir adelante en nuestra exposición realizaremos un breve distingo entre el Derecho Aéreo o Aeronáutico, y el Derecho Espacial. El primero se aplica a los espacios llenos de aire y sus disposiciones rigen exclusivamente en esos lugares; en cambio, el segundo, comprende todas aquellas zonas que se encuentran fuera del ámbito de aplicación del primero, lo que nos lleva a tratar de delimitar ambos espacios. En torno a este tema existen una serie de posturas. Al igual que en el Derecho del Mar, se ha tropezado con múltiples problemas e intereses, así como conceptos diversos y contrapuestos. Una de las teorías respecto a la delimitación sostiene que el espacio ultraterrestre comienza en un término medio entre la disociación del oxígeno y el nitrógeno, considerando que estos elementos son los predominantes en la atmósfera. Como el oxígeno se disocia a una altura de aproximadamente 90 km y el nitrógeno a 160 km., el término medio sería una zona intermedia entre esas alturas. Sin lugar a dudas, la forma en que se llegue a una delimitación sobre el particular será la del consenso a nivel internacional adoptado mayoritariamente, posición de la que participa el Perú.

Es importante, de igual modo, tener en consideración que el espacio aéreo siempre está sujeto a la soberanía del estado subyacente, lo que no sucede con el espacio ultraterrestre, que no es susceptible de reivindicación por tratarse de un patrimonio común de la humanidad. El tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, la Luna y demás cuerpos celestes, suscrito el 27 de enero de 1967, fue aprobado por

el Perú mediante el decreto ley 22491 del 16 de enero de 1979. Dicho tratado señala en su artículo 1 que toda actividad derivada deberá hacerse en provecho e interés de todos los países, sea cual fuere su grado de desarrollo económico y científico ya que incumben a toda la humanidad. Asimismo indica que esta labor estará abierta para todos los estados en condiciones de igualdad sin discriminación alguna, de acuerdo con el Derecho Internacional, y habrá libertad de acceso a todas las regiones estelares, comprometiéndose los estados, además, a facilitar y fomentar la cooperación científica en dichas investigaciones.

Debemos destacar que este instrumento del Derecho Internacional obliga a las partes a no colocar en órbita alrededor de la Tierra ningún objeto portador de armas nucleares, ni de ningún otro tipo de armas de destrucción en masa, a no emplazar tales armas en los cuerpos celestes y a no colocar esas armas en el espacio ultraterrestre en ninguna otra forma. Sobre este punto, bien sabemos que los poderes hegemónicos han sido los primeros en incumplir estas prohibiciones y hacer de muchos de esos lugares, verdaderos emplazamientos de mortíferas armas para amenazar o disuadir al contrario, lo que a su vez genera la adopción de contramedidas de la otra parte. Oficialmente, las grandes potencias no aceptan esta situación, aunque indirectamente la dejan entrever.

Así, por ejemplo, con fecha 10 de agosto de 1981, el ministro de Relaciones Exteriores de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Andrei Gromyko, dirigió una carta al secretario general de las Naciones Unidas solicitándole a nombre de su gobierno la inclusión de un tema suplementario en el programa del trigésimo–sexto período de sesiones de ese organismo internacional: la concertación de un tratado para prohibir el emplazamiento de armas de cualquier tipo en el espacio ultraterrestre. El pedido se fundamentaba en que ni el tratado de 1967, citado en líneas precedentes, ni ningún otro instrumento legal internacional excluye la posibilidad de emplazar en el espacio ultraterrestre otros tipos de armas que no están incluidos en la definición de armas de destrucción en masa. Este argumento, a nuestro juicio, no es del todo exacto, pues el tratado excluye todo tipo de armas reafirmando a través de su articulado la voluntad multinacional para que la Luna, los otros cuerpos celestes y el espacio ultraterrestre solo se puedan utilizar con fines pacíficos, concepto que de suyo rechaza la posibilidad de emplazar toda clase de armas, sean de destrucción en masa o no.

El proyecto de tratado presentado por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas perseguía en el fondo, introducir en el Derecho Internacional dispositivos que garanticen a los países que han instalado armas en el espacio, que los que aún no lo han hecho, puedan hacer, sin comprometerse éstos, a su vez, en forma clara y concluyente, a desmantelar los ingenios que tuvieran emplazados con fines militares. En

buena cuenta, lo que se pretendía era realizar algo similar con lo pactado en el Tratado de No Proliferación; vale decir, prohibir que los países no poseedores de armas nucleares las tengan, pero sin obligar a los que ya las tenían a deshacerse de ellas.

Precisamente, la comisión permanente en la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, formuló un proyecto de enmienda al tratado de 1967. Su propuesta, cuyo destino desconocemos pese a la importancia que reviste, tenía mayores alcances que la propuesta soviética. En la misma se establecía, con toda claridad, el compromiso de las partes a no colocar en órbita alrededor de la Tierra, objetos portadores de armas de cualquier tipo y a retirar las existentes, lo que de por si era un gran paso si se aprobaba. También se consideraba no instalar en la Tierra armas que tengan como propósito destruir objetos espaciales lanzados por cualquier estado, hayan suscrito o no el tratado y a no instalar armas de cualquier naturaleza en la Luna, ni en los cuerpos celestes, menos aun en el espacio ultraterrestre. Se proponía del mismo modo, comprometer a las naciones a no averiar ni destruir los objetos espaciales de otros estados ni entorpecer su normal funcionamiento, siempre y cuando esos objetos hubieran sido colocados en órbita de conformidad con lo establecido en el párrafo I del artículo IV de ese documento.

La propuesta soviética se limitaba a prohibir la colocación en órbita de armas de cualquier tipo, su instalación en los cuerpos celestes o estacionarlas en el espacio ultraterrestre, incluyendo naves espaciales tripuladas reutilizables, tanto de los tipos existentes como de otras características que se puedan desarrollar en el futuro. O imponer a los estados la obligación de no ayudar, alentar ni inducir a ningún estado, grupo de estados u organización internacional, a realizar actividades que contravinieran lo anteriormente expuesto. Como se aprecia, el proyecto de este país no se pronunciaba respecto a las armas que pudieran estar emplazadas en contravención del tratado, ni obligaba a los que estuvieran en esas condiciones a retirarlas. Creemos que la causa de esta proposición coincidió con el lanzamiento de los vehículos espaciales de la serie Columbia.

Señalamos que en el campo del Derecho Espacial existe un tema de gran importancia, cual es el de la órbita geostacionaria. ¿A qué debe esa denominación? Es una órbita que circunda la línea ecuatorial a una altura un poco mayor de 36 km., en la que el movimiento de los satélites artificiales es igual al de rotación de la Tierra, circunstancia que determina que el satélite aparezca como si estuviera detenido en las alturas, permitiéndole tener una constante observación de grandes partes de la Tierra. Sin embargo, la existencia de la fuerza de atracción solar y lunar

o de la radiación espacial, entre otros factores, influyen para que los satélites colocados en esa órbita, aparentemente estacionarios, tengan una oscilación hacia el norte y hacia el sur del Ecuador. Los adelantos tecnológicos están logrando reducir significativamente ese movimiento oscilante. En América, los países conocidos como ecuatoriales son Ecuador, Colombia, y Brasil. En otros continentes, como Africa están el Congo, Gabón, Kenya, Somalia, Tanzania y Uganda; y en Asia, Indonesia. Gran parte de la órbita circunda zonas de mar en los Océanos Pacífico, Atlántico e Indico. La principal utilización de esta órbita se da en el campo de las comunicaciones internacionales, permitiendo una información constante de los acontecimientos que suceden en cualquier parte del mundo.

De otro lado, se la utiliza también para posicionar satélites de uso meteorológico y de investigación espacial. Su importancia ha determinado la adopción de diversas actitudes por parte de los países cuyos territorios se encuentran circundados por dicha órbita. Se considera que la misma es un fenómeno natural único y por tanto, su uso debe ser adecuada y eficaz pese a que actualmente no existe reglamentacion alguna sobre su correcto empleo. La órbita cuenta con gran número de satélites que no pertenecen a los países llamados ecuatoriales, en su mayoría no desarrollados. Se hace imprescindible establecer, a través de la normatividad jurídica, los cánones legales a nivel internacional que regulen el empleo de la órbita sincrónica geoestacionaria y se planifique su utilización de modo racional para beneficio de la comunidad internacional. Entre los requerimientos de los países ecuatoriales con relación al uso de la órbita, se halla el de lograr que se les reserve arcos orbitales adecuados para emplearlos en sus comunicaciones, lo que no significa que deba encontrarse justamente encima de su territorio, sino que por razones técnicas pueda situarse en otro lugar. Todo ello nos lleva a reafirmar la necesidad de lograr una reglamentación en el uso de la órbita geoestacionaria, pues sin contar con el instrumento legal apropiado, estos conceptos no se podrán ejecutar continuando la situación actual, en la que los países tecnológicamente desarrollados imponen sus criterios e intereses.

La órbita sincrónica geoestacionaria se podrá también utilizar con óptimos resultados técnicos cuando se logre reducir la separación orbital de los satélites, para lo cual se requiere introducir mejoras en sus posiciones longitudinales y en las técnicas de modulación. El control de la posición del satélite es un factor de primer orden en la correcta utilización de esa órbita. El movimiento longitudinal de un satélite estacionario posicionado en la órbita sincrónica determina que su trayectoria sea semejante al número ocho, lo que significa que hacia el norte y hacia el sur de la misma se proyecte sobre la superficie terrestre una franja aproximada de 11.14 km. de longitud para 0.1° que es

equivalente a 73.74 km., en dicha orbita. La proyección de la franja ecuatorial en el territorio de un país determina si ese país es ecuatorial. En el caso del Perú, los satélites geoestacionarios en su movimiento longitudinal, de acuerdo con lo expresado anteriormente, ingresan al territorio nacional, en el punto de 75° W sobre las latitudes 0.1° N y 0.1° S.

A través de los estudios y trabajos realizados en nuestro país, con motivo de la preparación para la II Conferencia de las Naciones Unidas para la utilización pacífica del espacio ultraterrestre, se ha podido conocer un hecho muy significativa, cual es que el Perú también podría ser considerado como país ecuatorial. En efecto, conforme a los resultados de unas investigaciones realizadas por el científico colombiano Joaquin Quijano Caballero, se concluye que el Perú es otro de los países ecuatoriales de América. Se llegó a esta conclusión mediante el análisis detallado de recientes mapas confeccionados con fotografías de radar y apoyo planimétrico de alta precisión para ubicar los satélites colombianos del proyecto SATCOL, con un error máximo de 600 metros. El Perú, goza pues, de una órbita geoestacionaria con un segmento terrestre cercano a los 22 km. enrre la línea ecuatorial comprendida entre los 75 03'10" y 75 00" longitud oeste. Lamentablemente, en el Perú no se ha podido confirmar la veracidad de estos estudios, pero partiendo de la hipótesis de su certidumbre se deben realizar los estudios necesarios a fin de preparar para un futuro cercano la tesis peruana sobre utilización de la órbita sincrónica geoestacionaria y reclamar los derechos que le corresponden dentro de la comunidad internacional.

# VOLVO

## TODO BAJO CONTROL
## INCLUSO EL PRECIO:



VOLVO brinda una oportunidad realmente excepcional para tener el auto que siempre soñó.
VOLVO NUEVA GENERACION toda una gama de modelos (760, 240 y 360) **ahora a precios muy especiales.**



**EXHIBICION Y VENTAS:**

VOLVO DISTRIBUIDORA S.A. M. Gonzalez Olaechea 156 - San Isidro Teléfono 41-47-00
FIAT GEORGE AUTOMOTRIZ S.A. Gonzalez Olaechea 146 - San Isidro Teléfonos 40-35-05 y 40-05-02
AUTOMOTRIZ SUYAYDO S.A. Avenida Jorge Prado Este 1158 - La Victoria Teléfono 71-60-31 y 71-74-30
AUTO 14 Avenida Parra 122 - Arequipa Teléfono 21-40-20

**VOLVO** *Calidad y Seguridad en la más bella forma..!*

# Fomento marítimo

*Capitán de Fragata A.P.*
*Jean Jesu Doig Camino*

Al tratarse este tema se intenta rendir un justo homenaje a una asociación de peruanos, civiles y militares, que trabajando en forma apolítica, silenciosa y anónima por el Fomento Marítimo Nacional acaba de cumplir el 75 Aniversario de su creación, se trata de la Asociación Nacional Pro Marina (ANPM); que por su reconocida labor de la más definida expresión de patriotismo como "Institución de Carácter Nacional" (16:13), y que haciendo eco del lema de su ideario: RENOVARSE ES TRIUNFAR, abre sus puertas a la juventud en especial, brindándose a las nuevas generaciones de ciudadanos que identificados con el compromiso de peruanidad en el grandioso y venturoso destino marítimo de nuestra Nación, pretendan cooperar en fomentar el desarrollo y la defensa de nuestro patrimonio marítimo (4:8).

Así comprendemos que Fomento Marítimo es la tarea nacional de contribuir a acrecentar el Poder Marítimo, promoviendo el desarrollo y la defensa del patrimonio histórico–marítimo, contribuyendo a la conciencia marítima e identidad nacional mediante la exaltación de los valores espirituales cívico–patrióticos, la difusión de la cultura e historia marítima, y la investigación y explotación de los recursos del mar.

El 28 de agosto de 1909 se constituyó en Lima la Asociación Nacional en Pro de la Marina, Institución cívico–patriótica que surge de la integración de agrupaciones patrióticas formadas tanto en la Capital de la República como en Provincias, como una clara respuesta a la imprevisión nacional que trajo por resultado la nefasta Guerra del Pacífico de 1879–83.

La ciudadanía aprendió la lección de 1879 y cultivando nobles virtudes cívico–patrióticas, se organizó en agrupaciones apolíticas que trabajaron con parecidos anhelos y muy similares aspiraciones desde 1881 con la Sociedad Patria y Libertad, en 1886 con la Liga Peruana, en 1890 con la Unión Nacional, en 1904 con la Junta Patriótica, en 1907 con la Liga Naval fundada en Mollendo y extendida por toda la República, que logrando materializar sus esfuerzos mediante el óbolo patriótico permitió al Gobierno de la época cancelar la adquisición del Crucero Almirante Grau que llegó al Callao en 1908, y, por último en 1909 con

la Liga Patriótica Nacional que tuvo por fin reunir los fondos mediante un óbolo voluntario para adquirir un Buque Escuela para la Armada, iniciativa secundada por la Sociedad de Artesanos de Mollendo, la Liga Universitaria de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y por la Sociedad de Ingenieros del Perú.

La incorporación del Buque Escuela apropiado para la Marina de Guerra ha sido una aspiración institucional para la ANPM desde su fundación, pretendiendo en ésto ser fiel intérprete de un requerimiento impostergable y prioritario para la Armada, precisamente en la formación inicial de sus Oficiales y Tripulantes, elemento fundamental y efecto multiplicador del esfuerzo económico empeñado en la renovación del material de guerra naval, y consecuentemente del Poder Naval de la Nación conforme sustenta al renacer nuestra Marina de Guerra el Contralmirante Dn. Manuel Villavisencio: "pero si hemos de acrecentar nuestras fuerzas navales, que es deseo nacional, debemos, como todas las naciones, poseer siquiera una escuela práctica a bordo, para conseguir al mismo tiempo, hombres acostumbrados a las rudas faenas y peligros consiguientes a la vida de mar, que afronten igualmente, con pericia y valor, la amenaza de una tormenta o de un combate" (20).

Cuando en 1893 surgieron graves dificultades que estuvieron a punto de causar una ruptura entre Perú y Ecuador, se produjo en todo el país un gran fervor patriótico y surgió la idea de adquirir una nave de guerra por erogación popular (8:205), este movimiento nacional culminaría con la fundación de la ANPM, en 1909.

La creación de la ANPM responde a una de las más genuinas expresiones de patriotismo de nuestra nacionalidad, como una entidad cívico-patriótico concebida al fundarse de tener "por objeto principal el incremento de la Marina de Guerra, propendiendo al mismo tiempo, el desarrollo de los diversos elementos marítimos nacionales" (2), confirmándose el 15 de Enero de 1911 al aprobarse en sus Estatutos que "persigue el acrecentamiento del Poder Naval del Perú" (3).

Al crearse intentó ser un reflejo de similares organizaciones europeas de la época, conforme escribe su fundador Ing. Dn. Teodoro Elmore: "La iniciativa privada ha creado aun en Inglaterra, Francia y sobre todo en Alemania, Ligas que asociando a los buenos ciudadanos han llevado su concurso a la acción oficial, tanto para allegar pequeñas sumas de dinero que en conjunto forman enormes cantidades, cuanto para Educar y encausar el sentimiento público en el sentido que conviene a los altos intereses de la Patria".

"Hemos implantado en el Perú igual procedimiento, bajo los auspicios de la Sociedad de Ingenieros" (1). Esta concepción inicial fue adecuada a nuestra realidad y posteriormente redefinida por Dn. Juan J. Koster, preclaro precursor y promotor de la ANPM, cuando declara

que esta Institución fue creada "con la finalidad de formar conciencia marítima en la civilidad y que ella tuviera participación directa en el fortalecimiento de nuestra Marina de Guerra" (15:22)

Esta expresión de peruanidad identificada con tan noble y amplia finalidad ha llevado a cabo activas campañas desde su creación. En 1921 la erogación nacional para la construcción de dos submarinos, que el Gobierno de esa época dispuso mediante Ley de los fondos recaudados para otros fines, por la que a partir de esa fecha la ANPM, no volvió a pedir erogaciones públicas al no poder garantizar la intangibilidad de los fondos recolectados. Esta desafortunada experiencia cambió el curso de uno de los objetivos primarios de la ANPM, el de pedir o promover directamente colectas o erogaciones públicas para la adquisición de unidades navales (4:27:44) sin embargo, la ANPM, prosiguió su labor "convencidos que solo los altos valores del espíritu son capaces de generar una mística permanente, de acción constructiva y fecunda para superar las contingencias del tiempo y las fuerzas oscuras de la adversidad, se decidieron a iniciar un movimiento de promoción cívica, que afirmase la fe en los peruanos" (9:8).

Así, el objetivo secundario de "educar y encausar el sentimiento público a que se refiere el fundador de la ANPM, pasó a convertirse en el primero, sin dejar por ello de apoyar las colectas nacionales que posteriormente pudiese formalizar el Supremo Gobierno, siempre comprendiendo que "tales movimientos espirituales, en los que participaron tan lúcidas personalidades se acompañaron de colectas de dinero, más que para ayudar económicamente al Estado, para estimular a los hombres de gobierno, a invertir lo adecuado de las rentas de la Nación en efectivos elementos de defensa de nuestra gran Frontera Marítima" como señala en el Discurso de Orden del 50 aniversario de la ANPM, el Grl. Dn. Fortunato Quesada (18:24).

De este modo, en 1932, al estallar el conflicto con Colombia, la ANPM entregó a la Junta Pro Colecta Nacional un importante aporte económico para el incremento de nuestra Defensa Aérea.

En 1934, la ANPM realiza una intensa campaña para la construcción del Dique Seco del Callao, cristalizándose este propósito el 3 de marzo de 1936.

En 1959, el Gobierno nombró el Comité Nacional de Colecta para la renovación de unidades navales, decisión que fue secundada por la ANPM, constituyendo un Comité Coordinador que prestó amplio apoyo para tales fines (10:46), materializando así el objetivo primigenio de la ANPM, al "poner de actualidad el primero de sus ideales" (18:25) Sin embargo, también se "definió la colecta, no como un afán de reunir dinero para una noble finalidad, sino como el movimiento que agita todas las almas nacionales y que estimula en los más alejados rincones del Perú, la siembra del mejor patriotismo" según declara Dn. Luis

Miró Quesada, uno de los principales promotores de esta erogación (17:22).

Al margen del propósito que motivó durante 50 años el accionar de la ANPM donde "hombres eminentes, de visión certera y comprobado espíritu patriótico, se han sucedido en las directivas de nuestra querida asociación, movidos todos por el afán de conseguir fondos para la compra de unidades navales", según refiere Dn. Geraldo Arosemena al conmemorarse el 51 aniversario Institucional (6:51), destacando que "esta preclara institución, es auténticamente nuestra, originalmente peruana, alentada por el fervor popular más puro y adentrada en el alma nacional; se inició en un momento crucial de nuestra existencia patria, cuando, después de haber sufrido la más tremenda de las pruebas, nos quedaba aún... la secuela del fracaso en la forma de una sorpresiva, injusta y dilatada negociación, que conmovía el espíritu de la colectividad" (6:53). Su creación y existencia respondía así al reclamo de la necesidad de defender nuestro patrimonio territorial y particularmente inculcar en la conciencia de la peruanidad la necesidad de una poderosa Marina de Guerra, componente militar del Poder Marítimo de la Nación.

La ANPM institución de carácter nacional, comprometida a lo largo de su historia y conforme sus Estatutos vigentes en "realizar activa y metódica propaganda a fin de obtener el incremento de la Marina Nacional, tanto de Guerra como Mercante"; trabajando "para que en el espíritu de la juventud se arraigue con firmeza el amor patrio" (4:17), coopera con el acrecentamiento del Poder Marítimo del Perú, y consecuentemente, representa una singular institución patriótica de Fomento Marítimo. En su compromiso de Fomento Marítimo cuenta con Filiales en las Capitales de Departamento, Provincias y Distritos que hacen factible llegar en su accionar a lugares alejados de la Patria. Sus actividades para el Fomento Marítimo comprenden las cinco marinas del país cuales son: de Guerra, Mercante, Extractiva (de Pesca), Portuaria (Terminales Marítimos) y Deportiva (Deportes Náutico–Acuáticos).

El compromiso de realizar Fomento Marítimo desde un enfoque cívico–patriótico, como lo concibe en su ideario la ANPM, requiere revisar el pensamiento Castillano (de Castilla), al que se refiere nuestro magistral historiador Jorge Basadre "En el caso de Castilla hubo todavía algo más: el convertir al Perú en potencia marítima, la cual implica una visión de gran formato"(7:786). La concepción marítima de Castilla está directamente relacionada con la influencia gravitante que las líneas de comunicación marítima, tanto oceánicas como fluviales, tienen en la vida del Perú y de los Estados Americanos. El Gran Mariscal del Perú, propulsor de la Marina Mercante Nacional, comprendió por ello la importancia del Poder Marítimo para la defensa continental, así

como la importancia de la comunicación bioceánica que por su posición geográfica señala al Perú ese liderazgo continental que está llamado a asumir y que otorga a Castilla "el esclarecido título de consagrado defensor de la soberanía de las Naciones de América y por tanto de su libertad e independencia" (14:43). La Comisión Científica Franco–peruana para la exploración de los ríos amazónicos en 1846, el Tratado Amazónico con el Brasil para la libre navegación del Amazonas en 1851, y la creación del Apostadero Fluvial de Iquitos en 1857, materializan el pensamiento Castillano de un grandioso destino marítimo bioceánico para el Perú (19:204).

En tal sentido, el objetivo específico del Fomento Marítimo Nacional debe ser alentar a todo peruano en asumir con responsabilidad personal e iniciativa individual, el rol de ciudadanos de un país marítimo bioceánico que le corresponde al Perú en su vida como Estado, misión providencial por su posición y estructura geografica en el sub-continente americano.

Por otro lado, han habido similares objetivo y propósitos a los de la ANPM; así, surgió la Liga Naval del Perú que se inició el 8 de octubre de 1927. Esta institución fue reconocida oficialmente por Decreto Supremo del 13 de octubre de 1927 y funcionó esporádicamente entre 1927 y 1934. El 18 de enero de 1952 se nombró una Directiva Provisional que trabajó hasta el 14 marzo de 1952 cuando se declaró "carente de objeto" y se disolvió, entregándose a la ANPM los fondos y archivos. El 3 de marzo de 1953, se dio por extinguida la Liga Naval del Perú, organización oficial que pretendió duplicitar funciones propias de la ANPM (5).

Simultáneamente a la aparición de la ANPM como consecuencia directa de los efectos de la nefasta Guerra con Chile, que sumió en la postración más calamitosa nuestro patrimonio marítimo, surgieron en otros paises ligas y asociaciones marítimas y navales con propósitos comunes de desarrollo de los intereses marítimos, fomentando la conciencia marítima y naval de sus propias nacionalidades. Este propósito común entre naciones marítimas llevó a formar en Barcelona, España el 7 de noviembre de 1976 la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (FIDALMAR) con sede permanente en Madrid–España y Sub sede también permanente en Buenos Aires. FIDALMAR es una organización internacional altruista de "carácter privado, independiente y apolítica. Solidaria para la defensa del patrimonio marítimo de la humanidad, que promociona una conciencia marítima entre todos los hombres y en especial en la juventud, contribuyendo al acercamiento y entendimiento respecto de los intereses marítimos, reconociendo la importancia que el mar tiene en la vida de los pueblos como vínculo de unión y don providencial imprescindible para la supervivencia de la humanidad" (13). La ANPM se afilió a FIDALMAR

Miró Quesada, uno de los principales promotores de esta erogación (17:22).

Al margen del propósito que motivó durante 50 años el accionar de la ANPM donde "hombres eminentes, de visión certera y comprobado espíritu patriótico, se han sucedido en las directivas de nuestra querida asociación, movidos todos por el afán de conseguir fondos para la compra de unidades navales", según refiere Dn. Geraldo Arosemena al conmemorarse el 51 aniversario Institucional (6:51), destacando que "esta preclara institución, es auténticamente nuestra, originalmente peruana, alentada por el fervor popular más puro y adentrada en el alma nacional; se inició en un momento crucial de nuestra existencia patria, cuando, después de haber sufrido la más tremenda de las pruebas, nos quedaba aún... la secuela del fracaso en la forma de una sorpresiva, injusta y dilatada negociación, que conmovía el espíritu de la colectividad" (6:53). Su creación y existencia respondía así al reclamo de la necesidad de defender nuestro patrimonio territorial y particularmente inculcar en la conciencia de la peruanidad la necesidad de una poderosa Marina de Guerra, componente militar del Poder Marítimo de la Nación.

La ANPM institución de carácter nacional, comprometida a lo largo de su historia y conforme sus Estatutos vigentes en "realizar activa y metódica propaganda a fin de obtener el incremento de la Marina Nacional, tanto de Guerra como Mercante"; trabajando "para que en el espíritu de la juventud se arraigue con firmeza el amor patrio" (4:17), coopera con el acrecentamiento del Poder Marítimo del Perú, y consecuentemente, representa una singular institución patriótica de Fomento Marítimo. En su compromiso de Fomento Marítimo cuenta con Filiales en las Capitales de Departamento, Provincias y Distritos que hacen factible llegar en su accionar a lugares alejados de la Patria. Sus actividades para el Fomento Marítimo comprenden las cinco marinas del país cuales son: de Guerra, Mercante, Extractiva (de Pesca), Portuaria (Terminales Marítimos) y Deportiva (Deportes Náutico–Acuáticos).

El compromiso de realizar Fomento Marítimo desde un enfoque cívico–patriótico, como lo concibe en su ideario la ANPM, requiere revisar el pensamiento Castillano (de Castilla), al que se refiere nuestro magistral historiador Jorge Basadre "En el caso de Castilla hubo todavía algo más: el convertir al Perú en potencia marítima, la cual implica una visión de gran formato"(7:786). La concepción marítima de Castilla está directamente relacionada con la influencia gravitante que las líneas de comunicación marítima, tanto oceánicas como fluviales, tienen en la vida del Perú y de los Estados Americanos. El Gran Mariscal del Perú, propulsor de la Marina Mercante Nacional, comprendió por ello la importancia del Poder Marítimo para la defensa continental, así

como la importancia de la comunicación bioceánica que por su posición geográfica señala al Perú ese liderazgo continental que está llamado a asumir y que otorga a Castilla "el esclarecido título de consagrado defensor de la soberanía de las Naciones de América y por tanto de su libertad e independencia" (14:43). La Comisión Científica Franco–peruana para la exploración de los ríos amazónicos en 1846, el Tratado Amazónico con el Brasil para la libre navegación del Amazonas en 1851, y la creación del Apostadero Fluvial de Iquitos en 1857, materializan el pensamiento Castillano de un grandioso destino marítimo bioceánico para el Perú (19:204).

En tal sentido, el objetivo específico del Fomento Marítimo Nacional debe ser alentar a todo peruano en asumir con responsabilidad personal e iniciativa individual, el rol de ciudadanos de un país marítimo bioceánico que le corresponde al Perú en su vida como Estado, misión providencial por su posición y estructura geografica en el sub-continente americano.

Por otro lado, han habido similares objetivo y propósitos a los de la ANPM; así, surgió la Liga Naval del Perú que se inició el 8 de octubre de 1927. Esta institución fue reconocida oficialmente por Decreto Supremo del 13 de octubre de 1927 y funcionó esporádicamente entre 1927 y 1934. El 18 de enero de 1952 se nombró una Directiva Provisional que trabajó hasta el 14 marzo de 1952 cuando se declaró "carente de objeto" y se disolvió, entregándose a la ANPM los fondos y archivos. El 3 de marzo de 1953, se dio por extinguida la Liga Naval del Perú, organización oficial que pretendió duplicitar funciones propias de la ANPM (5).

Simultáneamente a la aparición de la ANPM como consecuencia directa de los efectos de la nefasta Guerra con Chile, que sumió en la postración más calamitosa nuestro patrimonio marítimo, surgieron en otros paises ligas y asociaciones marítimas y navales con propósitos comunes de desarrollo de los intereses marítimos, fomentando la conciencia marítima y naval de sus propias nacionalidades. Este propósito común entre naciones marítimas llevó a formar en Barcelona, España el 7 de noviembre de 1976 la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (FIDALMAR) con sede permanente en Madrid–España y Sub sede también permanente en Buenos Aires. FIDALMAR es una organización internacional altruista de "carácter privado, independiente y apolítica. Solidaria para la defensa del patrimonio marítimo de la humanidad, que promociona una conciencia marítima entre todos los hombres y en especial en la juventud, contribuyendo al acercamiento y entendimiento respecto de los intereses marítimos, reconociendo la importancia que el mar tiene en la vida de los pueblos como vínculo de unión y don providencial imprescindible para la supervivencia de la humanidad" (13). La ANPM se afilió a FIDALMAR

oficialmente el 6 de noviembre de 1980, habiendo participado con observadores en las tres primeras Asambleas Generales Ordinarias de Madrid (1977) de Washington (1980) y de Barcelona (1982), (12).

La ANPM participó activamente en la cuarta y quinta Asambleas Generales Ordinarias de Buenos Aires (1983) y de Valencia (1984).

La FIDALMAR congrega 17 países miembros debidamente representados y 13 delegaciones en calidad de observadores promoviendo asambleas mundiales para tratar asuntos o temas de interés marítimo comunes. En la última asamblea llevada a efecto en Valencia, España en noviembre de 1984, fue propuesto nuestro país para ser sede de la VI Asamblea General Ordinaria que con la aprobación y apoyo gubernamental deberá llevarse a cabo del 25 al 30 de noviembre de 1985 (11)

**Bibliografía:**


*(1) ANPM, Lima. Carta del Comité Ejecutivo al Receptor de Correos. Lima, 17 Setiembre 1909.*

*(2) ANPM, Lima. Carta del Comité Ejecutivo con anexo de la Organización General. Lima, 14 Octubre 1909.*

*(3) ANPM, Lima. Estatuto de la Asociación Nacional en Pro de la Marina. Lima, 15 Enero 1911.*

*(4) ANPM, Lima. Estatuto y Reglamento Interior de la ANPM. Lima, Imp. FAP, 1958. 79 p.*

*(5) ANPM, Lima. Oficio del Presidente al Secretario General de Marina. Lima, 27 Diciembre 1977.*

*(6) AROSEMENA G., Geraldo. Discurso de Orden por 51 Aniversario de la ANPM. En. Revista Pro-Patria. Perú, 1961. p. 51-53.*

*(7) BASADRE, Jorge. Historia de la República del Perú. 5a. Ed. Lima, Ed. Edición Histórica, 1961. II, p. 786.*

*(8) BASADRE, Jorge. Historia de la República del Perú. 6a. Ed. Lima, Ed. Universitario, 1970. v. XI, p. 205.*

*(9) DE LA PUENTE, Carlos. Discurso de Orden por la Semana de la Marina del 1 Octubre 1967. En Revista Pro-Patria. Perú No. 2, 1968. p. 8.*

*(10) DE RIVERO, Abraham. Memoria del Bienio Social 1958-59. En Revista Pro-Patria. Perú, 1961. p. 46-47.*

*(11) FIDALMAR, Madrid. Acta de la V Asamblea General Extraordinaria. Valencia, 30 Noviembre 1984.*

*(12) FIDALMAR, Madrid. Estatutos de FIDALMAR aprobados en la IV Asamblea General Ordinaria. Buenos Aires, 4 Mayo 1983.*

*(13) FIDALMAR, Madrid. Carta del Presidente al Comisionado de los ANPM para FIDALMAR. Madrid, 27 Noviembre 1980.*

*(14) GAMIO P., Fernando. Homenajes al Libertador y Gran Mariscal del Perú Dn. Ramón Castilla. En. Revista del Instituto Libertador Ramón Castilla. Lima Perú No. 12, 1982. p. 42-44.*

*(15) KOSTER, Juan. Homenaje al Precursor de Pro-Marina. En Revista Pro-Patria Perú No. 8, 1971. p.22*

*(16) Ley No. 4466 del 23 Enero 1922. En. Revista Pro-Patria. Perú No. 1, 1967 p. 13*

*(17) MIRO QUESADA, Luis. citado por Fortunato QUESADA, En. Revista Pro-Patria. Perú, 1961. p. 22-27.*

*(18) QUESADA, Fortunato. Discurso de Orden por el 50 Aniversario de la ANPM. En. Revista Pro-Patria. Perú, 1961. p. 24-25.*

*(19) VARGAS U., Rubén. Ramón Castilla. Imp. Lopez. Buenos Aires. 1962. p. 204-205.*

*(20) VILLAVISENCIO, Manuel. Carta Abierta. En. El diario. Lima, 25 Julio 1911.*

# Reseña histórica sobre la Guerra Antiaérea en el mar

*Capitán de Fragata A.P.*
*César Fernando Esparza Ruiz*

Hasta los inicios del siglo XX, las armas utilizadas en la guerra naval resultaban efectivas sólo a distancias mucho menores que el horizonte. Con el advenimiento de los cañones de gran calibre (cuyo alcance superaba el horizonte) y con la introducción progresiva del avión, muchos conceptos de la guerra naval debieron alterarse. Las ventajas tácticas se definían más allá del alcance visual de los buques y mucho antes de que se iniciara el fuego.

La evolución de las operaciones sobre el mar, sobre todo a partir de la I Guerra Mundial, determinó una íntima relación del poder aéreo con el poder naval, dando como resultado el establecimiento de componentes aeronavales en las flotas. De cualquier manera, la interacción de ambos poderes se logró mediante un sistema de control para la acción conjunta de los mismos en el campo de la guerra antiaérea.

La aviación fue empleada con fines militares, mucho antes que se le adecúe a propósitos no bélicos. A ello contribuyó, particularmente, el estallido de la I Guerra Mundial; esto es, en un periodo en el cual la aviación, joven aún, trataba de orientarse hacia metas precisas. El hecho de disponer súbitamente de un nuevo medio de guerra, de carácter aún indefinido, completamente distinto a los demás existentes, produjo cierto grado de incertidumbre en su empleo. Debido a su gran alcance visual sobre el horizonte y a su velocidad de traslación, la primera idea que surge es emplear a la aeronave como medio de exploración, reconocimiento y enlace de comunicaciones. Después se concibe aprovechar al avión como elemento útil para la observación y control del tiro de artillería. Más tarde se piensa en usarlo como medio para atacar al adversario sobre sus líneas, y aún más allá; la dificultad que se encuentra es que los aeroplanos no podían transportar un suficiente peso de material ofensivo. Progresivamente, en base a la naciente experiencia y a aceptables mejoras en sus capacidades, se obtienen resultados más satisfactorios para el momento y con ello se acrecienta la confianza y expectativa en el empleo del arma aérea.

Es así que, en los albores de la II Guerra, los diseñadores navales tratan instintiva y empíricamente de oponerle una defensa adecuada al avión en los tres ámbitos posibles: desde tierra, desde el propio buque

y combatiendo con otro avión. Nacieron así la artillería antiaérea y las escuadrillas aéreas de defensa y de caza.

Pero la experiencia demostró en ese entonces que todos estos medios antiaéreos eran incapaces de cumplir eficazmente su función, no obstante que los ataques efectuados eran dispersos y generalmente no muy significativos, ya que se desarrollaron sin un concepto directivo, claro ni preciso.

La artillería A.A. tan sólo por casualidad daba en el blanco. Douhet, en su obra **El Dominio del Aire**, relata que durante los bombardeos aéreos contra las ciudades de Treviso y Padua, la artillería AA. motorizada perseguía, corriendo desesperadamente por las calles, los aeroplanos libremente dispersos en el cielo, y las escuadrillas aéreas de defensa difícilmente alcanzaban a levantar vuelo (1).

Esa dispersión, contraria a los principios fundamentales de la guerra, y esa ineficacia, contraria a todo principio económico de guerra, derivan de una desorientación debida a la aparición imprevista de la amenaza aérea, que produjo un erróneo concepto defensivo.

La idea del buque portaaviones surge durante la I Guerra Mundial. Cuando el avión logra aptitud para acompañar a la flota, como no tiene autonomía suficiente para hacerlo en vuelo, tiene que ir embarcado. En base a ese requerimiento nacieron las bases aéreas flotantes y móviles que constituyen los portaaviones. Pero la limitada actividad aérea sobre el mar en el período 1914 – 1918 y el estado todavía rudimentario en que el avión se encontraba, no permitieron llegar a conclusiones categóricas respecto a la importancia de la aviación en la guerra naval.

En esta situación, los primeros años de la postguerra se caracterizan por una falta de conocimientos claros en relación a los portaaviones. Las potencias navales no se decidían a abordar francamente el problema de la construcción de esta clase de buques, por lo que sólo se aprovechan algunas construcciones inconclusas y otras unidades antiguas para transformarlas. Es así como aparece el **Langleg**, un transporte de carbón adaptado como el primer portaaviones de la marina norteamericana. Similares trabajos fueron realizados en Inglaterra ( El **Eagle** era un proyecto para el crucero chileno **Lord Cochrane**), Japón (**Kaga**, ex-acorazado) y Francia (**Bearn**, ex-acorazado).

El periodo de indecisión sobre los portaaviones se prolonga hasta 1935. A partir de ese año todas las potencias, incluida Alemania (Graf Zepelin), abordan francamente programas de construcción de porta-

(1) Giulio DOUHET, *El Dominio del Aire*, Ministerio de Guerra, Roma, 1921, p. 25.

aviones, de cuya utilidad ya nadie duda. La única que lo desestima es Italia, pagando después muy caro ese error de apreciación (2).

La necesidad de reforzar la defensa artillera antiaérea (A.A.) de las flotas conduce a transformar algunos cruceros ligeros armándolos con artillería A.A. exclusivamente. Es así como aparece el crucero antiaéreo (**anti – aircraft cruiser**), que se consagró como un elemento indispensable en las grandes fuerzas navales desde los inicios de la II Guerra Mundial. Asimismo, se acrecentó la construcción e implementación de unidades menores para escolta antiaérea.

**Desarrollo de las armas antiaéreas**

Sucesivamente, en los años de entre guerras, dentro del marco de la carrera armamentista que se libraba, la aeronave entra a un notable y dinámico desarrollo tecnológico que le permite obtener grandes capacidades operacionales. Queda así, al iniciarse la II Guerra Mundial, como una amenaza de suma peligrosidad para las unidades navales y el tráfico marítimo. Ante tal preocupación las marinas se interesan por el desarrollo de sistemas de armas A.A. capaces de contener estas amenazas, y es por eso que se logran desarrollos en el equipamiento de a bordo y de los cuales podemos enunciar los siguientes: directores de tiro electromecánicos para la solución del problema de tiro; miras telemétricas y giroscópicas para mejorar la puntería; elementos para compensar la inestabilidad de las plataformas respecto a la horizontal; servomecanismos para los movimientos de los montajes (ronza y elevación); armas de tiro rápido; transmisión eléctrica de datos y órdenes; mejoras balísticas; y desarrollo de espoletas de tiempo y proximidad.

Pero será el radar el ingenioso invento que permite alcanzar notables progresos en la guerra antiaérea en el mar, tanto para la exploración del espacio aéreo marítimo y costero, como para la localización y seguimiento de los blancos aéreos.

Durante las primeras etapas de la II Guerra Mundial, la doctrina recomendaba ensanchar el dispositivo de una fuerza naval bajo ataque aéreo, dispersando a sus unidades. Se pensaba que en cualquier caso un buque no podía dar mucho apoyo a otro buque y que, por lo tanto, era razonable darle el mayor espacio posible para maniobrar. La experiencia mostró, sin embargo, que la precisión y el alcance creciente de la artillería A.A. hacía posible suministrar apoyo real y efectivo a un buque vecino sometido bajo ataque aéreo. De ahí que en la actualidad la política es mantener a los buques en formación cerrada ante un taque aéreo, a fin de efectuar fuego nutrido.

---

(2) Luis Carrero Blanco, *HISTORIA DE LA II GUERRA MUNDIAL: La Guerra Aeronaval en el Atlántico y Artico*, Editorial IDEA, Madrid, 1947, pág. 47.

En la campaña del Pacífico, el empleo por los norteamericanos de buques piquetes de radar estacionados entre 20 y 100 millas del centro de la formación, tuvo gran efectividad para interceptar las incursiones aéreas japonesas y proporcionar la alerta temprana a la fuerza.

Es así como la II Guerra Mundial constituyó el más espectacular medio de desarrollo de la guerra antiaérea en el mar, debido a que fue escenario de múltiples operaciones aeronavales que permitieron obtener muy útiles enseñanzas en provecho de este campo de la guerra naval.

**Antecedentes Históricos de la Guerra Electrónica**

Después de 1940 los alemanes comenzaron a equipar sus baterías de Defensa A.A. con radares de control de tiro, permitiéndoles su empleo nocturno o con mala visibilidad. Esta nueva arma probó su efectividad destruyendo gran cantidad de aviones aliados. Para contrarrestarla, los británicos, en julio de 1943, emplearon laminillas y desperdicios metálicos durante sus raids aéreos sobre Hamburgo. Como resultado de esta medida se redujeron notablemente las pérdidas de aviones ingleses. Había nacido así el Chaff. Posteriormente, los EE.UU. desarrollaron un sistema electrónico de inteligencia al radar (Jammer) empleándolo en octubre de 1943 contra los radares alemanes. Durante una incursión aérea sobre Bremer, cuando el **Jammer** fue usado por primera vez, la aviación norteamericana sufrió sólo la mitad de bajas que en ocasiones similares. Dos meses después, los americanos también empezaron a emplear CHAFF. Los alemanes trataron de contrarrestar los efectos del CHAF y de la interferencia electrónica modificando sus radares con técnicas apropiadas, corriendo las frecuencias de operación de sus radares y desarrollando sus discriminadores de blancos móviles y estacionarios. Estas CCME rudimentarias no siempre eran muy efectivas; consecuentemente, los aliados continuaron usando el CHAFF y el **jamming** contra los radares alemanes durante la II Guerra Mundial.

De estos apresurados y a veces desesperados inicios surgieron y evolucionaron los esfuerzos masivos para desarrollar la guerra electrónica. Hemos llegado a depender tanto de ella que constituye, actualmente, un componente insustituible en las operaciones aéreas y antiaéreas.

La importancia de la guerra electrónica se refleja en la siguiente reflexión de Thomas Moorer, un notable almirante norteamericano: "La primera Guerra Mundial la ganaron los acorazados, la Segunda los portaaviones y la Tercera Guerra Mundial la ganarán aquellos países que mejor dominen el espectro electromagnético" (3).

---

(3) Charles Smith, "La Guerra Electrónica conforme a los campos de batalla actual y futuro", en REVISTA DE TECNOLOGIA MILITAR, Munich, No. 5, 1983, p.12.

**La amenaza misilística en el mar**

En octubre de 1967 el destructor israelí **Eliath** fue hundido sorpresivamente por acción de tres misiles superficie-superficie (S.S.) **Styx**, lanzados desde lanchas egipcias. Este misil, y su equivalente chino, fue utilizado con éxito por la marina hindú contra los destructores **Khailar** y **Badr**, de Pakistán, en 1971; y posteriormente por los chinos contra fragatas de Vietnam del Sur en 1974. La marina israelí, que fue la primera que sufrió los efectos de la amenaza misilística, desarrolló y dotó a sus unidades con el misil S.S. **Gabriel**, el mismo que destruyó un notable número de patrulleras misileras egipcias y sirias durante la guerra del **Yom Kippur**, en 1973. Habían aprendido la lección de 1967 y lograron constituir una defensa adecuada contra el misil **Styx**. De un total aproximado de cincuenta lanzados contra buques israelíes ninguno hizo blanco al ser neutralizados electrónicamente por maniobras tácticas o por fuego de artillería A.A. De estas acciones se dedujo que la moderna guerra naval no se reduce a "apretar botones", sino que la victoria sonríe a quien mejor emplea los medios y aplica los principios doctrinarios.

Si bien se ha demostrado que puede ser posible afrontar con cierto grado de éxito la amenaza misilística, ésta, con su continuo desarrollo, se hará más sofisticada y peligrosa, conllevando grandes esfuerzos en el campo de la guerra antiaérea para neutralizarla.

**9 Lecciones obtenidas en la Guerra de Las Malvinas**

El conjunto de acontecimientos que caracterizaron el reciente conflicto anglo-argentino por las Malvinas constituye un claro ejemplo de las misiones que pueden ser confiadas al brazo aéreo de una marina de nuestra envergadura y de los principios que deben inspirar la conducción de la guerra naval. El conflicto demostró que una aviación naval concebida y adiestrada para operar en el mar, y dotada de sistemas de armas apropiadas, puede ocasionar pérdidas importantes al adversario, aun llevando a cabo ofensivas limitadas. Los aviones navales lograron penetrar temerariamente más de una vez al área de guerra antiaérea de la fuerza naval británica, burlando su alarma temprana y batiendo sus buques. Tal fue el caso del destructor **Sheffield**, dotado de modernos medios para la guerra antiaérea y electrónica, que fue alcanzado por un misil Exocet aire mar (a.m.) – 39 lanzado desde un avión Super Etendar argentino, el 4 de mayo de 1982. En torno a las más controvertidas opiniones sobre hasta que punto hubieran podido los británicos evitar el impacto del misil en el **Sheffield**, podemos formular la siguiente pregunta: ¿Puede realmente un buque, en menos de 15 segundos, detectar las emisiones de un misil que se acerca a 0.9 Mach de velocidad, discriminar si es una emisión enemiga y reaccionar evitando el impacto? El tiempo lo dirá.

| Amenaza Aerea | Guerra Antiaerea |
|---|---|
| 1917 (I Guerra Mundial) | |
| – Capacidad de exploración y reconocimiento | – Puntería visual |
| – Observación del tiro | – 1ra. generación de armas A.A. |
| – Enlace de comunicaciones | |
| – Ataque limitado | |
| 1945 (II Guerra Mundial) | |
| – Capacidad de ataque mejorada | – 2da. generación de armas A.A. |
| – Vuelos a mayor altura y velocidad | – SCT por radar<br>– Computadoras electromecánicas |
| – Empleo de portaaviones | |
| – Operaciones aeronavales | – Espoleta de proximidad |
| – CME: Chaff y Jamming | – Cruceros A.A. |
| – Cohetes V–1 y V–2. | – Dispositivos y tácticas de una fuerza naval. |
| 1951 (Corea) | |
| – Era supersónica | – Desarrollo de la G.E. |
| – Propulsión a chorro | – Armas de tiro rápido |
| 1965 (Vietnam) | |
| – Mejora performance | – 1ra. generación misiles S.A. guiados por comando |
| – Perfiles de vuelo zigzag | – Perfil de Interceptación |
| – Alarma antimisil | |
| 1970 (Viet-Nam) | |
| – Mejora performance | – 2da. generación MSA |
| – Permite ventajas aerodinámicas sobre MSA, CME, Chaff, Señuelo IR | – Mejora aerodinámica del misil SCT con CCME y óptico<br>– Procesamiento automático raids aéreos. |
| – Perfil bajo | |
| – Desarrollo sensores y sistemas tiro nocturno | |
| 1973 (Yom Kippur) | |
| – MAGE dedicado | – 3ra. generación MSA y artillería A.A. |
| – Mejora del perfil bajo frente al MSA. | – Auto guiado final |

- Desarrollo Miseles A.A., AS y SS
- Limitación de Armas exteriores para mejorar performance
- Performance a muy baja cota
- Altos regímenes de tiro
- Computadores digitales
- Desarrollo tecnológico radares C.T. (MTI, FTC, Anti nodding, etc.)

1979 (Líbano)
- Tácticas de supresión
- Rutas de evitamiento
- Misiles de largo alcance
- Defensa en Profundidad
- Extrema movilidad

1982 (Malvinas)
- Drones inteligentes y armados
- MAGE pasivo
- Misiles antirradar
- Comprobación en combate performance aviones V–STOL
- Inteligencia por satélite
- Sistemas integrados comando y control.
- Sistemas optrónicos
- Sistemas automatizados antimisil

**Perspectivas Tecnológicas de la Amenaza Aerea (4)**
- Aplicación intensificada de microprocesadores.
- Considerable mejoramiento de los sensores a bordo.
- Perfeccionamiento de los medios electrónicos de combate.
- Aplicación láser para telemetría y marcación del blanco.
- Navegación y reconocimiento por satélites.
- Tecnología Stealth (manto invisible), superficies reflectores radáricas e infrarrojas altamente reducidas.
- Aplicación de nuevos materiales (plásticos de fibras carbónicas: KFK).

---

(4) "Futuro tecnológico de la Amenaza Aérea", en revista TECNOLOGIA MILITAR, No. 3, Munich, 1982.




# LUBRICANTES:

. Automotrices
. Industriales
. Marinos
. Aviación

**Castrol del Perú S.A.**

Camino Real 111 of. 216
San Isidro Telf. 40 45 22

# Montañas, climas y vientos

*Capitán de Navío A.P.*
*Edgardo Loret de Mola Pacussich*

## II PARTE

En la primera parte de este artículo tratamos el clima de las montañas y algunos de los efectos básicos de ellas en los vientos. Continuaremos esta vez revisando otros de sus efectos.

A las 1523 horas del 31 de Mayo de 1970, un sismo de intensidad 7.75 en la Escala Richter azotó la zona norte y centro del Perú, ocasionando la muerte de casi cien mil personas y la destrucción de una enorme cantidad de poblaciones, en especial en la zona de la Cordillera Negra. Dentro de la ayuda que llegó a todos los confines del planeta figuró, en forma conspicua, el portahelicópteros U.S.S. "Guam" de la Marina de los Estados Unidos, que arribó a la bahía del Ferrol el 11 de junio llevando a bordo al Escuadrón HMM–365 de la Infantería de Marina, dotado con alrededor de una docena de helicópteros CH–46 **Sea Kinght** y reforzados para la ocasión con 6 helicópteros CH–53D **Sea Stallion**. Los navegantes de las máquinas fueron oficiales de nuestra Aviación Naval y de la F.A.P., que tuvieron la oportunidad de cumplir gran cantidad de misiones de ayuda logística y de evacuación de heridos en incontables poblaciones de la Sierra afectadas por el terremoto.

Las tripulaciones de estos helicópteros se vieron sometidas a las más inverosímiles y difíciles situaciones, siendo forzados a utilizar el máximo de su pericia para el cumplimiento de su noble misión en cada oportunidad que tuvieron que aterrizar en la cordillera. Durante las misiones se aterrizó en los sitios más inaccesibles de la cordillera a alturas que, en un sinnúmero de casos, excedieron aquellas que los manuales de vuelo de las aeronaves recomendaban como máximas, obligando que los pilotos "escribieran" sus propios manuales de vuelo, y haciendo que le tomaran el máximo respeto al efecto de las montañas en los vientos.

Sobre este punto baste relatar una anécdota. El primer día, un CH–53 procedió al pueblito de Pamparomas, en la provincia de Huaylas a 2,862 metros de altura (9,390 pies) y ubicado prácticamente en la misma cumbre de una montaña, para dejar dos médicos y dos enfermeras con el fin de que dieran asistencia a la población. Luego de recogerlos en Chimbote y de 30 minutos de vuelo a 170 nudos, se llegó sobre el

lugar y se observó que no había un buen lugar donde aterrizar. Por la altura no se podía pretender hacer vuelo estacionario para depositarlos con el winche de rescate, de manera que el aterrizaje era obligatorio. Siguiendo el procedimiento establecido para estos casos, se sobrevoló lo que se consideró el mejor sitio para aterrizar, un pequeño claro muy cerca a la cumbre, y se dejó caer una bomba de humo para observar la dirección y condiciones del viento.

La bomba de humo cayó a escasos 10 metros del punto escogido para el aterrizaje, lo cuales les pareció perfecto a los bien experimentados pilotos (ambos veteranos de Viet-Nam, al igual que el resto de sus compañeros). El humo indicó viento relativamente constante en una dirección dada, por lo que se decidió aterrizar de tal modo de recibir el viento en la nariz. El equipo piloto—copiloto, ambos Comandantes de Aeronave, funcionó a la perfección y la máquina respondió fielmente al esfuerzo que se le pidió en éste, su primer aterrizaje en Los Andes. La única que no colaboró fue la montaña.

Cuando el helicóptero aterrizó en perfecto alineamiento con la dirección constante que mostraba el humo de la bomba, logrando apoyar en tierra una sola de las ruedas del tren debido a la enorme gradiente del terreno, la aeronave de mas de 20 toneladas de peso fue arrastrada lateralmente dando tumbos ladera abajo por un viento rafagoso de gran fuerza, causando desconcierto en la cabina de mando y algo parecido al pánico en la de pasajeros, y obligó a que los pilotos maniobraran su aeronave para volverla, también a saltos, a su posición original.

Durante los largos segundos que se permaneció en la cumbre luchando con el fuerte viento rafagoso lateral se podía apreciar, a sólo metros de la nariz del helicóptero, el humo de la bomba que permanecía inmutable indicando un viento suave en perfecto alineamiento con la proa de la máquina. Esta frustrante situación solo terminó al decolar nuevamente, luego de literalmente arrojar con muy poca cortesía a los médicos y enfermeras por la puerta lateral.

El bautizo de esta tripulación, en lo que en ese momento fue considerado por ellos como una montaña de enorme altura, pero que con el correr de los días fue convirtiéndose en sólo un cerro de poca monta al llegarse a aterrizar en forma continua, pero nunca rutinaria, en puntos situados sobre los 4,300 metros (14,000 pies) describe los tremendos efectos de las montañas sobre el viento.

La experiencia relatada nos recuerda que al volar en una aeronave nos desplazamos en un "océano de aire", intentando mantener el necesario equilibrio entre las fuerzas que tratan de lanzar nuestra máquina contra la tierra que pasa bajo nosotros y aquéllas que tratan de arrojarnos hacia el infinito. Sabiendo que este "océano" no es una masa estática sino que se mantiene en continuo movimiento, debemos volar cons-

cientes de que encontraremos vientos y turbulencia y con el conocimiento que cerca a las montañas podremos encontrar muchos remolinos y movimientos erráticos, originados por los efectos básicos de las montañas en el viento o por los efectos algo más complicados que describiremos a continuación.

Un efecto común de las montañas en el flujo del aire es la formación de ondas estacionarias a sotavento de un conjunto de montañas, llamadas "ondas de montaña". Se trata de ondulaciones atenuadas de la atmósfera que tienen longitud variable, que alcanzan su amplitud máxima a considerable distancia a sotavento y a una altura de 1,000 a 2,000 metros sobre la altura del pico y que se extienden a distancias de más de 165 kms. de las montañas. La figura 5 muestra un diagrama de una onda de montaña.[1]

Para que se forme una onda de montaña se requieren ciertas condiciones favorables; por ejemplo, una se tiene cuando el viento aumenta con el incremento de la altura en una masa de aire en la que la gradiente térmica vertical es estable. Resulta curioso el descubrir que la longitud de onda, que oscila entre un kilómetro y medio a 15 km. depende más de las propiedades del viento que de la topografía del terreno.

En una aeronave que nos transporte a una altura similar a la de los picos, no se notarán los efectos de una onda de montaña a menos que se observen los instrumentos de la cabina de mando o que, en el caso extremo, se impacte contra el terreno, ya que, los cambios involuntarios de altura que la onda de montaña le impone a la aeronave, pueden sumar algunos miles de metros, por lo que se debe incrementar generosamente la altura de seguridad sobre aquella que se considera normal sobre terreno plano.[2]

Pero, si nosotros nos encontramos volando plácidamente a una gran altura sobre los picos ¿podemos sentirnos a salvo? La respuesta es negativa. En estudios hechos a alturas entre los 6,000 y los 14,000 metros (20,000 y 45,000 pies) sobre los Estados Unidos de Norteamérica, se ha determinado que la frecuencia de la turbulencia se ve aumentada a sotavento de las grandes cordilleras escarpadas que producen ondas estacionarias prominentes.[3] Aun cuando las aeronaves de gran performance ascienden a alturas mayores, no están libres de la turbulencia ocasionada por las montañas. En observaciones efectuadas sobre las montañas de la Sierra Nevada, al oeste de los Estados Unidos, por un avión U–2 que volaba a 18,200 metros de altura (60,000 pies), se encontraron aceleraciones verticales de 0.65 gravedades, estando a 14,000 metros sobre el pico más alto. El piloto describió la turbulencia como la peor que había encontrado en su vida, mayor incluso que aquélla que había sentido al volar dentro de tormentas.[4]

Afortunadamente para nosotros, las ondas de montaña tienden a hacerse propaganda y avisar su presencia formando cúmulos lenticulares en las crestas de sus ondulaciones, sobre la altura de los picos, con cúmulos de rotación directamente debajo de ellos, al mismo nivel aproximado de los picos, los que tienen un movimiento circular visible.[5] La figura 6 muestra estas nubes.[6] En algunos casos, se puede ver una pequeña nube en forma de larga cinta, llamada "nube gallardete", que resulta de una corriente ascendente de compensación en las laderas de sotavento,[7] la que se muestra en la figura 7. En otras ocasiones se forma una nube como banderola ondulante, desconectada del pico y a sotavento[8], como la que se presenta en la figura 8.

Quizá los efectos más conocidos por nosotros, aunque nunca hayamos escuchado sus nombres técnicos, son los "vientos anabáticos y catabáticos". Estas dos palabras de origen griego sirven para identificar dos de las diferentes brisas que sentimos cuando nos alojamos en "El Remanso" para pasar unos placenteros días en nuestra hermosa serranía. Cuando el sol calienta las laderas, el aire que se encuentra en contacto con ellas se calienta y adquiere una temperatura mayor que la que no está en contacto con el terreno. La densidad del aire más caliente es menor y tiende a ascender, de allí que se le llame viento anabático, del griego **Anabatikos** que significa "hábil para subir", La situación inversa se presenta cuando el aire que está en contacto con las tierras de las laderas se enfría por la menor temperatura de ellas y, por su mayor densidad, tiende a hundirse, fenómeno que ocurre de noche al enfriarse la superficie por radiación. A este viento se le denomina catabático y es uno de los factores que controlan la incidencia local de nieblas, rocío y escarcha.[9] Las figuras 9 y 10 nos muestran el mecanismo de formación de estos vientos.

Cuando los vientos anabáticos o catabáticos suceden en un valle cerca a la Costa, sus efectos se intensifican y se les conoce como "vientos de valle". La Virazón, viento que sopla de mar a tierra en el día, se une con el Anabático y el Terral, el mismo que sopla de tierra al mar en la noche, se junta con el Catabático para generar estos vientos de valle que suben por él durante el día y bajan por la noche. A pesar de que el viento de valle descendente es el más fuerte, no nos interesa tratarlo porque difícilmente nos enfrentamos a él al volar como pasajeros, por no acostumbrarse volar dentro de valles durante la noche por razones de seguridad; sin embargo, la figura 11 nos da una idea de su flujo.

El viento de valle ascendente es más suave y de mayor interés para nosotros como pasajeros de una aeronave, ya que sucede de día. El desplazamiento ascendente generalmente toma la forma de brisas rafagosas, muchas de ellas en ángulo recto al valle y aproximadamente paralelas a sus lados. Se desarrollan corrientes descendentes de com-

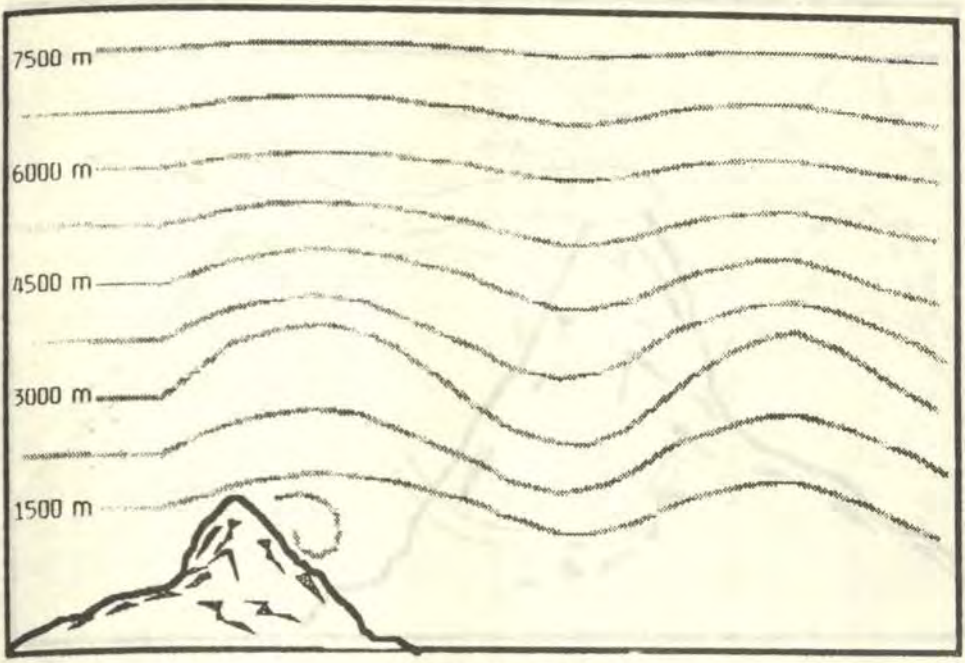



Fig. 5.– ONDA DE MONTAÑA

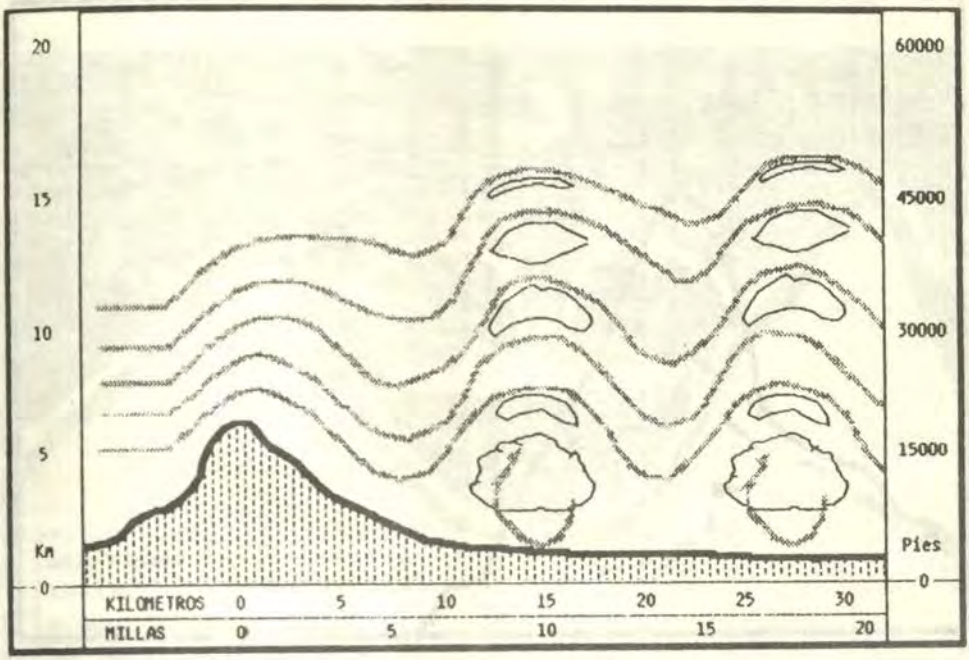



Fig. 6.– NUBES FORMADAS POR LA ONDA DE MONTAÑA

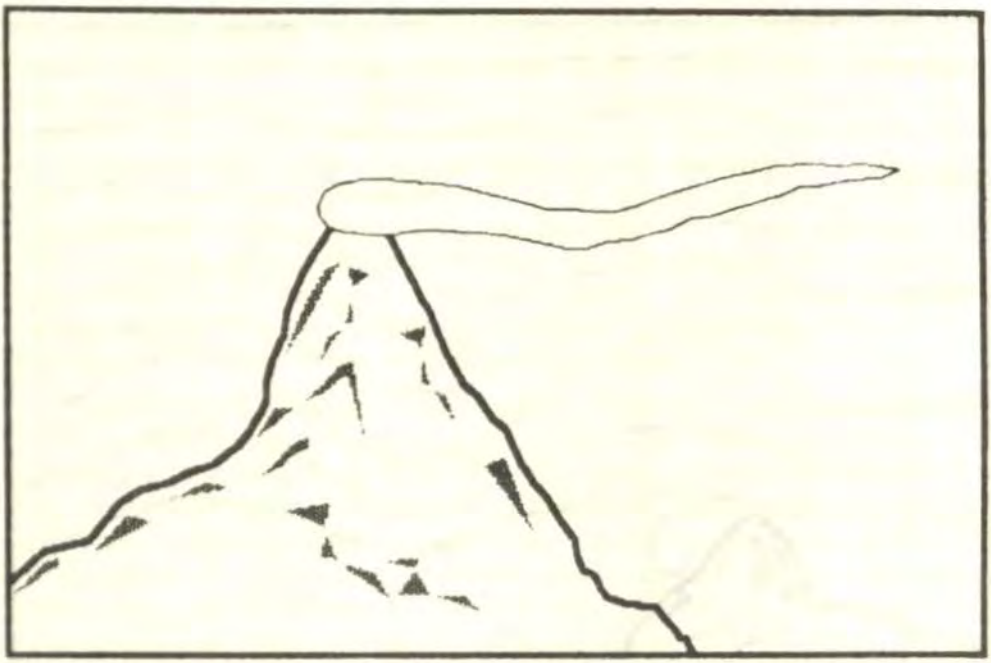


Fig. 7.– GALLARDETE

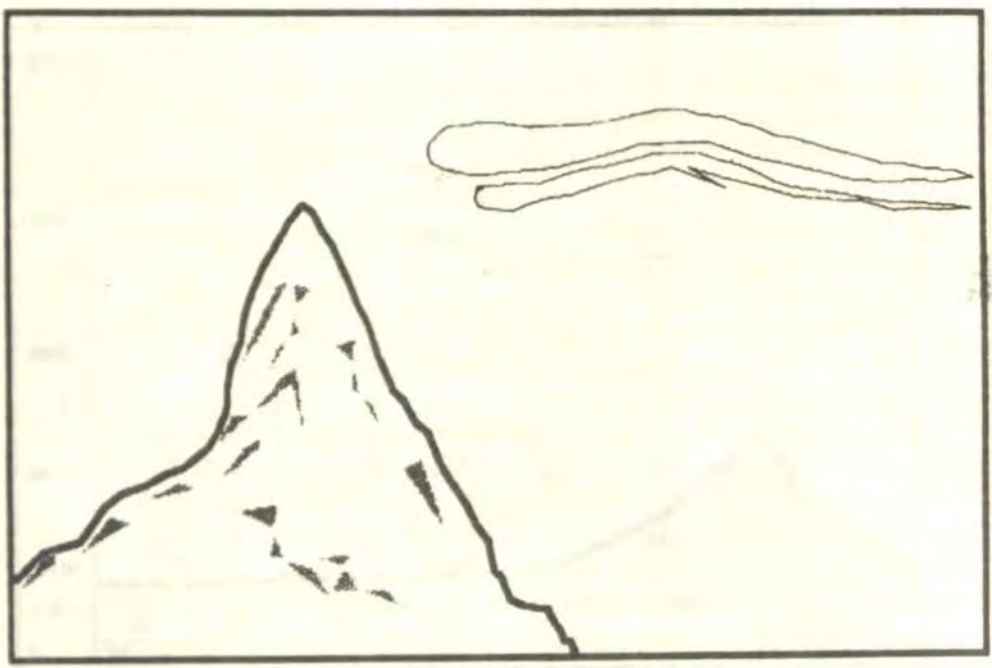


Fig. 8.– BANDEROLA ONDULANTE

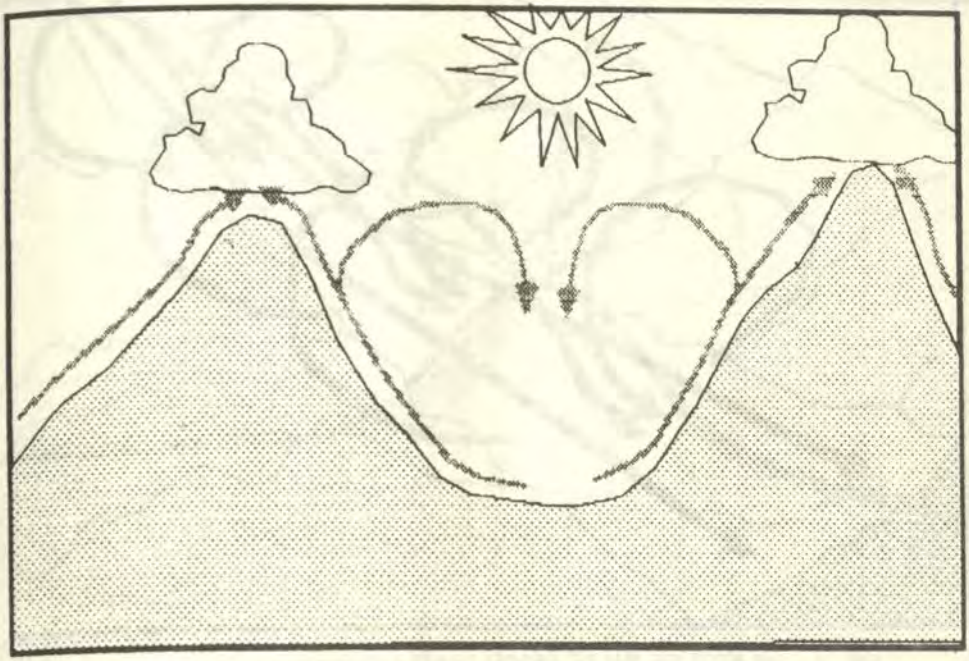


Fig. 9.– VIENTOS ANABATICOS




Fig. 10.– VIENTOS CATABATICOS

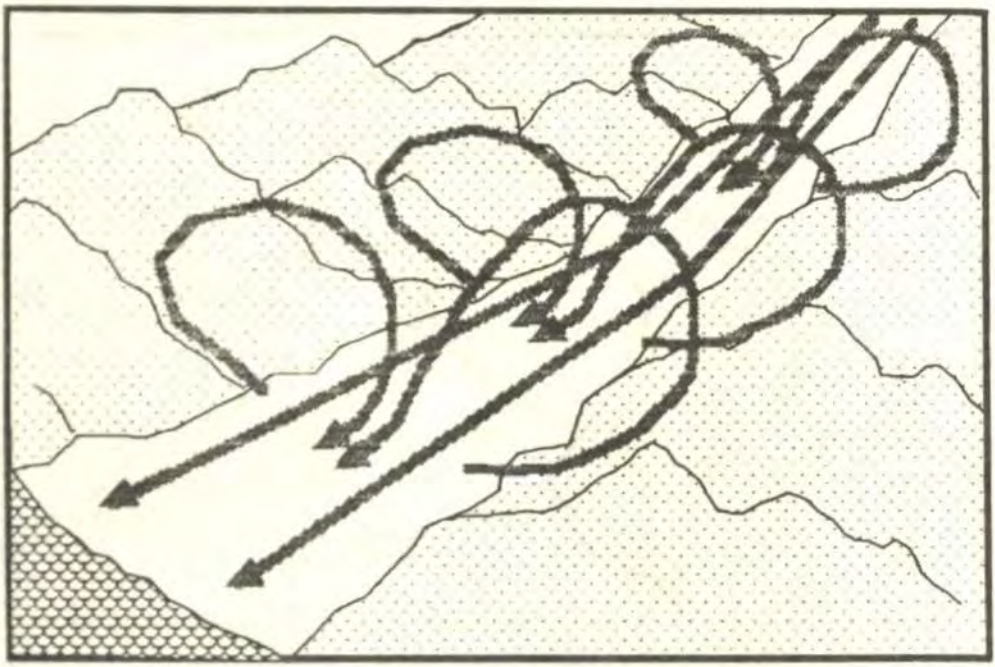


Fig. 11.– VIENTOS DE VALLE DESCENDENTES (Catabáticos + Terral)

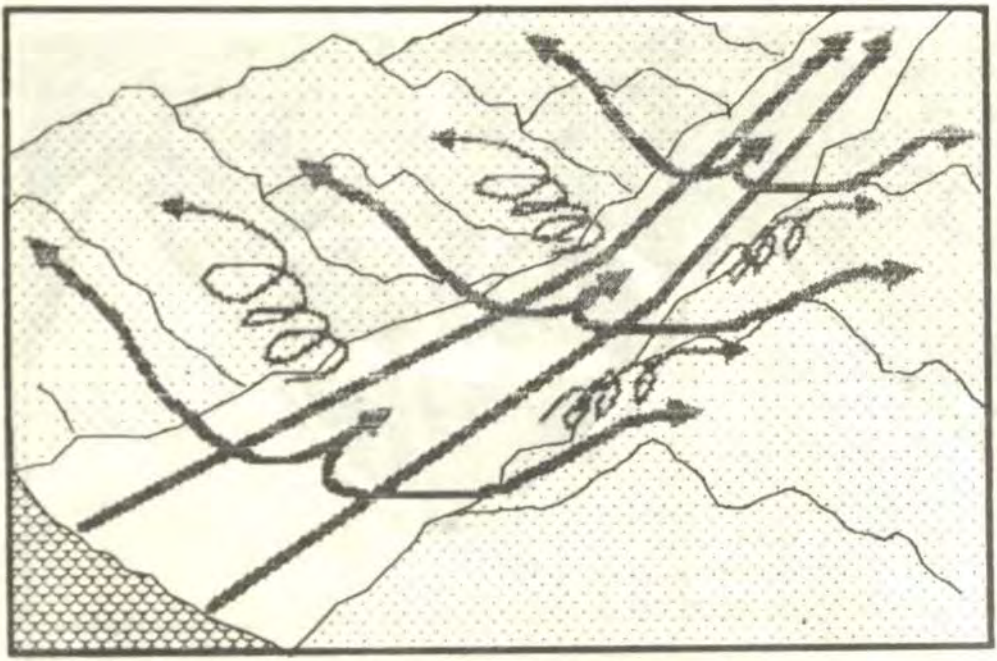


Fig. 12.– VIENTOS DE VALLE ASCENDENTES (Anabáticos + Virazón)

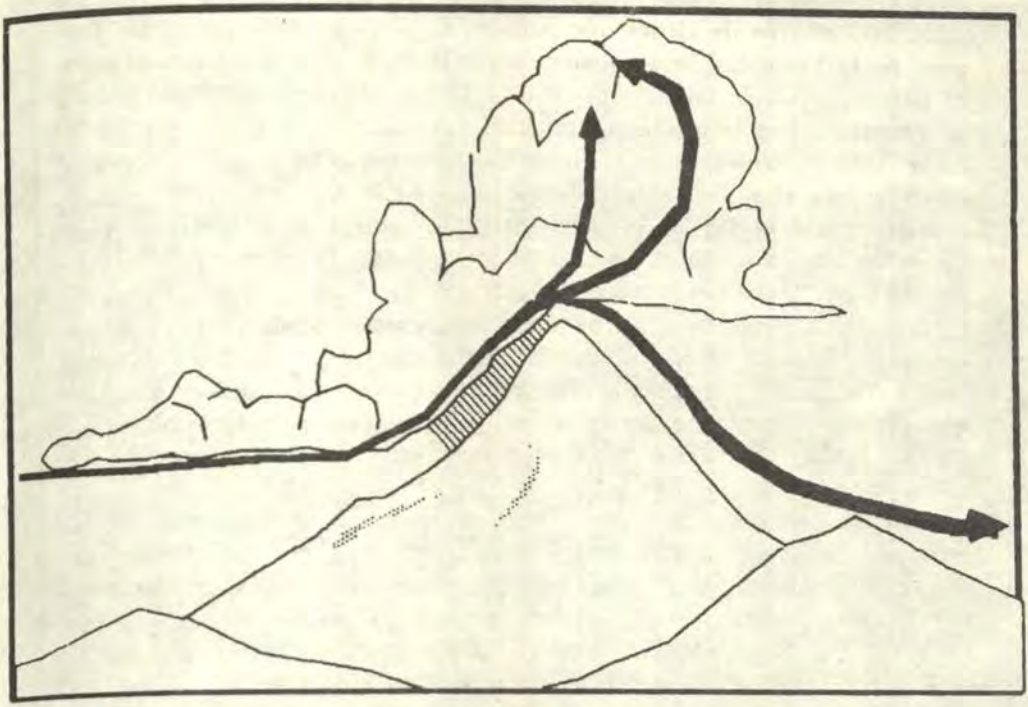


Fig. 13.– DESARROLLO DE UN FÖHN

pensación en el centro del valle, causando una serie de rotaciones verticales que van aumentando en intensidad conforme avanza el día. Adicionalmente, se genera un viento ascendente de valle más general cerca a la superficie plana del valle que también aumenta su intensidad conforme avanza el día, contribuyendo a los vórtices rafagosos que se sienten sobre las laderas del valle y que alcanzan su máxima intensidad en las primeras horas de la tarde.[10] La figura 12 grafica estos vientos.

En las quebradas, cañones y pases de cordilleras se presentan los "vientos de quebrada" que se originan por la diferencial de presión atmosférica, a igual altura, entre los dos lados de la barrera montañosa. El aire es forzado a pasar por la quebrada por la gradiente de presión y genera vientos de mucha fuerza que, además de sentirse en la quebrada, se sienten incluso a respetable distancia luego de haber salido de ella.

Cuando el viento se encuentra con una cordillera, se ve forzado a pasar sobre ella sufriendo un enfriamiento adiabático, (es decir, aquel que ocurre sin pérdida de calor), que si avanza lo suficiente causa la formación de nubes y de precipitación. En la etapa nubosa, el aire se

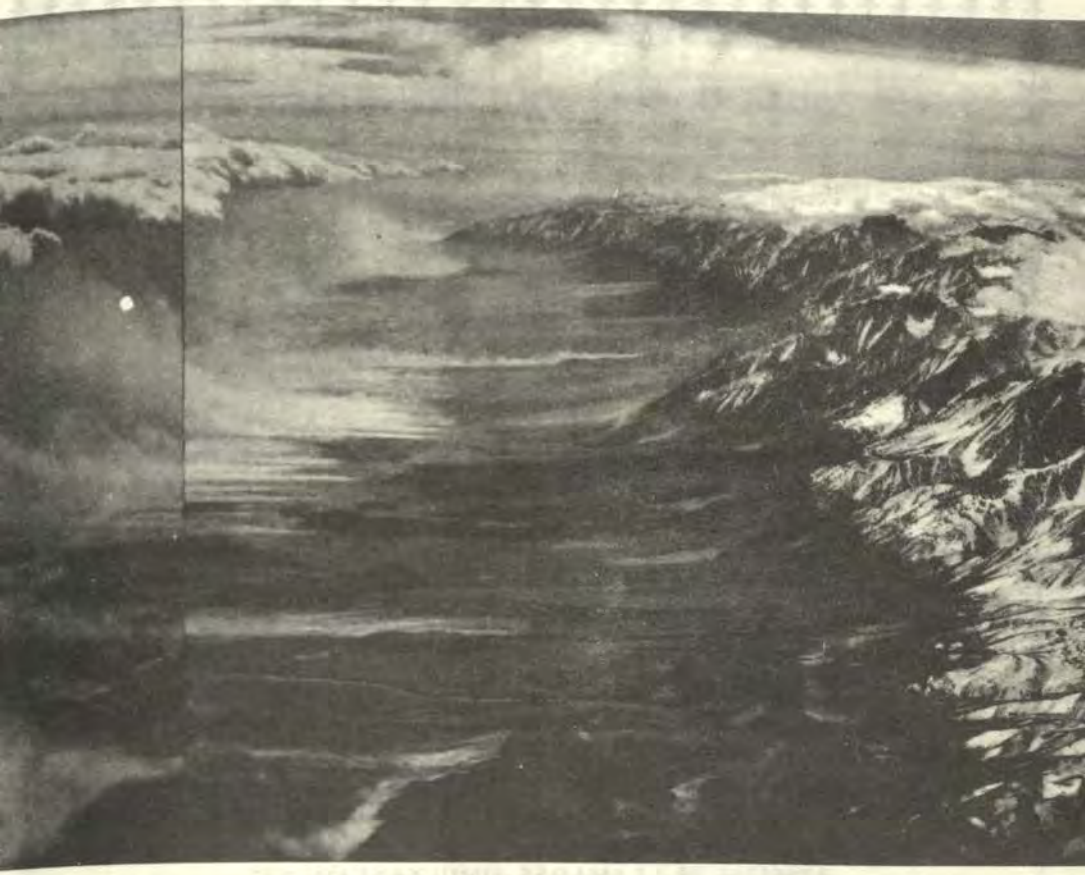
enfría por la gradiente térmica vertical húmeda a razón de 1.5° C cada 300 metros de altura que suba o, lo que es lo mismo, cada 1000 pies. Si la humedad se deposita entonces en forma de precipitación y el aire baja por la ladera opuesta de la cordillera, ganará velocidad y se calentará por la gradiente térmica vertical seca a razón de 3.0° C cada 300 metros que baje, luego de que se disipe la nube. Podemos observar que el aire de sotavento ganará así 1.5° C por cada 300 metros que descienda, con relación al aire de barlovento.[11] A este fortísimo viento seco y caliente, característico de las grandes cordilleras se le conoce con el nombre de Föhn o Foehn con que fue bautizado por los suizos en los Alpes, y adquiere otros nombres en otras cordilleras como, por ejemplo, Chinook en las montañas Rocallosas de los Estados Unidos de Norte América. Es casi seguro que en nuestra serranía también haya adquirido uno o más nombres propios, pero el autor confiesa que no le ha sido posible averiguarlos todavía. La figura 13 nos muestra el proceso de desarrollo de un Föhn.

Concluimos así esta breve y somera discusión de los efectos de las montañas en el clima y en los vientos, que nos debe permitir comprender de mejor manera los riesgos de las operaciones aéreas en montaña, riesgos que se pueden disminuir con una preparación concienzuda, mediante el estudio, el planeamiento y la observación de todas las condiciones topográficas y meteorológicas del área de operaciones, de tal modo de estar preparado para afrontar todos los fenómenos que se puedan encontrar.

---

Notas:

(1) G. R. Rumney, *Climatology and the World's Climates,* The Mc Millan Co., N. Y., 1968, p. 615.
(2) *Handbook of Aviation Meteorology,* Londres: H.M. Stationary Office. 1960, pp. 66–67.
(3) Endlich y Mancuso, *The Turbulence Climatology of the United States between 20000 and 45,000 feet estimated from aircraft reports and meteorological data,* (Bedford: Air Force Cambridge Research Laboratories, june 1968) fig 3.
(4) R. A. Helvey, *Observations of stratospheric Clear Air Turbulence and Mountain Waves over the Sierra Nevada Mountains,* (Bedford: Air Force Cambridge Research Laboratories 1967) p. 18.
(5) "Mountain Flying", *Approach,* enero 1970, pp. 2–9.
(6) H. Flohn, *World Survey of Climatology, Vol. II: General Climatology 2,* (Nueva York: American Elsevier Publishing Co. Inc., 1969) p. 167.
(7) Rumney, *Climatology...,* p. 615.
(8) Ibid., p. 616.
(9) *Handbook...,* p. 56.
(10) Rumney, *Climatology...,* p. 616
(11) *Handbook,* pp. 55–56.



## Bibliografía


- *George R. Rumney, Climatology and the World's climates.* ***Nueva York: The Mc Millan Co., 1968.***
- ***H. Flohn, World Survey of Climatology, Vol. II: General Climatology,*** *2. Nueva York: American Elsevier Publishing Co. Inc., 1969.*
- ***Handbook of Aviation Meteorology,*** *Londres: H. M. Stationary Office. 1960.*
- *"Mountain Flying",* ***Approach.*** *enero 1970.*
- *David I. Blumenstock,* ***The Ocean of Air,*** *Nueva Jersey: Rutgers University Press. 1959.*
- *Willet & Sanders,* ***Descriptive Meteorology,*** *Nueva York: Academic Press, 1959.*
- *Elmar R. Reiter,* ***Jet Stream Meteorology,*** *Chicago: University of Chicago Press, 1961.*
- *Endlich y Mancuso,* ***The Turbulence climatology of the United States between 20000 and 45000 feet estimated from aircraft reports and meteorological data,*** *Bedford: Air Force Cambridge Research Laboratories, june 1968.*
- *Roger A. Helvey,* ***Observations of stratospheric Clear Air Turbulence and Mountain Waves over the Sierra Nevada Mountains,*** *Bedford: Air Force Cambridge Research Laboratories, 1967.*




# MARINA DE GUERRA DEL PERU

## SISTEMA TELEFONICO AUTOMATICO

# HORA OFICIAL PERUANA

**ATIENDE 28 LLAMADAS SIMULTANEAMENTE**
**LAS 24 HORAS DEL DIA**

## 652800 - 654800

**Llamando a cualquiera de estos dos números recibirá en forma automática la Hora Oficial Peruana**

UN SERVICIO QUE PRESTA LA MARINA DE GUERRA A LA COLECTIVIDAD
EN PROVECHO DEL DESARROLLO DEL PAIS

# Entrada de vigor en la prevención sobre la contaminación por buques

*Traducción:*
*Capitán de Fragata A.P. (r) Humberto Montenegro Larrea*

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo 1978 (MARPOL 73/78), entró en vigor el 2 de Octubre de 1983.

El instrumento combinado generalmente se considera como el más importante tratado internacional, nunca antes adoptado en la lucha contra la contaminación del mar.

El Secretario General de la Organización Marítima Internacional, señor Chandrika P. Srivastava, dijo: "La entrada en vigor del MARPOL 73/78 es el más grande triunfo de los esfuerzos internacionales para eliminar la contaminación desde los buques; existe evidencia de que ya se ha hecho una contribución y tengo confianza de que en los próximos años el progreso será aún más grande". Hasta donde concierne a las Partes Contratantes, MARPOL 73/78 reemplazará a un convenio adoptado en 1954, y desde entonces, actualizado por la OMI en varias oportunidades. Sin embargo, el convenio de 1954 concierne a la prevención de la contaminación por hidrocarburos producida por operaciones rutinarias de a bordo, tales como la limpieza de tanques de carga.

MARPOL 73/78, por otro lado, no solamente refuerza las reglamentaciones relacionadas con la contaminación operacional, sino que también introduce por primera vez medidas para atenuar los efectos de la contaminación por hidrocarburos resultantes de accidentes desde los buques tanque, así como la contaminación por otras sustancias.

El aspecto relacionado con la contaminación por hidrocarburos se aborda en el primero de los cinco anexos técnicos al convenio.

Las nuevas medidas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, como resultado de actividades operacionales, incluyen lo siguiente:

Todos los petroleros nuevos cuyo peso muerto sea igual o superior a 20 mil toneladas, construidos a partir de 1979, deben contar con un mínimo suficiente de tanques de lastre separado, que les permitan operar con seguridad durante los viajes en lastre, sin tener que usar sus tanques de carga para efectos de lastrado.

. Esto evita la mezcla del agua con los residuos de la carga de hidrocarburos, eliminando así el problema de la disposición del lastre sucio.

Los nuevos petroleros deben estar equipados con un sistema de lavado con crudos. Dicho Sistema permite el lavado de los sedimentos oleosos de las paredes de los tanques de carga empleando chorros de petróleo crudo en lugar de agua de mar. Aunque normalmente se lleva a cabo un enjuague final usando agua, la proporción de hidrocarburos en la mezcla resultante de agua oleosa se reduce notablemente. Para los petroleros existentes se acepta esto como una alternativa con respecto a la separación de tanques de lastre.

La cantidad total de hidrocarburo que puede ser descargado desde un petrolero durante un viaje en lastre, comparándolo con el Convenio de 1954, se reduce hasta 1/30,000 de la carga anterior, estando completamente prohibida la descarga desde los petroleros dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima. La descarga de hidrocarburos desde todos los buques está prohibida en "Ciertas zonas especiales". Inicialmente, éstas incluyen el Mediterráneo, el Mar Báltico y el Mar Negro, sin embargo existe posibilidad de incluir otras zonas en donde la ecología se ve amenazada.

Las Partes Contratantes del Convenio deben proporcionar las instalaciones necesarias para la recepción de residuos oleosos.

Los petroleros deben contar con equipos especiales de anti-contaminación, tales como tanques de decantación, sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, y equipos separadores de agua hidrocarburos. Ningún petrolero debe estar provisto con equipos para control de la descarga de residuos desde las sentinas de los espacios de máquinas.

Se han incorporado estrictos procedimientos de control, documentación e inspección.

**Contaminación accidental:**

Las medidas para hacer frente a la contaminación ocasionada por accidentes incluyen lo siguiente:

Los tanques de lastre separado deben estar ubicados en áreas protegidas: esto significa que su disposición sea tal que puedan ofrecer la máxima protección a los tanques de carga en el caso de abordaje o varada.

El tamaño de los tanques de carga está limitado: normalmente, los tanques centrales a 30,000 metros cúbicos y los tanques laterales a 15,000 cúbicos. Como resultado de esto, la cantidad de hidrocarburo que pueda descargarse al mar a consecuencia de una avería, se reduce notablemente.

Se han introducido nuevos requerimientos sobre compartimentado y estabilidad, a fin de asegurar que los petroleros puedan resistir una supuesta avería hasta un grado que está especificado en base a la eslora del buque.

Los requerimientos del anexo I fueron fortalecidos considerablemente en el Protocolo de 1978. Esto se adoptó en una conferencia especial convocada por la OMI a fin de considerar las nuevas medidas para la seguridad de los buques tanque y para la prevención de la contaminación. En aquel entonces existió muy poca esperanza de que el Convenio original 1973 entrara en vigor en un futuro previsible, principalmente debido a problemas técnicos relacionados con el Anexo II de dicho Convenio, referente a la prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.

La conferencia de 1978 decidió en consecuencia adoptar un Protocolo que en efecto incorporó el Convenio original, mejoró el Anexo I y permitió a las Partes Contrantes diferir la implementación del Anexo II por tres años después de la entrada en vigor del indicado Protocolo.

Por consiguiente, el Anexo II está programado para entrar en vigor el 3 de octubre de 1986. Contiene los requerimientos detallados para el control de más de 250 sustancias diferentes transportadas a granel. Ellas están divididas en cuatro categorías clasificadas de acuerdo al riesgo que representen para los recursos marinos, la salud humana, o para áreas recreacionales. Los criterios sobre descargas varían de acuerdo al grado de riesgo medioambiental, siendo un requerimiento que todos los residuos de la Categoría "A" sean descargados en instalaciones de recepción. Se consideran opcionales los Anexos III, IV y V, los cuales tratan sobre la prevención de la contaminación por sustancias químicas transportadas en la forma de embalaje, por aguas sucias y por basuras.

Consecuentemente, los países que ratifiquen el Convenio pueden declarar que ellos no intentan implementar estos Anexos. Algunos países, en efecto, han expresado esta reserva y como resultado, los tres Anexos todavía no han llenado los requisitos para entrar en vigor.

Se espera que la entrada en vigor del MARPOL 73/78 produzca un mayor impacto en la contaminación marina. Las reglamentaciones concernientes a la contaminación por hidrocarburos, son mucho más exigentes que aquellas contenidas en el Convenio 1954, no habiendo existido previamente tratados internacionales relativos a todo lo que significa la contaminación por las sustancias comprendidas en los Anexos II, III, IV, V.

El señor Chandrika P. Srivastava instó a los Estados Miembros a considerar la aceptación de los Anexos Opcionales III, IV y V, como base prioritaria. "La implementación efectiva de estos Anexos prevendrá la contaminación de los mares por sustancias nocivas líquidas y por aguas sucias y basuras de los buques, y así, esto representará una

contribución significativa a nuestro objetivo de océanos más limpios", observó el señor Srivastava.

## Impacto

Aunque las dificultades técnicas y los requerimientos estrictos para la entrada en vigor significa que han transcurrido diez años para que el Convenio llegue a ser una ley internacional, MARPOL 73/78 ya ha tenido un considerable impacto, especialmente en el diseño de buques tanque. El hecho de que el Convenio haya sido adoptado, significa que muchos propietarios de buques ordenaron la construcción de petroleros en concordancia con los requerimientos del MARPOL, ya que procediendo así evitarían la necesidad de llevar a cabo, en fecha posterior, una conversión costosa. Los requerimientos más exigentes del Convenio se aplican a los "Petroleros Nuevos". Estos se definen por fechas de calendario en lugar de la fecha de entrada en vigor. En la práctica este procedimiento ha significado que la mayor parte de los buques, cuya construcción se ordenó a partir de Diciembre de 1975, han incorporado los requerimientos del MARPOL 1973, y que aquellos buques tanque ordenados desde junio de 1979, han sido construidos en conformidad con el MARPOL 73/78.



# Periodismo y defensa nacional

*Jorge Luis Recavarren*

Hasta donde alcanza mi información, plantea por vez primera este trabajo con alguna exigencia y detenimiento, el tema sobre defensa nacional y periodismo, con frecuencia actualizado a través de situaciones que ofrece nuestra realidad, y que propician el abordaje de la cuestión: definiciones de defensa nacional y periodismo, sus relaciones y problemática en general; todo lo cual reclama algunos aportes teóricos.

## La Defensa Nacional

No se trata de ser exhaustivos en torno de asunto tan vasto y apasionante. Sobre defensa nacional se ha escrito ya alguna bibliografía que versa sobre ángulos diversos de la materia. Para los efectos de estas cuartillas no es necesario bucear in extenso en tal bibliografía, siendo suficiente ir en pos de una cita que pueda concitar un mínimo de avenimiento.

Esa cita no está en la Constitución Política del Perú, habida cuenta que en el capítulo XIII, titulado "De la Defensa Nacional y el Orden Interno", los artículos que podrían interesar –269 al 273– dan por virtualizada la defensa nacional sin entrar en definiciones de la misma. Así, el artículo 269, señala que el Estado garantiza la seguridad mediante la defensa nacional; el artículo siguiente afirma que la defensa nacional es permanente e integral; y el 271, indica que mediante un sistema regido por ley, la defensa nacional efectiviza su dirección, preparación y ejercicio.

En consecuencia, la Constitución no define lo que es la defensa nacional limitándose a darla por sobreentendida, hecho que, por otro lado, no entraña problema mayor pues es nada insólito que en ocasiones la ley no define materias de su propia incumbencia, dejando estas precisiones para la doctrina, los especialistas o estudiosos.

Mas para lo que pretende acotar el presente trabajo, tiene importancia teorizar sobre lo que la defensa nacional es.

Para ello tengo a la vista el número 1 de "Defensa Nacional", revista del Centro de Altos Estudios Militares (CAEM), de octubre 1980.

Dentro de ese material –debido a marinos, militares y civiles– nos damos con tres textos no firmados y que, en el léxico habitual del periodista, se conoce como material de Redacción; pero que ahí aparece con el sobretítulo general de Divulgación. Una de tales contribuciones titúlase "Los 'Dominios' o Campos de Actividad de la Defensa Nacional". Hállase ahí un concepto claro de lo que se debe entender como defensa nacional. Leamos:

"La Defensa Nacional constituye el conjunto de acciones y previsiones que permiten la supervivencia del Estado, incluyendo su integridad y facultad de actuar con autonomía en lo interno, y libre de subordinación en lo externo, con la finalidad de que el proceso de Desarrollo se realice en las mejores condiciones".

Esa definición significa que la defensa nacional es algo más complejo que su exclusiva identificación con acciones de tipo bélico o con la guerra misma, supuesto que las fuerzas armadas no son los únicos factores que conforman la defensa nacional que, asimismo, se constituye con el resto de los ciudadanos y el potencial nacional cuyo desarrollo auspicia en todos los órdenes.

Extendiendo la definición citada a los artículos constitucionales también mencionados, va de suyo que esos numerales observan estrecha relación con los conceptos extraídos de esa definición, o de otras similares, dadas las características de lo que se conceptúa como defensa nacional.

Dejemos por el momento este aspecto de la cuestión para aclarar lo que el periodismo es, en especial, el periodismo escrito ya que por derivación el radial, televisivo y cinematográfico, se subsumen en el tema que tratan estas líneas.

**El Periodismo**

No hay una definición –por mucho que la busquemos– del periodismo. Son numerosísimas. Y hasta el punto que si mostrara algunas pues ocuparían un buen espacio de este artículo. Pero no es del caso detenerme en este atajo que no persigo ahora, bastándome para el efecto con una aproximación en la que todos pueden hallarse de acuerdo y debida a uno de los más serios cultores de la enseñanza de esta disciplina, F. Fraser Bond: "Actualmente, la palabra periodismo abarca todas las formas en que las noticias y los comentarios acerca de las noticias llegan hasta el público".

A partir de aquí, asisten al periodismo algunas motivaciones para ser tal: informar, comentar, interpretar, guiar y divertir o recrear. No sucedió que, desde su inicio, el periodismo se diera tales razones. Lejos de ello, a través del tiempo, fueron haciéndose necesarias por algo muy simple: en la medida en que los medios, recursos y ámbito en que se

sitúa el periodismo –es decir, el público– fueron creciendo, hubo lugar para que esa expansión incorporara aparte de los iniciales y muy circunscritos, otros temas que se fueron agregando a los precedentes. De alguna manera hizo también suya el periodismo, la clásica acepción que reza así: "Nada de lo humano me es ajeno".

El desarrollo, progreso o despliegue del periodismo ha sido tal desde las, por así decirlo, precursoras "gacetas" europeas, que se torna apasionante seguir paso a paso esa vicisitud que es imposible describir en este espacio, siquiera de modo somero. Baste sólo añadir que los modos y géneros del periodismo son múltiples y variados, hasta el punto que hay en boga –muy poco socorrido en el Perú, pero existente– hay en boga, repito, en el mundo actual –ya en España funciona plenamente– **el periodismo llamado confidencial**, diverso, naturalmente, a la acepción indicativa que el periodista puede respetar confidencias, actitud normal que siempre se ha dado. No. El periodismo confidencial abarca nada menos que todo un género, tratándose de una especialidad, con hombres y mujeres duchos en el ejercicio de tal menester, que, en apretada síntesis, y debido a no pocas situaciones que lo generan, tiene hoy vigencia en algunos países, vigencia que se va extendiendo. Huelga decir que hay quienes critican a fondo el periodismo confidencial, en tanto que otros lo justifican o bien lo aceptan a regañadientes por aquello "del lobo por lo menos un pelo", lo que traducido a la realidad vendría a parar en lo siguiente: "hay que no perder la fuente y extraer de ella lo más posible en función de la noticia". Frente al caso me parece que la verdad está en una posición ecléctica: el tratamiento periodístico de una realidad dada puede aconsejar el uso de una procedente cautela, si la noticia puede causar males considerables.

Y al respecto bien vale un ejemplo. Meditemos frente al caso de un periodista o un grupo de ellos, que sirviendo como corresponsales en un campo de batalla, se enteran que la fuerza armada del país al que pertenecen ha dispuesto una ofensiva inminente sobre el adversario, para cuyo éxito es imperioso no informar a traves de la prensa, pues de lo contrario quedaría advertido el enemigo, y en posición de tomar los recaudos del caso. Éticamente están impedidos de dar la información pues de procesarla causarían a su país un estrago quizá irreparable. Pues bien, ahí tenemos un ejemplo extremo de periodismo confidencial, el cual tiene grados que van de menos a más, supuesto que la realidad impone una dosificación de la noticia en el ejercicio de ese género periodístico –el confidencial– sobre el que circula un interesante libro español debido a la acuciosa Marisa Ciriza.

Pero en lo que estaba. Centralmente, el periodismo está hecho para informar, opinar e instruir. Se interesa pues por una vastísima gama de lo humano: informa sobre la situación política; la económica; en torno a una confrontación de selecciones futbolísticas; acerca de una corrida

de toros; y, claro está, se interesa asimismo por diversas facetas de lo que entendemos por defensa nacional. Tanto, que el inmortal Miguel Grau llevó en su celebérrimo "Huáscar", en más de una ocasión, a más de un periodista sin que nunca se diera el menor rozamiento, hecho que decenios más tarde, para citar otro ejemplo, se repitió en la Cordillera de "El Condor", cuando militares y aviadores, en el campo de operaciones, comprendiendo la misión de los periodistas dieron las facilidades pertinentes para el cumplimiento de su labor informativa. Estoy seguro que, en el curso de esas acciones y en más de una ocasión, viviéronse por ambas partes situaciones que contempla el género periodístico confidencial. Es obvio.

**Puntos de Coincidencia**

De este modo arribamos a un punto capital. ¿Dónde se encuentran los términos o realidades llamados defensa nacional y periodismo? Pues en los meros centros de sus propios intereses o índoles. Veamos.

En último reducto el periodismo es información. Bien. Son o no son de interés periodístico aspectos o lados de la defensa nacional? Va de suyo que sí, y, al respecto, más arriba recordamos hechos históricos que así lo acreditan: los corresponsales que navegaron con Grau, los periodistas que alentaron en "El Condor". Pero no solamente se trata de noticias por sustantivas que ellas sean. El quehacer periodístico es igualmente opinión. Y nadie va a discutir que no es copioso el caudal de dicho material sobre diversos aspectos de la defensa nacional. Algo más. El periodismo es también labor instructiva, forjadora, educativa. Pues bien, ¿no es cierto que es aluvional la producción periodística en lo referente a capítulos de la historia relacionados a múltiples enfoques sobre la Marina, Ejército, Aviación y fuerzas auxiliares? ¡Y estos peruanos uniformados, en cuántas oportunidades —tanto en diarios como revistas— escribieron sobre materias propias de sus respectivas carreras, amén de otras contribuciones relacionadas con la ciencia, las letras, etc., del país y del mundo!

Queda, entonces, sucinta pero sustantivamente expresado que hay una pluralidad de motivos por la cual, en modo alguno, la defensa nacional es extraña o de remota relación con el periodismo. Todo lo contrario.

A su turno, el periodismo no es ajeno a la defensa nacional, la cual, repito, no debe confundirse con la guerra. En el mencionado trabajo sobre "Los 'Dominios' o Campos de Actividad de la Defensa Nacional", se hace un deslinde al respecto: "La inexactitud de tal apreciación, radica en que esta se refiere sólo a los problemas militares y pone de lado a otros aspectos que, por dar origen a quellos, resultan tanto o más importantes, y que están referidos a asuntos y problemas relativos a los

matices políticos, económicos y sicosociales que muestran la concepción global de la Defensa Nacional".

Además, en el contexto que acabamos de leer, la relación del periodismo con la defensa nacional puede situarse sin lugar a yerros en la parte respectante a lo sicosocial. El periodismo está muy cerca de las preocupaciones de la defensa nacional. Le sirve como canal de comunicación supuesto que, en tiempos como los que cursamos, la opinión pública cuenta en gran medida para las instituciones de índole más variada; y, con mayor razón cuando se trata de una, que tiene la trascendencia de la defensa nacional.

En la paz y en la guerra la defensa nacional pone énfasis en el progreso del país. Atiende, en suma, al desarrollo del pueblo no solamente en lo material sino en lo espiritual, órdenes de la vida, en fin, que están en el centro del interés del quehacer periodístico, a través de sus variadas manifestaciones.

Igualmente, en el número aludido de la revista "Defensa Nacional", el sociólogo compatriota, Jaime Castro Contreras, en su colaboración titulada Ciencias Sociales y Defensa Nacional", menciona la necesidad del apoyo interdisciplinario —sociólogos, historiadores, geógrafos, economistas, etc., a la defensa nacional. Huelga decir que la disciplina periodística tiene que añadirse a la mención del doctor Castro.

**Sobre Desinteligencias**

Las desinteligencias que pueden anotarse entre lo que venimos considerando como periodismo y defensa nacional, surgen como las propias y normales que de ordinario se presentan entre diferentes actividades humanas. Se trata, en fin, de perspectivas diversas sobre la realidad, aserto que no anula la presencia de tal realidad que invita a quienes la abordan al logro de un común denominador, si se trata de una inevitable conciliación de puntos de vista sugeridos por las variadas situaciones que nos suele presentar la vida. Hoy, verbigracia, alentamos dentro de las pautas de lo que en ciencia política se conoce como el Estado Nacional. Pero el Estado, como bien lo señala Ortega y Gasset, no es otra cosa que una creación de la sociedad la cual lo establece para entregarse a sus innumerables quehaceres y vocaciones, depositando en él —el Estado— la función del mando que genera los respectivos poderes que cautelan y garantizan la marcha y salud de la sociedad. Ahora bien, una de las creaciones básicas del moderno Estado Nacional es su defensa, a la vez garantía de la seguridad que la sociedad reclama del Estado.

La defensa nacional tiene dentro de su vasta acepción que velar por la seguridad externa e interna del Estado de acuerdo a la Constitución y las leyes respectivas. La defensa nacional se moviliza, de consiguiente,

por decisión del aparato gubernamental de turno que opera dentro del mecanismo estatal. En su esfera, ocurre lo propio al periodismo, actividad que funciona sujeta a cartabones para ella trazados en el ordenamiento legal y ético que rige dentro del Estado. Periodismo y defensa nacional no son quehaceres gratuitos, arbitrarios u obedientes a capricho alguno. Sus respectivas atribuciones están normadas y reglamentadas y si sus objetivos divergen como es natural, sus metas, no; porque se orientan en pos de un mismo propósito en que encuentran ese denominador común al que aludí líneas arriba y que, para el caso, no es otro que este: servir a la comunidad.

Porque la defensa nacional sirve a la comunidad, en primer término, garantizando su seguridad, esto es, su existencia misma. El periodismo sirve a esa misma comunidad, en primer término, con información y orientación. De tan simple como raigal evidencia, se colige que cualquier desinteligencia entre periodismo y defensa nacional, es de segunda importancia, prevaleciendo siempre las motivaciones de jerarquía superior que los movilizan.

Y es que la diversidad que hay en la ejecución de los oficios, carreras o actividades en el seno de una sociedad plena y en forma, debe, necesariamente, estar presidida por un fondo de concordia que en su hora postulara Ortega, y en Inteligencia con una indispensable escala de valores. Si ese fondo de concordia desaparece, quiere decir que ese pueblo o sociedad se hallan enfermos o que alguien pretende enfermarlos, verbigracia, cualquier totalitarismo, o el terrorismo en cualesquiera de sus versiones.

**Conclusiones de una Tesis**

La tesis desarrollada a lo largo de este trabajo viene a desembocar en las siguientes conclusiones:

**Primera.**– Vistos los campos de acción en que se desenvuelven y por los que se definen, la defensa nacional y el periodismo concurren a lo mismo:servir a la comunidad, que para el caso presente es el pueblo del Perú.

**Segunda.**–Ese servicio a la comunidad opera en el ámbito del Estado Nacional dentro del que se despliega la actividad ciudadana, que, a su turno, y en lo que a personas y grupos corresponde, se involucra en las tareas de la defensa nacional, atendiendo primordialmente a la múltiple acción del desarrollo en tiempos de paz; y, en los de emergencia o guerra, a las diversas fases que plantean tales situaciones.

**Tercera.**– De lo expuesto, se desprenden las relaciones de las actividades periodísticas con las de la defensa nacional, las más de las veces espontáneas y libres; y, en otras, coordinadas por exigencias de las circunstancias.

## Bibliografía mínima


*Ciriza, Marisa. Periodismo Confidencial, Barcelona, A.T.E. 1982*

*Castro Contreras, Jaime "El CAEM o los Orígenes de la nueva mentalidad hacia el cambio", en "Interrogations", número 5, Paris 1875.*

*Castro Contreras, Jaime. "Cambios Sociales y Defensa Nacional", en "Defensa Nacional" revista del CAEM, Año I, número 1, Lima, Editora Perú, 1980.*

*"Defensa Nacional" Revista del Centro de Altos Estudios Militares, Año I, número 1, Lima, Editora Perú, 1982. Interesan los siguientes artículos con el sobretitulo general de "Divulgación":*

*"El Estudio del Potencial Nacional"*

*"Los 'Dominios' o Campos de Actividad de la Defensa Nacional" y,*

*"Visión General del Poder Nacional".*

*Dovifat, Emil. Periodismo (tomo 1) México, U.T.E.H.A., Editorial, 1964.*

*Fraser Bond. F. Introducción al Periodismo, Médico, Editorial Limunsa 1979.*

*Martínez Albertos, José Luis. Redacción Periodística: los estilos y los géneros, Barcelona, A.T.E. 1974.*

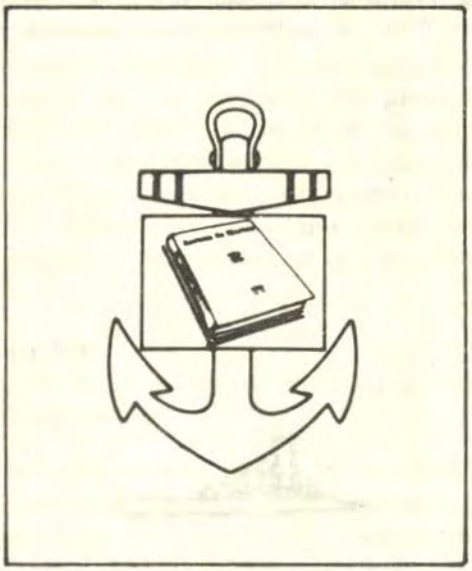
*Morales Bermúdez, Francisco. El Proyecto Nacional, Lima, C.D.I. 1982.*

*Ortega y Gasset, José. España Invertebrada, Madrid, Revista de Occidente, 1955.*

*Warren, Carl N. Géneros Periodísticos Informativos, Barcelona, A.T.E., 1975.*




# Revista de Marina



1985

# El Segundo Esfuerzo

*Adaptación de la película "The Second Effort".*

*Capitán de Corbeta A.P.*
*Claudio Pizarro Dávila*

Al leer artículos no relacionados con la actividad naval, he llegado a meditar y comprender que muchas actividades que se realizan en nuestra vida no son similares, pero que los principios que las guían son prácticamente los mismos.

Se encontraba el señor Jaime Pérez, entrenador de un equipo campeón de fútbol, conversando en su oficina con el señor Roberto Sánchez, representante de ventas de una compañía fabricante de material deportivo, sobre las condiciones de ventas de cierto material:

Sánchez: ¡Sí... éste es el total! ... y podemos garantizar su entrega en dos semanas.

Pérez: Es más caro de lo que yo pensé... No puedo pagar eso.

Sánchez: Pero nuestro producto es el mejor en el mercado, usted lo sabe.

Pérez: Lo sé... Es mucho dinero, pero... es algo que necesitamos.

Sánchez: ¿Por qué no firma de una vez la orden de compra y la envío para su aprobación?

Pérez: Señor Sánchez, ¿por qué está tan nervioso?

Sánchez: ¿Yo? . . . ¿cómo? . . . No sé

Pérez: Escuche, mejor llámeme dentro de unos días... lo voy a pensar y luego le doy mi respuesta.

Sánchez: Mire... bien, como usted quiera, le llamo a principio de semana ¿de acuerdo?

Pérez: De acuerdo, pero dígame ¿por qué no hizo el Segundo Esfuerzo?

Sánchez: ¿Cómo dijo?

Pérez: ¡Tan pronto se da por vencido!

Sánchez: No... usted ve... usted dijo...

Pérez: ¡Olvide lo que dije! si hubiera tenido la suficiente determinación, hubiera cerrado la venta.

Sánchez: No sé qué decir, señor.

Estas escenas se presentan a diario en todas las organizaciones, sean privadas o castrenses, situación que lleva al individuo al fracaso personal y consecuentemente al de su organización.

Por esta razón, y con el fin de visualizar su presentación en nuestras actividades, es que he querido presentar a ustedes un paralelo entre dos actividades, que si bien no tienen nada en común, como manifesté anteriormente, están regidas por los mismos principios. Por ejemplo, los que se aplican a la formación de un equipo campeón de fútbol, pueden ser aplicados a casi cualquier caso de la vida, como sería la formación de la dotación de una Unidad Naval.

Suponga que usted es un jugador y que la pelota es su herramienta de trabajo; además usted tiene diez compañeros que apoyan su actividad, por ejemplo: el personal que conforma su división, departamento, unidad o jefatura; los otros once jugadores son su oponente y se puede decir que, de lo bien que lleve usted la pelota y del apoyo que reciba de sus compañeros de equipo, depende el que pueda llegar al arco del oponente.

En el fútbol la competencia es feroz, casi igual que en la guerra. Se basa también en reglas fundamentales... y el equipo que mejor bloquea y ataca al arco del oponente, suele ser el que gana el juego.

Y en el combate, sin duda, quien conoce y aplica mejor las reglas fundamentales, es el que gana la guerra. Es una tarea dura, pero es el precio que todos debemos pagar por el éxito. Creo que podemos lograr cualquier cosa si aceptamos pagar el precio y el precio del éxito es el trabajo arduo.

¡Trabajo! Dedicación a la tarea que uno tiene y a la determinación de que ya sea que ganemos o perdamos, habremos aplicado lo mejor de nuestro esfuerzo a la tarea.

Pero, ¿cómo saber qué es lo mejor de uno?. Es algo difícil de decir, pero "la buena condición física es la clave del éxito". Yo diría que la buena condición física es esencial en cualquier ocupación. El hombre en buena condición física se desempeña mejor en el, trabajo.

Quizás todos nosotros hemos jugado alguna vez al fútbol y seguro que si jugamos esa vez con el cuerpo y no con el cerebro, no jugamos bien. "El éxito en cualquier actividad es 75 o/o mental". En la actualidad los equipos están parejos en habilidad y en lo físico, y casi siempre es el equipo con mejor preparación mental en el día de la competencia, el que gana el partido... Es una actitud mental, si la combina con firmeza mental tendrá que triunfar.

**¡Firmeza mental!**... Viene a ser muchas cosas, es algo difícil de explicar. En primer término, es una actitud espartana, con las cualidades de sacrificio y dedicación, pero más que eso y lo más importante, es la perfecta disciplina de la voluntad al no darse por vencido. Nuestra tarea es ganar guerras.

Al igual que un jugador, usted no vive de lo abstracto. Debido a esto son juzgados por su desempeño; por lo tanto, debe conocer el más pequeño detalle de su trabajo y estar así en posición de ventaja.

¡Firmeza mental!,... Es un estado de ánimo, es todo. Puede llamársele el carácter en acción.

En cierta manera se debe querer al oponente, pero hay aquí un principio que puede encontrar contradictorio y que implica emociones de cariño y de odio. Si queremos al oponente es porque respetamos su habilidad, porque lo respetamos como hombre o por su dignidad humana, y se odia también al oponente, porque es él quien impide que usted llegue al triunfo.

**¡Ganar no lo es todo; es lo único!** En la guerra no hay segundo lugar ¿Se siente usted bien cuando es el segundo?. Sólo se puede aceptar el perder, si cada uno del equipo sabe al concluir el partido, que dio lo mejor de si mismo; de no ser así, habrá que buscar el por qué.

En el fútbol hay aproximadamente 160 jugadas, sin embargo, sólo 3 ó 4 de ellas tienen que ver con el resultado del partido. El problema radica en que nadie sabe cuándo se producirán y por lo tanto cada jugador debe poner empeño en cada una de las 160 jugadas. En las operaciones navales se presentan muchas situaciones para el empleo de diferentes tácticas, en las que cada elemento de una unidad naval debe poner en práctica todos sus conocimientos para la mejor ejecución de cada una de ellas y lograr el objetivo final.

Usted fue elegido e incorporado a la Marina de Guerra del Perú, porque tiene el talento y la habilidad necesaria para hacer este trabajo. Si tiene la dedicación y el orgullo necesario para formar parte de nuestra Institución, construida en el orgullo, será uno de los nuestros. Nuestra Institución se basa en la confianza. Demuestre que tiene la ambición y el sentido competitivo de que sucedan las cosas.

La guerra es un juego que exige cualidades de sacrificio y esfuerzo. Es un juego de encuentros violentos y por esa violencia requiere de una disciplina personal que poco se encuentra en otras situaciones en este mundo moderno. Asimismo, exige que cada uno de nosotros se entrene y trabaje un poco más duramente que en su vida pasada, porque la historia naval ha demostrado que muchos combates y guerras fueron ganadas por los hombres mejor preparados y que en su momento supieron realizar un Segundo Esfuerzo. Por esto es necesario un 100 o/o de esfuerzo todo el tiempo, algo menos que esto no sería suficiente.

La guerra es un juego de grandes lecciones, al igual que el fútbol, y requiere de exhaustivo trabajo, al punto de ser rutinario. Brinda 100 o/o de alegría al ganar y 100 o/o de felicidad al triunfar y exige 100 o/o de resolución al perder. Es un juego parecido a la vida, ya que nos enseña la perseverancia, la dedicación, el trabajo competitivo muy duro, el sacrificio y el respeto por la autoridad . Es el precio que debemos pagar por las metas más valederas.

**¡El hombre mejor entrenado ganará confianza!**... Y ésta es contagiosa al igual que su ausencia y el oponente reconocerá ambas. A veces será necesario entrenarse de nuevo, es decir, regresar a los principios o fundamentos básicos, como si fuera un novato en la materia. El entrenamiento, el sacrificio y el trabajo arduo, recompensan; es lo que realmente cuenta.

Pero, ¿qué es el orgullo? Es lo que nos lleva a demostrar al oponente que uno es el mejor y en el fútbol es el orgullo lo que hace a un equipo campeón, lleva al individuo a no darse por vencido, lo conduce a realizar un Segundo Esfuerzo.

A no ser que un hombre tenga fe en sí mismo, haga un compromiso total con su carrera y aporte todo cuanto tiene: su mente, su cuerpo y su corazón... ¿qué valor tiene la vida para él?

Usted es miembro de nuestra Institución y debe hacerse este compromiso por la Marina y más que nada por usted mismo. Hay tres cosas importantes en su vida, por consiguiente: su religión, su familia y la Marina. Esto es sólo pedirle que cumpla su potencial, si no es defraudarse a sí mismo y a su Institución.

**Recuerde:**

**"La firmeza mental es esencial para el éxito"**. Es la perfecta disciplina de la voluntad.. es el carácter en acción.

**"Controle sus actividades en el trabajo"**. De hacerlo, el éxito es lo más probable.

**"La fatiga nos debilita a todos"**. Manténgase en forma para el combate.

**Haga el Segundo Esfuerzo.**

La copa Jules Rimet, simboliza los tres campeonatos que un equipo campeón pudo conseguir. Fue un elemento motivador para que este equipo logre su hazaña.

La Copa Jules Rimet, es la prueba de la realización de un Segundo Esfuerzo. Es la prueba de que un hombre puede llegar a donde quiere. Es la prueba de que si uno cree en sí mismo, si tiene la determinación, el valor, la dedicación y el sentido competitivo, si está dispuesto a sacrificar las pequeñas cosas de la vida y a pagar el precio de las cosas valederas, ¡se puede lograr!

Espero que usted quiera a la Marina, porque cuando un hombre se compromete a un modo de vida, lleva consigo la más grande fuerza del mundo, algo que se llama entrega. Una vez que usted haya adquirido ese compromiso, nada lo detendrá hasta alcanzar el éxito.

El Almirante Don Miguel Grau fue un ejemplo de este Segundo Esfuerzo para los marinos..., para el Perú.

**¡Seguid su ejemplo!**

# Descuidos sacerdotales generadores de falsas teologías como la de la liberación

*Raúl Bueno y Tizón*

Hace de esto unos 18 años. Se promovió en el Seminario de Santo Toribio un encuentro de sacerdotes con laicos, para conocer cómo veíamos a los hombres de Iglesia quienes teníamos disímiles profesiones en la vida. Asistí como periodista, en tanto que el Comandante General del Ejército, General de División Pablo Jheri Camino lo hizo como militar, y Alberto Ruíz Eldredge, abogado social progresista, como miembro del Foro. Estuvo como moderador mi desaparecido amigo Miguel Vallier Gonzales.

Tuve, en esa ocasión, una frase, entre otras que recuerdo, que reflejaba a fondo mi pensamiento: "La Iglesia ha perdido el tren de la Historia". La sustenté en cuanto a la responsabilidad del sacerdote en la formación moral de niños y jóvenes, es decir, el futuro, que no debió ser jamás descuidado; de donde, apretando conclusiones, llegué al momento que vivíamos, para señalar que tal abandono, descuido sacerdotal, era causa decisiva de caprichosas tendencias, arbitrarios deseos de innovar y –lo que era más peligroso a mi entender– interpretaciones audaces barnizadas con algunos supuestos reales.

Ya por entonces existía el grupo de sacerdotes conocidos como "tercermundistas", encabezado por algunos que, lamentablemente, poseían bienes de fortuna que empleaban, como hasta ahora, por mala vía espiritual.

Hoy comprendo, con claridad, –y sólo las piedras no se rectifican– que había error de mi parte. No era que la Iglesia hubiera perdido el tren de la Historia. No. Simplemente se trataba de algunos de sus hombres que, retrasados en la ruta actuaban, unos por ambiciones personales, otros por apetitos contenidos, y unos pocos por una libre buena fe salpicada de errores. Ese es el tercermundismo que ahora ha encontrado ente en un trabajo de don Gustavo Gutiérrez, clérigo secular o sea que no es de congregación, que se les ha arreglado para intentar unir el ateísmo, negación de Dios, con el Supremo Hacedor. Con esto ha producido un íncubo, según ya lo he hecho notar en varias oportunidades ciñéndome estrictamente en la definición académica de la palabra que designa el fruto del comercio carnal del demonio, que en este caso habría concebido en la materia gris de Gutiérrez.

Para el marxismo, negación de Dios, la teología de la liberación significa un poderoso refuerzo del cual se prende con todas sus energías para romper, en lo posible, la sólida unidad de la Iglesia de Cristo que es la formidable valla contra la que se estrellan, irremediable e inútilmente, los esfuerzos incesantes de los zurdos mentales para destruir los conceptos católicos de familia, de respeto a la vida humana desde el momento de la concepción, de desarticulación de la sociedad, de desorden de toda índole.

Se ha llegado, inclusive, a introducir la enseñanza de la teología falaz de la liberación en la pomposamente denominada todavía "Pontificia Universidad Católica del Perú", cuya Cancillería fue renunciada hace años por el actual Cardenal Primado de la Iglesia del Perú, y cuyo Rector Magnífico último fue mi excelente amigo Monseñor Fidel Tubino Mongilardi, Obispo Auxiliar de Lima, verdadera luminaria espiritual peruana, quien se apartó dado el sesgo izquierdista que pugnaba para sentar cátedra, como lo consiguió, en diversas Facultades de esa Universidad, especialmente en materias de Sicología y de Sociología, que son sus favoritas en otros centros de estudios superiores para lograr deformadores sociales que contribuyan después a sus maquiavélicos propósitos.

He tenido oportunidad, así, de debatir con familiares míos, que pasaron por aulas en las que se enseñó tal íncubo de Gutiérrez, y los he podido liberar del cautiverio mental al que pretendía sometérseles con extravíos y deformaciones habilísimamente estructuradas, por cuanto no en vano don Gustavo Gutiérrez, como el Obispo que tiene anillo con la hoz y el martillo y otros dos sacerdotes más que recibieron formación especial en la Universidad belga de Lovaina y resultaron o mal enseñados o discípulos mal aprovechados porque retorcieron conceptos y procuraron contagiar sus dolencias intelectuales, de donde en vez de combatir las acciones disociadoras y amorales del marxismo, les encontraron explicación y dieron amparo.

La Congregación de la Doctrina de la Fe, de la Santa Sede, a cargo del Cardenal Ratzinger, eximio teólogo de nuestra época, tuvo a su cargo el estudio a fondo de la maligna tesis gutierresiana. Vista desde diversos ángulos, el problema era de suyo extremadamente delicado. Si la Iglesia Católica condenaba la supuesta teología de la liberación, se podía después oponer que el Vaticano estaba en contra de los pobres, porque esa llamada teología los ampara pero por medios equivocados basados, sustantivamente, en la marxista lucha de clases que jamás ha propiciado ni puede propiciar la religión de Cristo que reposa en el amor al hombre, en la salvación y no en el exterminio del género humano. Si la Iglesia Católica se pronunciaba con una censura enérgica, Gutiérrez sostendría que la Religión de Cristo no puede propiciar la desigualdad en la justicia, o sea, la injusticia que favorece la opresión.

En suma: si la Iglesia Católica desenmascaraba la cubierta engañosa de la liberación política enseñada por Gutiérrez basada en parte en la verdadera liberación que contiene el Evangelio, podía ser tachada de cómplice de los opresores y de todos cuantos estamos en las filas contrarias al proletariado mental.

En realidad, la "teología de la liberación" contiene –y abunda en ellos– conceptos de marcado contenido herético que la propia Iglesia Católica, en el Perú, no se había atrevido a señalar por lo que sus altos dignatarios tuvieron que hacer una extraordinaria visita "ad liminae" a Roma para luego emitir un pronunciamiento que fija los errores en su cabal dimensión.

Sin embargo, fue necesario que la autorizada palabra de S. S. Juan Pablo Segundo resonara en nuestro propio campo para que los incautos abrieran bien los ojos y vieran el error. Aun así no quedó contento Gutiérrez. Sostuvo, entonces, que el Papa no había condenado su teología, olvidando que el documento emanado del Episcopado Peruano en Roma, sin llegar a condenar porque eso lo hubiera deseado el autor, fijaba sus riesgos y herejías.

Pero el marxismo continúa impertérrito usando esa teología. El miércoles 13 del presente, por ejemplo, por Radio Francia Internacional, desde París, sale a la palestra otro religioso. Esta vez se trata de un jesuita, de don Manuel Alcalá, que llega al extremo de sostener –tengo la grabación– que las opiniones del Sumo Pontífice sobre la teología de la liberación ison producto de su formación eslava! Como si la moral, la religión, el fin supremo del hombre estuviera en función de la raza a la que pertenezca.

Véase, por consiguiente, todo el mal que está produciendo don Gustavo Gutiérrez, que insiste en usar sotana y en ejercer como sacerdote, encontrando aplausos entre quienes le reciben tránsfuga y lo es porque se ha pasado con armas y bagajes a los contrarios de Dios.

1.- Una atención prioritaria al escándalo de la miseria en las masas de América Latina y la aceptación no crítica de la interpretación marxista de esta situación explica "la seducción y la profunda ambigüedad" que caracterizan la ambigüedad de la teología de Gustavo Gutiérrez.
2.- Gutiérrez admite la concepción marxista de la historia estructurada por la lucha de clases y exige el empeño al lado de los oprimidos en lucha por la liberación.
3.- Llega a justificar el empeño revolucionario en favor de los pobres con una interpretación de la Biblia que presenta al pobre como al hombre oprimido por el sistema capitalista.
4.- Para Gutiérrez la liberación del Evangelio es una liberación política.

5.- Aunque no lo admita, Gutiérrez cae en un mesianismo temporal que reduce el progreso del reino al crecimiento de la justicia.
6.- Para él, luchar contra la injusticia por medio de la lucha de clases es hacerlo contra el pecado.
7.- La influencia del marxismo se nota, también, en la misma concepción de la verdad y sobre la noción de teología.
8.- Aplica el concepto de lucha de clases en la Iglesia, oponiendo la Iglesia de los eclesiásticos comprometidos con el poder a la Iglesia de los pobres, que es, para Gutiérrez; el auténtico pueblo de Dios.
9.- Falta a Gutiérrez una reflexión teológica sobre la violencia; la lucha de clases se presenta como un hecho y una necesidad para los cristianos.
10.- Tiende a hacer del cristianismo un factor movilizador al servicio de la revolución. Esta teología puede pervertir, por su recurso al marxismo, una inspiración evangélica: el sentido de los pobres y de sus esperanzas.

# El mareo: enfermedad profesional

*Capitán de Corbeta A.P.*
*Héctor Soldi Soldi*

La mayor parte de los que, en alguna oportunidad, hemos navegado en aguas agitadas, sabemos lo que es el mareo y su secuela de desagradables sensaciones (*). Sin embargo, no es esta la única clase de mareo, ya que también existen los mareos "terrestres" producidos a consecuencia de largos viajes, movimientos bruscos o altas velocidades en vehículos. Cualquiera que sea su tipo, viene acompañado de una sensación de náusea y malestar general. Pero debemos preguntarnos ¿cuál es el origen de esta reacción del cuerpo humano a estos movimientos?

Cuando una persona (o animal) está despierto, mantiene una posición alerta que le permite controlar sus movimientos en un espacio tridimensional. Esto lo hace mediante la vista, las señales nerviosas que controlan la posición de la cabeza, y, finalmente, los impulsos generados internamente que afectan los músculos, tendones y articulaciones del cuerpo. Estos tres sistemas, en conjunto, permiten mantener el balance y coordinar los movimientos. Como es fácilmente comprensible, una embarcación altera el equilibrio entre esos tres sistemas (vista, cerebro y cuerpo) y, dependiendo de su brusquedad, el cuerpo no restablece esta coordinación de inmediato, produciéndose así el mareo. Esto causa náusea y vómitos hasta que el cuerpo recobra el necesario balance interno.

Una interesante explicación de esta reacción biológica fue expuesta por el fisiólogo Michael Treisman, de la Universidad de Oxford, vinculando al mareo con el proceso evolutivo del hombre. Para comprender mejor el enfoque del Dr. Treisman, es necesario revisar algunos conceptos sobre la "selección natural".

Sabemos que aquellos organismos cuyos rasgos se adaptan mejor al ambiente en el que habitan son los que sobreviven, eliminando en tal adaptación a versiones menos especializadas de su propia especie. De este modo, los rasgos que permiten tal transición son transferidos a las generaciones siguientes a nivel genético permitiendo así la evolución de los seres vivos (incluído, lógicamente, el ser humano). Estos cambios son conocidos como mutaciones, la mayoría de las cuales comportan

---

*(*) La propia palabra "mareo" proviene del acto mismo de navegar o marear como antiguamente se decía. (N. del E.)*

elementos dañinos para el ser que le ha dado origen. Sin embargo, no todas tienen este efecto indeseable, permitiendo algunas mejorar la habilidad del organismo para sobrevivir en su habitat y reproducirse. Cuando estas pequeñas mutaciones se acumulan a lo largo del tiempo, llegan a alterar tanto el organismo original que se produce una nueva especie. Todo este complejo proceso, que para llegar al homo sapiens a partir de un primer organismo vivo monocelular, requirió 350'000, 000 de años, es lo que se ha venido en llamarse "selección natural".

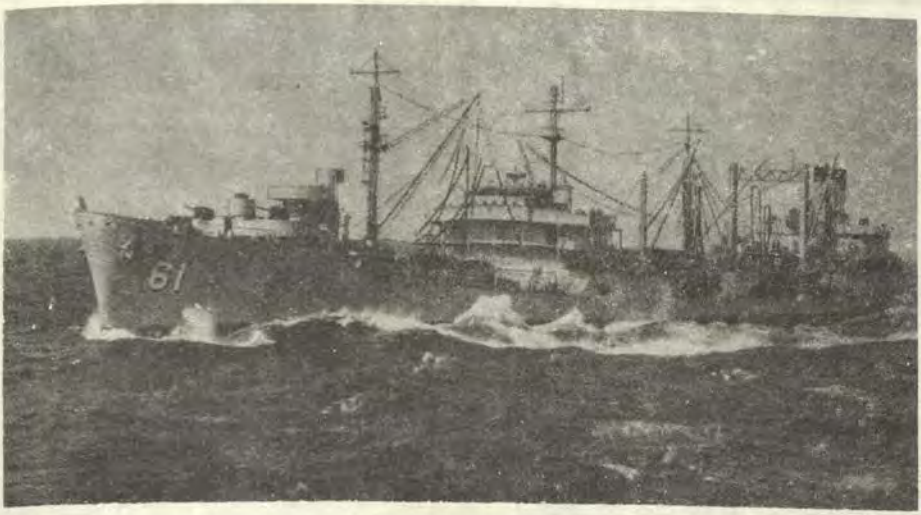
Desde esta perspectiva, y aún cuando pueda considerarse muy extensa como introducción ¿cómo podemos explicar la existencia del mareo y qué ventaja ofrece su existencia al hombre? La respuesta a esto último parece obvia, ya que ninguna ventaja puede obtenerse del referido malestar; y es por ello que algunos especialistas se refieren a él como una"anomalía" evolutiva. Treisman, por su lado, partiendo de similares principios, ensaya un enfoque diferente del problema.

De acuerdo a su planteamiento, el mareo no solo es una desventaja, sino que, además, tiende a incapacitar al hombre. Esto último debe generar una presión hereditaria para eliminarlo como rasgo desventajoso para la supervivencia. Situación similar se debe presentar en el mono, en algunas especies de pájaros e, inclusive, el bacalao, ya que todos ellos sufren de mareos que de alguna manera guardan similitud con el humano

¿Cómo explicar este aparente absurdo de la naturaleza?

El autor comentado sugiere que la explicación podría encontrarse en un efecto lateral de algún otro rasgo hereditario que sí tenga efectos beneficiosos. La idea principal de su teoría postula que la existencia de ciertas neurotoxinas (venenos que afectan el sistema nervioso) producen síntomas similares a los del mareo en lo que a descoordinación se refiere cuando el hombre las ingiere accidentalmente. Es fácil comprender que en determinado estadio de la evolución, algunos seres desarrollaron medidas de alerta para evitar un envenenamiento involuntario, medidas que sólo se podrían entender como reacciones en su propio organismo. En el ser humano estas medidas se vieron reflejadas en el sistema del equilibrio, a través de sus componentes principales: ojos, cerebro y sistema nervioso. A manera de "sistema de alarma temprana", estos elementos fueron "misionados" para detectar y eliminar, por la vía del vómito, aquellas toxinas que pudieran comprometer su existencia.

Hoy en día el hombre se alimenta con sustancias seleccionadas, no requiriendo emplear ese mecanismo de control de nuestros antepasados de la edad lítica, sin embargo, el rasgo hereditario habría persistido a través de nuestros genes. Uno de los argumentos que esgrime Treisman es que el síntoma del mareo no existe en los bebés ni en los cachorros, siendo pues condición propia de los adultos respectivos el poseerlos.






*Quienes navegan, y debido a los efectos del movimiento de las embarcaciones –en realidad, de todo vehículo–, saben lo que es el mareo y su secuela de desagradables sensaciones.*

Esto parecería indicar que la propia evolución cuidó de hacerlos aparecer sólo a partir del momento en que realmente fuesen a ser necesarios para el individuo portador. La preselección de alimentos que se efectúa, tanto para bebés como para cachorros, aleja la posibilidad de una intoxicación en esa etapa de la existencia.

Desafortunadamente para nosotros como para los animales precitados, el movimiento irregular de una embarcación activa el mismo sistema de alarma temprana que se desarrolló para eliminar las neurotoxinas en directa proporción a lo agitado que estos sean. Si Treisman está en lo correcto, el mareo no sería otra cosa que la respuesta correcta a un estímulo equivocadamente convocado.




*Placa existente en el monumento a Bouchard, en la plaza que lleva su nombre en Buenos Aires.*

# Hipólito Bouchard en el Perú 1820 – 1837

*César García Rossell* *

## CUARTA ENTREGA

El conflicto entre Perú y la Gran Colombia se tornaba inevitable por el giro poco feliz que iban tomando las negociaciones diplomáticas, azuzadas por la intemperante actitud del partido santanderista. Este partido, que para entonces gobernaba Colombia, tenía como enemigos tanto al Perú como a Bolívar, interesándole así crear dificultades entre ambos. Por todo esto el gobierno peruano, presidido por La Mar, procedió a dictar las medidas de emergencia exigidas por la situación de 1828. Entre ellas, quizá la más importante, estuvo la de llamar al servicio al almirante Guise y encargarle la reorganización de la escuadra nacional.

Guise aceptó y con la **Presidente** (ex **Protector**) y la **Libertad**, bajo el mando de García del Póstigo, zarpó hacia los puertos del norte a fin de vigilar los buques colombianos que navegaban por esas aguas. Cumplida esta misión regresaría al Callao en febrero de 1828. Fue un crucero brillante, pese a las pésimas condiciones en que se encontraba las naves, y como tal le mereció expresiones de agradecimiento por parte del gobierno. Al agradecer éstas, el almirante señaló: "Soy de los primeros que les trajo al Perú su independencia, y le sirvo desde entonces con el mayor entusiasmo y honor... Hay todavía heridas en mi cuerpo, de las que recibí al principio, combatiendo las fortalezas del Callao, que se vuelven a abrir de cuando en cuando, y tengo que curarlas de nuevo" (37).

Entre febrero y setiembre de ese año, la flota peruana es preparada para incursionar sobre el golfo de Guayaquil. Su constitución era la siguiente: la fragata **Presidente**, con 88 cañones, estaba con el casco gastado, los masteleros podridos y con escaso andar; la corbeta **Libertad**, la **Monteagudo** y la **Arequipeña**; algunas cañoneras y la división de transportes, conformada por algunos viejos buques.

La campaña naval comenzó con el viaje de la corbeta **Libertad** al golfo. El 31 de agosto, frente a la punta Malpelo, la nave peruana se trabó en feroz combate con la **Guayaquileña** y la **Pichincha**, rindiendo a ésta y averiando a aquélla. Esta acción aseguró nuestro dominio del mar y fue el primer capítulo de la campaña naval contra la Gran Colombia.

El 18 de setiembre el grueso de la escuadra, al mando de Guise, zarpa del Callao. Iba a bordo de la **Presidente** el general La Mar con su estado mayor y en los transportes, el grueso de las tropas expedicionarias. El desembarco se llevó a cabo en Paita, trasladándose a Tambogrande, que quedó así convertido en cuartel general. Terminada esa misión, Guise zarpó en cumplimiento de nuevas órdenes. Tomó la isla de Puná el 6 de octubre, dando inicio a la campaña naval sobre la ría guayaquileña. Amplio era el escenario donde les tocaría actuar a los buques nacionales, cubierto de esteros, islas y canales. Todo el mes de octubre y parte de noviembre permanece la escuadra en la isla capturada, observando los dispositivos del enemigo y enviando tropa de marina a tierra para sorprender a los puestos avanzados y destruir los focos de resistencia en Naranjal y Machala.

El enemigo había levantado fortificaciones a ambos lados de la entrada a la ría y construído obstáculos para el paso de las naves peruanas. Illingroth, comandante de la plaza, era un antiguo conocido de Guise, de la época en la marina británica. Las baterías de Las Cruces, del Muelle y de la Planchada contaban con piezas de grueso y mediano calibre. Una cadena cierra el paso entre las Cruces y Santay, sumando más dificultades a las que la naturaleza ofrecía, especialmente para las naves de gran calado.

La orden de avanzar sobre Guayaquil. finalmente es dada el 20 de noviembre. Los buques largan los trapos y rebazan el bajo del Chupador para fondear frente a Matorrillo. A las diez de la mañana del día 22, con la máxima crecida, las naves se lanzan decididamente hacia dentro, llevando en primer orden a las lanchas cañoneras. A las cuatro de la tarde la escuadra se pone a la vista del castillo de Las Cruces y comienza la acción que habría de durar tres días.

"Sorprendieron —dice Illingroth— a los vigías y, aprovechando de la buena brisa, se subieron sobre las baterías de Las Cruces y con descargas cerradas la inutilizaron" (38) De esta manera atraviesan los buques peruanos la parte angosta, sorteando los bajos la **Presidente** con sus veinte pies de calado. El 23 el avance continúa, pese al fuego enemigo, y durante la noche la escuadra llega frente a la aduana de la ciudad, y luego se repliega para evitar sorpresas. En esta última maniobra, ya con la vacilante avanzada, la fragata queda encallada de la peor manera, casi sin poder defenderse contra los cañones enemigos.. Durante toda la noche el buque varado es sometido a un sistemático hostigamiento por parte de los defensores, pese a lo cual, finalmente, a las diez de la mañana siguiente nuevamente se siente a flote la nave. Lejos de alejarse del lugar, la fragata vira en redondo para acallar al molesto cañón que la había ofendido sin ninguna posibilidad de respuesta. En este empeño coronado exitosamente, fallece nuestro almirante inglés. El mando es asumido por el teniente primero José Boterín, de la corbeta **Libertad**, quien de inmediato dispone la continuación del asedio.

Los restos del almirante son transportados al Callao en la **Joven Corina** donde también viajaba herido el guardiamarina Manuel Villar. Su buque había recibido 89 impactos de cañón en su casco y arboladura, sufriendo cincuenta y seis bajas. Las averías en la corbeta fueron menores, pero ambos buques necesitaban ser reparados para ulteriores operaciones de guerra. Por esta razón Boterín lleva a la escuadra a Matorrillo, quince millas aguas abajo desde Guayaquil. Aquí fondeará a la espera de órdenes y nuevas instrucciones del gobierno, pero sin que ello signifique descuidar el bloqueo.

## II

Boterín, antiguo oficial de la Escuadra Libertadora, era un marino dotado de aptitudes y cualidades sobresalientes y un extraordinario celo por el servicio, aparte de innatas condiciones de valor, intrepidez y decisión, méritos dignos de elogio. Entre sus acciones estaba el haber participado en la captura de la **Esmeralda**.

El bloqueo siguió adelante. La plaza de Guayaquil, con sus fortificaciones destruidas el 24 de noviembre, sin recursos de vida, sin medios de defensa, pues la tropa que la defendía había sido llamada a reforzar a Sucre empeñado como estaba en Cuenca, y sin noticias del Cuartel General del Libertador, debió capitular ante la escuadra peruana. Illingroth reunió, para consultar esa grave posibilidad, a su junta de guerra; y en base a la desesperada situación en que había quedado, completamente bloqueado, acordó entregar la plaza al Comandante de la escuadra peruana, pero de ciertas condiciones impuestas por la guerra.

El convenio quedó ajustado el 19 de enero, a bordo de la goleta **Peruviana**. En él se estipulaba la entrega de la plaza si en el plazo de diez días de firmado el documento no se tuviera noticias de una batalla entre los ejércitos de Perú y Colombia; y si, ocupada por los peruanos llegasen noticias de una derrota de La Mar, Boterín quedaba obligado a devolver la plaza al tercer día de ocurrido el desastre (39). Ese mismo día fue firmado el convenio por los delegados de Illingroth, coroneles Antonio Luzuriaga y Juan Ignacio Pareja, y por Boterín, tenientes de marina Acquaroni y Márquez.

Al día siguiente Boterín debía ratificar el documento, en su condición de jefe de la escuadra bloqueadora, sin embargo, el destino no quizo que tal cosa sucediera. La tarde del 19 de enero, cuando ya la entrega de la plaza era un hecho convenido por ambos adversarios, surgió en la ría guayaquileña, la fragata **Monteagudo**, que venía de Paita con pliegos urgentes del Cuartel General Peruano. Al mando llegaba Hipólito Bouchard, nombrado por La Mar comandante de la escuadra y como tal jefe del bloqueo.

Para reemplazar a Guise se había pensado inicialmente en García del Postigo, pero el comandante de **La Libertad** convalecía aun de sus heridas de Malpelo y no podía encargarse de un mando tan delicado. Surgió entonces el nombre de Bouchard quien no sólo era un marino prestigioso sino simpatizante al régimen de turno.

La presencia de Bouchard cambia el giro de los acontecimientos en Guayaquil. La ratificación del convenio, en consecuencia, corrió por su cuenta; sin embargo, no dejó de reconocer la parte que le correspondía a Boterín en tal éxito (40). Este, con ejemplar desprendimiento, aceptó el mando de la **Peruviana**.

## III

Bouchard conocía el Guayas, tanto su intrincada red de esteros y salientes como sus medios de defensa, ya que no en vano había actuado en este mismo escenario el año 1816 cuando en el curso de sus incursiones en el Pacífico había llegado con el almirante Brown a Guayaquil y combatido contra sus fuertes y baterías. No debe extrañarnos que valido de este conocimiento previo del golfo, su presencia al frente de la escuadra peruana diera mayor vigor e intensidad al bloqueo, y que, virtualmente, las operaciones llegaran al clímax de severidad y violencia, característica del carácter vehemente y duro tal vez del antiguo corsario

Desde el 19 de enero en que Bouchard asumió el mando de la escuadra, reemplazando a Boterín, y asumiendo de hecho la Comandancia General que investía Guise, el bloqueo se hizo intenso, cerrando a la guarnición de Guayaquil las posibilidades de recibir refuerzos, armamentos y víveres por el mar. Ni Suce ni el Libertador podían acudir en auxilio de los sitiados, por tener ambos toda su atención puesta en las operaciones terrestres ante la invasión del territorio sur colombiano por las fuerzas peruanas de La Mar. La suerte de Guayaquil dependía casi exclusivamente de su escasa guarnición (cuyo mando tenía Illingroth), demasiado inferiores e impotentes para conservar dicha plaza mucho tiempo más en poder de Colombia.

El plazo del convenio pactado entre la Comandancia de la Escuadra bloqueadora y las autoridades guayaquileñas se cumplió irremediablemente el 1 de febrero, fecha hasta la cual se carecía de noticias del curso de la guerra en el sector de Cuenca–Loja. Illingroth debió por lo tanto, cumplir lo estipulado y entregar Guayaquil, sus arsenales, parques y baterías. Antes que desembarcara la marinería peruana, Illingroth salió de la ciudad con los ochocientos soldados que habían defendido el Guayas.

Salvando la dificultad de la ría, la fragata **Presidente**, insignia de Bouchard, seguida por la **Libertad** y el **Arequipeño** fondeó frente al

malecón de Guayaquil, a tiro de pistola de las fortificaciones y de la ciudad. Bouchard tomó posesión de la plaza en nombre del Perú al mediar el día y entregó el mando de Guayaquil al coronel José Prieto. Guayaquil quedaba desde ese instante bajo la custodia de una división de 1500 hombres del batallón Ayacucho y dos compañías de artillería.

"Hoy día de la fecha –dice Bouchard en su nota a la Comandancia General de Marina– a las 3 de la tarde, ha fondeado la escuadra de mi mando en frente de la ciudad de Guayaquil para tomar posesión de la plaza"

"Mañana.–2 de febrero– deberá empezarse por los comisionados al efecto, la entrega de todos los útiles de guerra que se hallan existentes y también de los buques y lanchas cañoneras".

"Ya he hecho presente a S.E. el General en Jefe, la necesidad que hay de tropas para reforzar el punto y ponerlo a cubierto de las tentativas de los enemigos, que se han ido a situar a Daule. También pido la remisión de un buen jefe que se haga cargo del gobierno militar" (41)

## IV

Bouchard ha llegado al más alto escalón de su gloriosa carrera. No sólo es comandante general de la escuadra peruana y ocupa la misma cabina de la fragata **Presidente**, que albergara a Guise, sino que, además, personifica todo lo grande que tiene el Perú como nación libre y aguerrida, consciente de sus grandes destinos en América. Tanto así aprecia Bouchard el momento histórico que le cabe protagonizar que lo refleja en una hermosa proclama lanzada a los guayaquileños. En ella pide cooperación para, juntos, conseguir la verdadera felicidad de ese pueblo, víctima de las pasiones de los militares grancolombinos; e indica que es conveniente mostrar al mundo que la dignidad guayaquileña aun existe, "que abomináis a los tiranos y que sabéis vengar vuestros ultrajes; y contad siempre con los esfuerzos de los peruanos" (42).

## V

El encuentro de Tarqui, el 27 de febrero de 1829, resultó un revés para nuestras fuerzas terrestres; sin embargo, su magnitud ya que sólo habían sido comprometidas las vanguardias de ambos ejércitos– no justificó el tratado de Jirón, firmado al día siguiente. En este apresurado pacto se estipulaba la devolución de Guayaquil a Colombia y en consecuencia, abandonar todo aquello por lo cual había combatido y muerto

Guise y los nuestros. Bouchard, al recibir a los comisionados colombianos que viajaron al puerto para reclamar su devolución, con cartas del propio La Mar en tal sentido, se negó rotundamente a ello, escribiendo al gobierno en Lima, para pedir instrucciones al respecto. La carta, fechada el 11 de marzo, portaba el sentir, tanto suyo como de los oficiales de la escuadra y la guarnición peruana en Guayaquil. Finaliza su misiva expresando lo siguiente: "Yo espero que al poner a U.S. esto en conocimiento del Supremo Gobierno queriendo reparar el honor nacional, tome a bien nuestro procedimiento y me imparta las órdenes para mis procedimientos, igualmente que los auxilios que necesita la Escuadra y que necesitará consiguiente al tiempo que se demora y movimientos que deba hacer" (43). Las presiones a las que se vio entonces sometido fueron de diversa índole. Por un lado, el ejército colombiano pudo hostilizarlo debido a la anulación del nuestro, por otro lado el cónsul británico, que exigió, indebidamente, el cumplimiento del tratado. Pese a todo, Bouchard no se dejó amilanar y, por el contrario, desplegó gran actividad con sus buques; envió dos a Panamá para capturar o, en su defecto, quemar un buque colombiano; otros cinco pasaron a Paita para embarcar tropas que debían reforzarlo; y permanecía en la ría sólo con la **Presidente** y la **Libertad**. Respecto a sus planes para defender el puerto, es reveladora la carta que enviara el 13 de abril a un amigo suyo. En ella expone que de todos los caminos que pueden tomar los colombianos sólo puede ofenderlos por el de Cerritos, pero que ello era lo menos probable que sucediese; si tomaban la ruta de La Sabana "me voy a tierra mandando la artillería con una compañía de marina, y veremos si podemos hacer algo. Me parece que ésta sucumben los señores bolivianos pues no hay otro remedio para nosotros que vencer o morir, para que no nos quede el triste nombre de cobardes" (44).

Los refuerzos, finalmente, llegaron, pero la desgracia estaba próxima. El 18 de mayo de 1829, se produjo un terrible incendio a bordo de la fragata **Presidente**, el mismo que fue combatido por la tripulación durante varias horas; sin embargo, nada pudo hacerse y el fuego alcanzó la santabárbara cuando ya la nave había sido evacuada. Los últimos en retirarse de a bordo fueron Bouchard y Prunier, comandante de la fragata este último, quienes ni siquiera alcanzaron a hacerlo en una embarcación sino lanzándose al agua. Un inmediato proceso fue instaurado en el cual quedaron involucrados Bouchard y todos los oficiales del buque.

El consejo de oficiales superiores, tras casi un año de deliberaciones, acordó, finalmente, dejarlo en servicio activo pero sin destino alguno, motivo por lo cual se dedica a sanear lo relativo a sus haciendas en Nazca. Se mantendrá en tal condición hasta 1833, por lo menos, cuando queda definitivamente retirado. Ya en esta condición pasa a hacerse cargo de sus propiedades, , poniendo en las faenas hacendarias el mismo empeño y rigor que había puesto sobre las cubiertas de sus buques.

Lejos estaba de saber qué tan distinta era la vida a bordo de la rural; y cuando lo descubrió fue ya demasiado tarde. Uno de sus esclavos negros lo asesinó la noche del 4 de enero de 1837, poniendo fin a esa vida tan plena de aventura y valentía.

La iglesia de San Francisco Javier, de la provincia de Nazca albergó sus restos desde aquel entonces hasta 1962, año en que, en un gesto que nos ennoblece, fueron repatriados a la Argentina a bordo del crucero del mismo nombre. La búsqueda e identificación de los mismos había sido árdua, ya que los años se habían encargado de borrar casi todas las huellas del marino galo; sin embargo, el esfuerzo que desplegáramos entonces la comisión nombrada por el Centro de Estudios Histórico Militares del Perú se vio así coronado.

REPUBLICA PERUANA

Cuartel General en Loja, a 12 de enero de 1829

Sr. Coronel encargado del Despacho del Ministerio de Guerra y Marina S.C.

Queda enterado el General Presidente de la República de haber nombrado el Supremo Gobierno al Capitán de Navío don Hipólito Bouchard, Comandante de la fragata de guerra Presidente, encargándole accidentalmente la dirección de las operaciones de la escuadra. En consecuencia se ha comunicado esta determinación al que actualmente ejerce el mando de ella por comisión. Lo digo a US. en contestación.

Dios guarde a US.

Mariano CASTRO

Doc. Archivo de Guerra, Lima.

Partida de Defunción del Capitán de Navío Hipólito Bouchard

Año del señor de mil ochocientos treinta y siete, en seis días del mes de enero, yo el Licenciado D. Isidro Pacheco, cura interino de esta doctrina, de San Juan Bautista del Ingenio, di sepultura eclesiástica con cruz alta en la bóveda de esta iglesia de San Francisco Xavier, Viceparroquia de esta Doctrina, al cuerpo difunto del Capitán de Navío don Hipólito Bouchard, con mas de sesenta años de edad, que fue muerto antes de anoche, a las siete, por sus propios esclavos súbitamente, por lo que no testó ni recibió sacramento alguno, para que conste lo firmo.- ISIDRO PACHECO.

Libro 3 de Bautismos, Matrimonios, Defunciones. Todas las partidas están mezcladas. Años de 1836–1848, página 2.–Archivo de la parroquia de San Juan Bautista del Ingenio.

Nota puesta al margen de esta Partida: Que pagó 4 reales y 4 dineros por derechos de inhumación.

## CONCURSO "REVISTA DE MARINA", 1985

El año pasado, tras algunas décadas en que no se convocara, la **Revista de Marina** reestableció su concurso anual. Para tal efecto, fueron tres las áreas en que se le dividió: tema anual (referido al Gran Almirante del Perú Miguel Grau), tema libre y fotográfico. Al concluir el plazo estipulado fueron declaradas vacantes la primera y última área; y tras un detallado examen de los trabajos remitidos para el "Tema Libre", se otorgaron los siguientes premios: primer lugar al artículo "El combate naval de Jambelí", del capitán de navío (r) José Valdizán Gamio; segundo lugar para "Sucesos a bordo del **B.A.P. Almirante Grau** con ocasión de la caída de Leguía - 25-08-1930", del teniente primero Jorge Ortiz Sotelo; y tercer lugar para "La Antártida y su caudal económico", del capitán de fragata Carlos Tubino Arias–Schereiber.

El presente año, satisfechos con los logros alcanzados en el concurso anterior y esperando tener similar respuesta en las otras dos áreas. convocamos nuestro concurso sobre las bases que se estipulan a continuación.

### BASES GENERALES

a) Pueden participar todos nuestos lectores, presentando más de un trabajo si lo considera necesario. Deberán hacerlo en sobre cerrado con seudónimo en la parte de afuera, dirigido a "Concurso Anual **Revista de Marina**, área . . . . . "

b) La fecha tope para recepcionar los trabajos será el 1 de setiembre de cada año.

c) El jurado calificador correspondiente, uno para cada área, efectuará un análisis de fondo y forma para cada trabajo, preseleccionando los diez mejores. En una segunda fase se les asignará el orden de mérito y la Dirección de Información se encargará de hacerlo conocer a los seleccionados.

d) Los premios para las dos primeras áreas ("Tema del Año" y "Tema Libre"), serán de S/. 2'000,000 para el primer lugar; S/. 1'000,000 para el segundo y S/. 500,000 para el tercero. En el área de fotografía serán de S/. 500,000 para el primer lugar en las dos categorías posibles (color y blanco y negro) y 200,000 para el segundo puesto en cada una de ellas.

e) Los premios serán entregados en ceremonia especial que se llevará a cabo en el mes de octubre de cada año.

f) La **Revista de Marina** retendrá los trabajos recibidos por un lapso no mayor de un año, pudiendo publicarlos o no en dicho plazo. En el caso de publicar un trabajo recibido para el concurso, el colaborador recibirá el premio correspondiente a la categoría de su artículo, conforme se señala en la tarifa que aparece antes del contenido de cada número.

## BASES ESPECIFICAS PARA EL AREA "TEMA DEL AÑO"

a) La intención de esta área es promocionar la investigación y el ensayo literario para exponer de una manera original el tema propuesto, que este año será "Las armas navales" (incluyendo las aeronavales, submarinas, de infantería de marina, etc.)

b) Los originales que se remitan deberán cumplir con las normas formales para los colaboradores de la Revista, que aparecen en la contratapa posterior de cada número.

c) La extensión mínima de los trabajos presentados será de doce páginas, sin contabilizarse notas, bibliografía ni ilustraciones.

## BASES ESPECIFICAS PARA EL AREA "TEMA LIBRE"

a) La intención de esta área es promocionar la investigación o el ensayo literario de algún tema de interés para nuestros lectores. Estos pueden abarcar aspectos de historia marítima o naval, de derecho marítimo del problema antártico, de estrategia naval peruana, informática naval sociología naval, transporte de cabotaje, el problema de nuestra marina mercante, sanidad naval y, en fin, de multitud de otros asuntos.

b) Los originales que se remitan deberán cumplir con las normas formales para los colaboradores de la Revista, que aparecen en la contratapa posterior de cada número.

c) La extensión mínima de los trabajos presentados erá de doce páginas, sin contabilizarse notas, bibliografía ni ilustraciones.

## BASES ESPECIFICAS PARA EL AREA "FOTOGRAFIA"

a) La fotografía como arte y ciencia tendrá cabida en este aspecto del concurso. Vale decir, se apreciarán los trabajos remitidos desde el punto de vista estético y desde el punto de vista técnico.

b) Las dimensiones serán las que se indican a continuación para cada modalidad: fotografía a color 13 x 18 cms.; transparencias de 6 x 6 cms. o de 35 mm.; en blanco y negro, será de 18 x 24 cms.

c) Las fotografías no premiadas, pero señaladas como meritorias por su calidad, recibirán la suma de S/. 20,000.

# Revista de Marina

## ILUSTRACIONES DE CARATULA, 1985

Continuando con la difusión de obras pictóricas de carácter naval, que tanta aceptación ha generado entre nuestros lectores y personas de uno u otro modo vinculadas a nuestra Marina de Guerra, el presente año la REVISTA DE MARINA contendrá en sus carátulas, como temas motivacionales, cuadros relacionados a buques veleros en las destacadas acciones que les cupo en su época y en nuestra historia. En las presentes páginas, las ilustraciones sobre ellos.

El Director

*Enero*
*Abril*



*1. Guerra de la Independencia. Ataque de Guise a los fuertes del Callao. 6-7 de octubre, 1824*

*Mayo–*
*Junio*



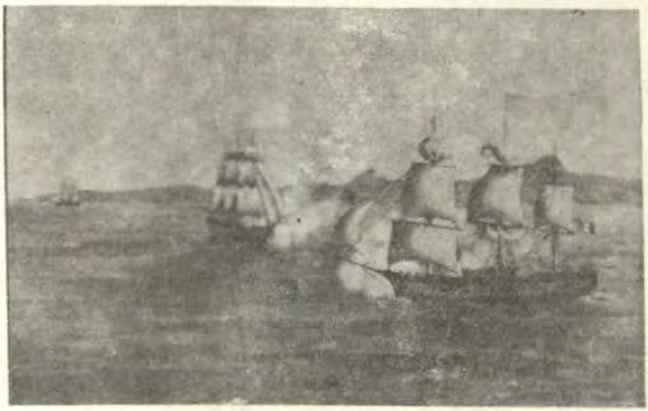
*2. Conflicto con Inglaterra. Combate naval de Pacocha.- 29 de mayo, 1877.*

*Julio*
*Agosto*



*3. Expedición Libertadora. Fragata La Argentina en aguas del Callao. Octubre de 1820.*

*Setiembre–*
*Octubre*



*4. Guerra con Colombia. Combate de Malpelo. 31 de agosto, 1828.*

*Noviembre*
*Diciembre*



*5. Guerra con Colombia. Combate de Guayaquil. 22-24 de noviembre, 1828.*



*Impreso en los Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina*


MARINA DE GUERRA DEL PERU

SOMOS UN PAIS TAMBIEN MARITIMO. TRABAJEMOS PUES POR TENER SIEMPRE UNA PODEROSA MARINA DE GUERRA, GUARDIANA PERMANENTE DE NUESTROS INTERESES EN LA, DE SIEMPRE, Y POR SIEMPRE, PRIMERA DE SUS LINEAS DE DEFENSA: EL MAR.



**DIRECTOR**
Capitán de Navío AP
Carlos Ponce Canessa

**Dirección y Administración:**

Dirección de Información

de la

Marina

MINISTERIO DE MARINA
Teléfono 314620 – 125
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima - Perú

Las ideas y opiniones v
tidas en las páginas de
ta Revista son de exclu
va responsabilidad de l
firmantes. Ni la Marina
Guerra del Perú, ni la R
*vista de Marina,* su pub
cación oficial, se identif
can, pues, necesariamen
con los criterios de qu
nes son los autor

# Revista de Marina

Año 78 No. 2
Volumen No. 374

MAYO – JUNIO 1985


## CONTENIDO


| | Pág. |
|---|---|
| EDITORIAL | 130 |
| LA PRIMERA GENERACION NAVAL DE POSTGUERRA<br>C. de F. A.P. (r) Dr. Fernando Romero P. | 132 |
| DIAGNOSTICO C$^3$I<br>C. de F. A.P. Jean Jesu Doig Camino | 152 |
| SUCESOS A BORDO DEL **BAP. ALMIRANTE GRAU** CON MOTIVO DE LA CAIDA DE LEGUIA<br>C. de C. A.P. Jorge Ortiz Sotelo | 163 |
| COMBATE NAVAL DE IQUIQUE<br>C. de N. A.P. (r) José Valdizán Gamio | 183 |
| EL FUTURO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL PERU<br>C. de F. A.P. (r) Luis Felipe Villena G. | 199 |
| LA MARINA PERUANA: 1821 – 1945<br>Adrian English<br>*Traducción: Tte. 1. A.P. César A. de la Cruz Salcedo* | 205 |
| LA MARINA OCEANICA<br>Hugo G. Cárdenas Mandujano | 211 |
| JUSTICIA MILITAR: Soporte de la Justicia Nacional | 228 |
| COMBATE DEL 2 DE MAYO<br>José Carlos Martín | 233 |
| UNA FAMILIA DE LINAJE MARINERO<br>Manuel Zanutelli Rosas | 237 |
| Actualidad Institucional | 246 |

## PRESENCIA Y ACCION CIVICA DE LA MARINA EN LA AMAZONIA

El 29 de mayo último, la Marina de Guerra conmemoró en Iquitos los cincuenta años de activos servicios de las cañoneras fluviales **Amazonas** y **Loreto** en las zonas del nor-oriente peruano. La trascendencia de la fecha fue realzada con la presencia en tal celebración del Comandante General de la Marina, del Jefe del Estado Mayor y de vicealmirantes y contralmirantes jefes en los diversos mandos navales.

La solemnización de tal efemérides nos da motivo para hacer referencia y destacar la esforzada y permanente labor de la Marina de Guerra en la vasta región de nuestra amazonía; labor tesoneramente cumplida a través de sus hombres y la utilización de sus unidades y equipos. Este actuar de la Marina en servicio del país ha tenido concreta expresión en las dos grandes proyecciones que su ejecutoria ha sentado en aquellos ámbitos de la patria: una de ellas ha tenido por objeto la afirmación de la soberanía y de la peruanidad, el cimentar y afianzar la convicción nacionalista, ante la inmediatez y las influencias de los países vecinos; la otra lo constituye su indesmayable labor en interés del bienestar y desarrollo de las poblaciones compatriotas diseminadas en aquellos parajes.

A mediados del siglo pasado, no podían considerarse definitivamente establecidas las líneas demarcatorias en las fronteras del territorio amazónico. La colocación de hitos, a este respecto, con Brasil se registró en 1866; con Colombia se firmó un tratado en 1922, pero hubimos de ir a un enfrentamiento armado diez años después, y es de esperar que Ecuador, en respeto al protocolo de 1942, entienda que nada hay, nada puede haber, que sea materia de reclamo territorial por parte suya con desmedro del suelo peruano. Resulta pertinente hacer esta referencia para destacar la labor pionera y proficua de nacionalidad de la Marina de Guerra aquellos años en el nor-oriente de la nación; años, por lo demás, en que —factible y explicable ello por el desconocimiento y la inaccesibilidad, entonces, de las boscosidades— sus áreas podían ser objeto de ocupación y aún sus poblados y concentraciones humanas pasibles de influencias y asimilación.

En enero de 1864, una flotilla fluvial al mando del Contralmirante Ignacio Mariátegui llegó a Iquitos. Esta impronta de la Marina de Guerra fue de importancia decisiva en aquella remota y virgen región del país. De ello se derivaría el nacimiento y posterior crecimiento y auge de nuestra ciudad y puerto amazónico, foco de influencia y bastión de la peruanidad en aquellos lejanos ámbitos. En realidad, el paso previo

para la irrupción y el surgimiento del nor-oriente en nuestra imagen nacional y política se había dado en enero de 1861. En dicha fecha, el presidente Castilla había decretado la fundación de un departamento marítimo–militar que facilitase los medios de comunicación de Loreto con el Atlántico; el mariscal había ordenado también, para este efecto, la construcción, en Inglaterra, de cuatro naves fluviales, **Morona, Pastaza, Napo** y **Putumayo**, las que, con el pabellón bicolor en sus mástiles, cumplieron infatigables y fecundos periplos recorriendo el difícil y duro curso de los ríos undosos.

Y acaese y se cumple, por imperio de los hechos, la ejecutoria prócer de la Marina de Guerra: la construcción de la Factoría Naval de Iquitos y de sus talleres que fijó el asentamiento y marcó el punto de partida de la ciudad fluvial; las operaciones de crucero, con expediciones y exploraciones –penosas y sacrificadas éstas, riesgosas de modo general para la salud y aún con peligros para la vida– que permitieron descubrir áreas y espacios aún ignotos... Y, en los casos producidos –Angoteros, Torres Causano, La Pedrera, Rocafuerte–, también se ejerció la defensa de la soberanía e integridad de la patria.

Labor no menos meritoria de la Marina es la cumplida por ella en relación al bienestar de las comunidades loretanas y el desarrollo regional. Acordes al tiempo, hoy –como ayer– los buques de la Fuerza Naval de la Amazonía surcan y recorren los innúmeros ríos conteniendo en todo ellos henchidos mensajes de peruanidad, así como firme voluntad de asistencia y colaboración. El servicio cívico fluvial cubre los aspectos de salubridad, educación y apoyos al agro; también, acciones de auxilio y ayuda ante situaciones de emergencia. Las unidades navales llevan a bordo, en sus cívicos empeños y para las tareas y programas a cumplir, médicos, profesionales y personal de apoyo especializado, amén de los equipos y el material indispensables a sus cometidos y finalidades.

Tutela de nuestra sobreanía y afirmación de la peruanidad, pues, en un primer momento, y servicio cívico y constante esfuerzo hacia el mejoramiento y desarrollo regional posterior y permanentemente, con esta expresión puede compendiarse la labor y la ejecutoria de nuestra Marina en la amazonía a más de un siglo de su decisiva y fecunda presencia en esos ámbitos de la nación.

EL DIRECTOR

# La primera generación naval de post-guerra

*Capitán de Fragata A.P. (r)*
*Dr. Fernando Romero*

La Marina de Guerra del Perú llegó a su apogeo en 1868 en que tuvo una magnífica escuadra que únicamente se parangonaba con la imperial del Brasil. En la década siguiente no sólo perdió ese puesto sino también fue totalmente destruida. Resulta conveniente examinar los últimos años del siglo pasado y los primeros del presente, para tratar de advertir los efectos que esto produjo en el Perú. Hay que usar para ello una aproximación historiográfica que comprenda tanto el criterio generacional con relación a los marinos coetáneos durante un lapso de treinta años, como también el enfoque cronológico de la que fue resurrección naval de postguerra durante la treintena 1889 – 1919, tomadas estas dos fechas con la elasticidad que el asunto requiere.

Entre los acontecimientos que sobresalen aparece por entonces el deseo de formar nuevas promociones de oficiales. Esto llevó a establecer escuelas navales que resultaron trashumantes entre buques, pontones y edificios terrestres (**Perú**, Santa Sofía, **Iquitos**, los edificios de Bellavista y La Punta). Se comienza a comprar buques, hasta que, como imponente picacho cordillerano, al fin se ve llegar la creación del ministerio de Marina, durante el segundo gobierno de Leguía.

Que conozcamos, no se ha rendido hasta ahora el homenaje colectivo que merece esa primera generación de postguerra; ni se han destacado los prototipos de la misma, aclarando la situación del medio en que actuaron. En verdad el Perú era por entonces un país doblegado por la derrota militar, avergonzado de aquellos gobernantes que provocando la bancarrota fiscal y que ocupándose más de sus querellas intestinas que del país, provocaron la crisis. Pero, como en la leyenda del ave fabulosa que los antiguos creían que solía renacer de sus propias cenizas, esa generación de postguerra se mostró como hijuelo o retoño de un recio tronco naval que el conflicto pudo derribar; pero que no por ello había muerto. Aquellos que oyeron las tristes canciones de cuna existentes en un país doblegado e invadido por el enemigo, resucitaron a la esperanza de un futuro mejor escuchando la digna voz de sus superiores que tuvo acentos que auparon el espíritu de las promociones egresantes. Los nuevos oficiales fueron hombres sobrios, pacientes ante la miseria fiscal, ardientemente ansiosos de reconstruir la

Marina y el Perú. De allí su afán de perfeccionarse profesionalmente, así como de refinar sus talentos científicos y literarios. Gracias a ello brillaron en la vida civil, tan escasa de hombres a causa de las víctimas de la guerra, desempeñando comisiones de importancia, formando parte o presidiendo sociedades y cenáculos, enseñando en la Universidad de San Marcos. Los egresados de las escuelas navales quizá no pasaron el número de 150 guardiamarinas. Pero tan reducida cantidad se compensó mediante la excelente calidad de un grupo que poseía una mística elevada. En éste, el recuerdo de la Marina que había aceptado voluntariamente la muerte durante una guerra infausta, hizo del almirante Grau el símbolo del patriotismo, del espíritu de sacrificio, de la dignidad profesional y de la entrega devota y sin limitaciones. La Marina no fue para esos hombres una carrera o una ocupación en que se miden sueldos, se comparan ventajas y se compran acciones que reditúen buena vida, con casa propia y automóvil con chofer. Se dieron íntegramente a la patria. ¿Qué menos podía esa generación entregar, si la precedente había ofrendado calladamente su propia vida?.

El recuerdo de la guerra adquirió durante los comienzos de este siglo una peculiaridad de importancia. Se incorporó en la vida institucional como una experiencia consciente, es decir, como una vivencia. No podía dejar de experimentarse encontrados sentimientos cuando se mencionaban hechos relacionados con la derrota y con el heroísmo. En las aulas trashumantes, en tierra y en los buques modestísimos o apontonados; adonde se volvían los ojos se encontraba (pobreza en los uniformes y orgulloso brillo en las miradas) a los oficiales y jefes que en modestos cargos públicos, al mando de navecitas y lanchas, o incorporados en las fuerzas terrestres, habían sobrevivido a la hecatombe. Todos eran dignos de respeto, constituyeron ejemplos de elevada conducta y tuvieron que hacer con la preparación profesional de las nuevas promociones de oficiales. Pero, indudablemente, entre ellos descollaron dos: los comandantes Carvajal y Villavicencio, quienes conservarían sus prestigiosas vidas hasta el 20 de setiembre de 1935 y el 20 de diciembre de 1923, respectivamente, obteniendo la clase de vicealmirante que por entonces el Estado Peruano sólo otorgaba en raras ocasiones. El primero de ellos había alcanzado ya renombre desde que en 1865, como ayudante del comandante Panizo, se mantuvo al lado del gobierno constitucional; y por el valor que demostró el 26 de octubre de 1869 al cruzar con la **Napo** el Pongo se Manseriche. Había sido "el hombre de Grau" a bordo del **Huáscar**. Geógrafo, explorador y personaje público, dos veces fue ministro de Estado, y después llegó a vicepresidente del Perú, por elección. En cuanto a Villavicencio, refulgía aún por la audacia y la gran calidad profesional con que al mando de la **Unión** había entrado y salido de Arica el 18 de marzo de 1880 burlando el bloqueo impuesto por la poderosa escuadra chilena.

Nombrado ministro de Guerra y Marina por Cáceres, con quien había hecho la campaña de la Breña después de hundir la **Unión**, posteriormente desempeñó cargos navales de importancia, en el país y en el extranjero, habiendo sido senador por Ancash y el Callao y presidente del Partido Constitucional. Mi promoción alcanzó todavía a convivir un breve lapso con estos dos marinos de superior calibre, y participó en el triste pero merecido homenaje que el Perú les tributó al conducir sus restos mortales a la Cripta de los Héroes.

El ejemplo de estos jefes y de los otros veteranos de la guerra fue una lección diaria que contribuyó a que, en medio de su pobreza, la plana mayor de nuestra institución no arriara su bandera. Como los hidalgos españoles venidos a menos que saben ocultar sus harapos, esos hombres conservaron su dignidad, continuaron viviendo como caballeros. En un país que a pesar de contar ya más de medio siglo de independencia conservaba una tónica de corte virreinal, en la que, quienes desempeñaban altas posiciones se sentían todopoderosos, los jefes navales no se dejaron maltratar, estuvieran en la actividad o en el retiro. La lucha fue difícil y duró casi medio siglo. Aun después que se creara el ministerio de Marina, hubo altivas renuncias de oficiales generales y de jefes que no toleraron que se quisiera mellar su dignidad. Decoro en el comportamiento y respeto por sí mismo fue la consigna que se impuso ese personal, con desprecio hacia toda consideración utilitaria y sin humillarse ante los mandones.

El grupo de los sobrevivientes de la guerra de 1879 estaba formado por hombres sazonados no sólo en el Perú sino también en Europa y en los Estados Unidos. Estos jefes conocían a fondo las marinas de los países más adelantados y esto les permitió comprender que el Perú tenía que mandar afuera a los mejores guardiamarinas, para que en esos países se perfeccionaran ya que por entonces no teníamos buques, y que a causa de nuestra probreza no podíamos montar apropiadamente escuelas profesionales.

Fuimos afortunados en que se nos ayudara; y seguramente esto se debió al prestigio que los marinos peruanos se habían ganado el 2 de mayo de 1866, el 29 de mayo de 1877 (en Pacocha) y durante los seis meses de la fabulosa campaña del **Huáscar**, en 1879. Cuatro fueron los países que acogieron hidalgamente a nuestros jóvenes oficiales. Uno de ellos (Francia) ya lo había hecho a mediados del siglo XIX. Otro, Estados Unidos, se había negado en tal época a recibirlos. En cuanto a los otros dos (España y la Argentina) poseían marinas de guerra a las que nos acercábamos por primera vez.

Fue una experiencia valiosísima la que adquirió nuestra marina de guerra durante el lapso que comenzó en 1901 y que duró veinte años, aproximadamente. Recogió lo mejor de cada país, creando un fondo de conocimientos profesionales que permitió comparaciones valiosas que institucionalmente resultaron muy útiles. Pero, más aún, como el número de guardiamarinas que salió al extranjero fue relativamente crecido, el horizonte social, económico y cultural del cuerpo de nuevos oficiales se amplió apreciablemente gracias a esa compra y venta de experiencias que se forma en las cámaras de los buques de guerra, en las cuales se combinan elementos a veces muy dispares, pero que a la postre terminan por homogenizarse. Durante los seis primeros años salieron a perfeccionarse 40 guardiamarinas aproximadamente, aunque egresaban promociones formadas sólo por cinco personas. El primer grupo fue a la Argentina, que durante los gobiernos de Pellegrini, Sáenz Peña, Uriburu y Roca, había adelantado mucho en su rehabilitación económica, haciéndose rica y también democrática en el aspecto electoral, a tal punto que su buque-escuela paseaba una orgullosa bandera por todos los mares. El segundo grupo de nuestros guardiamarinas fue a la Marina de Guerra de los Estados Unidos, ya profesionalmente de importancia desde mediados del siglo pasado. Las becas nos fueron concedidas entre el final de la primera administración de Theodor Roosevelt y el comienzo de la segunda. Ese fue, en la política internacional de los Estados Unidos, el inicio de su interés en Hispanoamérica, en que nació "el corolario de la Doctrina Monroe" destinado a aliviar la presión europeo sobre nuestros países, aunque a veces usando un grueso garrote. Los guardiamarinas que fueron a España, lo hicieron a poco de que ese país hubiera sufrido la humillante derrota de su escuadra en la batalla naval de Santiago de Cuba. Comenzaba el reinado de Alfonso XIII y había allí anhelo de comprensión fraternal con sus ex-colonias americanas, inclusive con aquellas que, como el Perú, mostraron orgullosa independencia que llegó a suscitar el conflicto de 1865–1866. En cuanto a Francia, se hallaba por entonces en un período de vivificación monárquica que era propicio a que nos reabrieran los elementos de su marina de guerra como ocurrió en mayor grado cuando el Perú contrató poco después una misión naval.

No cabría narrar en el espacio concedido a este ensayo, los principales acontecimientos en la Marina de Guerra durante el lapso de que tratamos. Tal tarea corresponde a quien el Instituto de Estudios Histórico–Marítimos se la asigne en la **Historia Marítima** que está publicando. En nuestro artículo queremos presentar solamente un bosquejo sociológico de lo que vivió la primera generación naval de postguerra. Para ello hemos focalizado nuestra atención en tres jefes que, en el lapso que estudiamos tuvieron una importante y larga actuación no sólo en

la Armada, sino también en el gobierno nacional. Los tres comenzaron su carrera la primera década del presente siglo, y la terminaron, con la más alta jerarquía naval, poco después, a mediados de la centuria. Los tres empezaron a brillar tempranamente (en promedio, apenas alcanzaron al grado de capitán de fragata), y desde entonces hasta su muerte sus opiniones tuvieron mucho peso en la Marina, cuando no fueron decisorias. Contaron con algunos enemigos en la Institución y en el ámbito político nacional; pero, en general, fueron respetados y se les tuvo por hombres honestos, responsables, decididos, leales y caballerosos.

El primero, Carlos Rotalde Gonzales del Valle, hijo del médico que sobrevivió el combate de Angamos en el **Huáscar**, ingresó en la escuela de formación de oficiales en 1900, y al graduarse como guardiamarina se le mandó a perfeccionar sus conocimientos en los Estados Unidos. A su vuelta resultó un excelente oficial, tanto por su formación técnica y marinera como por su sicología. Siempre sobresalió en ella un sentido de estricto cumplimiento del deber, que era garantía institucional, y una firmeza de carácter hecha como de roca de una altura andina. Gracias a tales rasgos sicológicos, en forma corajuda hizo frente a situaciones muy difíciles que se presentaron en el país y en la institución durante las dos oportunidades en que fue ministro de Marina.

El almirante Roque Saldías Maninat ingresó en la Escuela Naval ocho años después que el almirante Rotalde. También fue hijo de un sobreviviente naval de la guerra, que estuvo en Arica, en los combates del **Manco Cápac** con los buques enemigos, y fue llevado a Chile como prisionero. A pesar de la diferencia de edad que mediaba con el contralmirante Rotalde, se puede decir que tuvo en la dirección de la Marina una permanencia que duró más que la de cualquier oficial almirante de la institución, llegando a ser dos veces ministro del Ramo, una de ellas con el desempeño simultáneo de la presidencia del consejo de ministros. A diferencia del contralmirante Rotalde, que era hombre de pocos amigos y hasta podría calificársele como adusto, el contralmirante Saldías ("Roque", para sus contemporáneos) era hombre alegre y reidor. Abrigaba un amor ardiente por la Institución y se dió a ella íntegramente. Quizás fue esta actitud la que lo hizo importante desde que era capitán de corbeta. Apartó de manera inmisericorde a quienes consideró malos y tuvo marcadas preferencias por ciertos grupos que merecían reconocimiento, según su concepto. Durante su larga actuación en el gobierno de la Marina dejó, en resumen, una obra provechosa.

Al tercero de los tres jefes que hemos seleccionado, lo tomamos como prototipo. No es que se quiera aquí dar a entender que sobrepasara a los otros en cualidades y merecimientos que lo singularicen, sino para facilidad de nuestra relación ya que contamos con más datos para su biografía. También encontramos conveniente que cronológicamente

se halle entre los dos antes mencionados, en cuanto concierne a su edad. Así mismo, que le tocara actuar durante uno de los períodos más críticos que hasta ahora ha vivido el Perú durante el siglo XIX; y también que su especialización científica le diera más relieve nacional y hasta internacional.

Federico Díaz Dulanto nació el 9 de agosto de 1888, es decir, pocos días después que se restablecieran las escuelas de guardiamarinas y de grumetes, durante el gobierno de Cáceres. Fue el segundo hijo del matrimonio de Fidel Díaz Vásquez y Mercedes Dulanto, que tuvo seis vástagos. Médico el padre, ejerció su profesión principalmente en la negociación minera que en Cerro de Pasco tenía Fernandini, incursionando también en la política nacional que lo impulsó hasta su incorporación en la Cámara de Diputados. Aunque la familia vivió algún tiempo en esa ciudad andina, la educación de los hijos determinó que, mayormente, el hogar familiar radicara en Lima, más precisamente en el romántico Barranco del Puente de los Suspiros, las grandes casonas señoriales y la umbrosa plaza mayor con retretas semanales y un afamado baile de máscaras en el Carnaval. La educación escolar de Federico tuvo lugar en dos colegios privados que por entonces igualaban en prestigio al Guadalupe del grupo liberal de mediados del siglo XIX: el colegio de Nuestra Señora de la O y el Labarthe. Buen estudiante en los mismos, y en su domicilio asiduo lector de cuanto libro caía en sus manos, poseía conocimientos más amplios que el promedio de los adolescentes de su edad. No es de extrañar que sin ninguna dificultad aprobara los exámenes de ingreso en la Escuela Naval, quedando registrado en ella el 4 de abril de 1903. Contaba 14 años 8 meses de edad.

El joven alumno Díaz Dulanto formó parte del número más elevado de ingresantes que la Escuela tuvo en doce años. Se trataba de 24. De entre los coescolares (es decir, el total de quienes habían entrado en 1901 y 1902, más aquellos que pertenecían a su promoción, y quienes estuvieron uno o dos años más atrasados) los nombres que, debido a sus méritos, más recordamos quienes pertenecimos a la segunda generación de postguerra, fueron Héctor Mercado, Federico Taboada, José Carrillo, Víctor Escudero, Joaquín Sevilla, Grimaldo Bravo Arenas, Víctor Barrios, Germán Narváez, Alejandro Valdivia y Daniel Caballero y Lastres.

Cuando el adolescente Díaz Dulanto se incorporó en 1903 a la Escuela Naval que funcionaba en el pontón **Perú**, el contralmirante Villavicencio dejaba la dirección para actuar como ministro de Guerra y Marina, entregando aquel cargo al capitán de fragata Pedro Gárezon que lo desempeñó solamente hasta diciembre. Su sustituto fue el capitán de navío Toribio Raygada, bajo cuya dirección Díaz Dulanto fue nombrado **aspirante de marina** el 6 de marzo de 1905.

Durante el segundo semestre del año predicho comenzó la tarea de reorganización de la Escuela, adaptándola a un patrón francés bajo la inspiración del capitán de fragata de la marina de esta nacionalidad Paul de Marguerye. Asumió este la dirección al comenzar 1906, poniéndose en práctica los nuevos planes, que Marguerye experimentó durante dos años. De acuerdo con los mismos Federico Díaz Dulanto rindió exámenes de graduación al finalizar ese año. Obtuvo el primer puesto como guardiamarina, el 31 de diciembre. Así comenzó, de manera sobresaliente, una carrera naval en que continuamente descolló.

El fruto de su consagración escolar lo saboreó de inmediato. Su nombre fue uno de los que se agregaron en la lista de oficiales muy jóvenes (Althaus, Olivera, Stiglish, Juan Salaverry, Taboada, Aubry) que a órdenes del capitán de navío Melitón Carvajal (jefe de la Comisión Naval en Europa) y de los comandantes Ontaneda, Buenaño, León y Santillana, tripularían los recién adquiridos cruceros **Grau** y **Bolognesi**. Federico Díaz Dulanto y su compañero de promoción Alejandro Valdivia fueron añadidos al número de ocho guardiamarinas que por méritos contraídos ya se habían incorporado en la Comisión, el 4 de enero de 1907. Después de ocho meses en Londres, y ahora formando parte de la plana mayor que en el **Grau** comandaban el capitán de navío J. M. Ontaneda y el capitán de fragata Pedro Buenaño, volvió al Callao. Sólo permaneció en ese crucero poco menos de cinco meses. Debido al sobresaliente curso escolar que había hecho en la Escuela, recibió otra distinción profesional: el 21 de julio de 1907 partió a Europa donde se le mandaba para que, incorporándose como becario en la Marina de la República Francesa, perfeccionara sus conocimientos "técnicos y profesionales". Un año y poco más de tres meses, la mayor parte de ese tiempo embarcado en el buque-escuela de aplicación **Duguay-Trouin**, permaneció en el servicio naval de Francia el guardiamarina Díaz. Lo que por entonces aprendió estaba llamado a determinar buena parte de su actividad profesional durante veinticinco años de su carrera. La Marina de Guerra de Francia contaba con un brillantísimo grupo de jefes que eran hombres de ciencia y de una calidad que ocupaba el primer rango en Europa, en competencia con Gran Bretaña. Cuando se mencionaba el **Observatoire de Paris**, el **Connaissance des Temps** y el **Service Hydrographic de la Marine**, se estaban pronunciando denominaciones de cosas con mucho peso en el planeta. La cronometría naval francesa contaba con ocho o diez constructores de primera clase y esto permitía ya observaciones astronómicas en todo tiempo y en cualquier lugar. Escuchar una conferencia de Villarceau o poder comprar y leer **Les nouvelles méthodes de Navigation** de Ladieu, permitía distanciarse mucho de quienes en el Perú alcanzaban privilegios parecidos. El **Duguay-Trouin**, por otra parte, estaba en la mar en forma permanente, realizando trabajo de campo (observaciones astronómicas, levantamien-

tos hidrográficos en las posesiones francesas del Africa septentrional y de las Antillas Menores) como también recogiendo datos oceanográficos del Canal de la Mancha y del Mar del Norte. A quien conozca esta información no ha de extrañarle que cuando el alférez Díaz Dulanto volvió al Callao, al terminar su beca, poseyera conocimientos teóricos y prácticos sobre Astronomía, Geodesia e Hidrografía, tan extensos y profundos que en poco tiempo lo colocaron a la cabeza de los pocos especialistas de esa clase con que contaba el Perú. Antes, sin embargo, se acercó a una experiencia que aunque resultó breve y no culminó, felizmente, en un conflicto armado, fue provechosa para un joven oficial de marina. A bordo del **Bolognesi**, al que había sido nombrado en noviembre de 1908, comandado por el capitán de navío N. P. León y el de corbeta Biélich, su buque cooperó en el transporte de 20,000 soldados que se movilizaron al Norte, listos a atacar al Ecuador, país que se negaba a acatar el fallo arbitral del rey de España.

La actividad científica de nuestro biografiado comenzó el 1° de febrero de 1912, cuando siendo un teniente segundo que contaba sólo 24 años de edad, fue puesto a disposición del ministerio de Relaciones Exteriores para que formara parte de una comisión demarcadora de nuestros límites con el Brasil. Comprendía esta tarea la fijación de los linderos del sur del Yavarí hasta el río Yaverija, lo cual tomó casi tres años. Desempeñó su cometido con tal eficacia que se le mandó a Francia e Inglaterra para que comprara instrumentos y material para nuevos trabajos geodésicos y astronómicos. Adquirió en esa forma prestigio científico que lo hizo persona indispensable para esa clase de comisiones que fueron frecuentes durante ese decenio y el siguiente. Se le destacó al Norte a verificar un trabajo de campo que permitiera organizar el impuesto al petróleo. A petición de la Sociedad Geográfica de Lima, en 1916, hizo determinación de coordenadas geográficas de Oroya, Huancavelica, Ayacucho, Abancay y Cusco. En 1917 cooperó en la Comisión de Límites de Bolivia. En 1926, como jefe de astronomía de la Delegación Peruana de Límites con Chile, dirigió los trabajos de una manera que ha llevado a Basadre a decir en su **Historia**... (XIII, 284) que en ella "fue notable la contribución que... aportó en 1926 el grupo de oficiales que comandaron Díaz Dulanto y Labarthe". Su contribución en el área de conocimientos de que venimos tratando, terminó cuando en 1926 se hizo cargo de una dependencia que bajo sus órdenes se reabrió con el nombre de Servicio Hidrográfico y Faros del Ministerio de Marina, que había permanecido cerrada a poco de que fracasara la que se había creado el 20 de junio de 1903. Su consagración y eficiencia respecto a estas ramas del saber humano, se vió premiada cuando poco después formó parte en la tarea internacional de fijar el polígono de longitudes del mundo. Entre una y otra de las varias comisiones astronómicas y geodésicas que se le confiaron, el teniente Díaz

Dulanto tuvo la oportunidad de mostrar la solidez de sus conocimientos navales; pero en verdad lo hizo fugazmente. En marzo de 1916 volvió al **Grau** por un año. Después se le destacó al Estado Mayor y luego se le nombró profesor de la Escuela Naval en la que enseñó otras materias que había perfeccionado en Francia, país muy adelantado en las materias científicas de las mismas: Balística, Explosivos y Material de Artillería.

En julio de 1919, cuando ya es capitán de corbeta, recibe un nombramiento que por entonces es muy honroso para su edad y su reciente ascenso: segundo comandante del **Grau**. No dura allí sino poco más de seis meses. Como anteriormente hemos dicho, su eficiencia en asuntos astronómicos lo hace indispensable cuando precisa terminar la demarcación territorial, esta vez con el Brasil. Sin embargo, a mediados de junio de 1921 recupera su puesto en el **Grau**, en el que permanece hasta el 5 de mayo de 1922. Por fortuna para él, en su próxima colocación va a durar aproximadamente tres años, lo cual le da la primera oportunidad de demostrar las condiciones de que está dotado para desempeñarse en forma brillante como un jefe de marina integral.

Al estado de postración económica en que cayó la Flotilla Fluvial de Guerra del área amazónica durante la década de los setentas, se sumó el impacto que todo el país recibió a causa de nuestra derrota en la guerra con Chile. No es de extrañar que el segundo decenio del 900 se abriera en 1920 con el golpe separatista que ese año encabezó en Iquitos el capitán Guillermo Cervantes. El personal naval no participó en esa revolución; pero tampoco dispuso de fuerzas armadas para combatirla. El material a flote cayó en manos de los revoltosos, quienes utilizaron las cañoneras y lanchas y las dejaron abandonadas en los ríos. Felizmente los vientos renovadores que impulsaban el resurgimiento de nuestra marina oceánica también llegaron a Loreto. El hombre que supo aprovecharlos fue el capitán de corbeta Federico Díaz Dulanto, nombrado el 5 de mayo de 1922 jefe de la Flotilla y capitán del puerto de Iquitos. Durante el lapso de casi tres años en que actuó en esa capacidad, "fue fecunda y tenaz la tarea realizada", según la juzgó un escritor loretano. El resultado de esa obra de madurez (Díaz tenía 34 - 37 años de edad) mostró que el joven jefe, que tanto había vivido entre cuerpos celestes y ángulos esféricos, no por eso se había alejado de la realidad terrestre. Fue la primera vez que se mostró íntegramente, dando a conocer su claro juicio, su pragmatismo, su incansable dedicación al trabajo, así como los largos alcances que lograban sus ojos bovinos, y el procedimiento arquitectural con que solía armonizar masas y espacios. En las tres ediciones que se han impreso de la historia

de la marina fluvial de que somos autores, hemos dedicado no menos de siete páginas a la detallada enumeración de la fecunda labor de reconstrucción y prospección que el comandante Díaz realizó durante el lapso de tres años en que permaneció en Iquitos. No cabe detenerse aquí para detallarla. El lector podrá medir su importancia, si le presentamos un esbozo. Estudió y expuso la política a que la Fuerza Fluvial debía ceñirse en sus relaciones con la comandancia militar y las guarnicias de frontera, así como con la prefectura departamental en cuanto a las directivas emanantes del ministerio de Relaciones Exteriores. Estableció los principios de utilización y adiestramiento del personal superior y subalterno de la región. Analizó la calidad y las necesidades del material a flote. Reorganizó técnicamente la marina mercante fluvial, creando la capitanía de Yurimaguas. Trazó el plan de levantamiento de la carta geográfica del departamento político de Loreto, especificando la necesidad de equipo y de personal para realizar tal proyecto de vital importancia nacional. Fue en su tiempo que se creó la base fluvial de Itaya, se reiniciaron los viajes de exploración hidrográfica y se adquirió en Inglaterra la segunda **Napo**, que a quien esto escribe le tocó comandar durante el conflicto de Leticia, y que sólo recientemente ha teminado su vida después de desempeñarse como buque–hospital.

Al volver al Pacífico después de su proficua labor en el Oriente, el comandante Díaz Dulanto fue nombrado a la Escuela Naval, donde estuvo sólo tres meses pues se le encargaron las nuevas misiones astronómicas y geodésicas que en páginas anteriores se han mencionado. A causa de estas obligaciones estuvo cuatro años destacado al ministerio de Relaciones Exteriores, o revistando en la Dirección del Material y en la de Personal. Por fin, el 29 de setiembre de 1930 se reincorporó del todo en la Marina de Guerra, como jefe del Estado Mayor de la Escuadra, iniciando una nueva e importante etapa de su carrera. Aunque plagada de peligros sirvió para confirmar condiciones personales que le permitieron salir siempre airoso.

Su permanencia en la Amazonía y sus tareas astronómicas y geodésicas habían mantenido al comandante Díaz Dulanto algo apartado de una realidad naval que durante el decenio de los veintes había entrado en una estapa de efectivo mejoramiento. Esto se debía, principalmente, a la autonomía administrativa que había logrado desde que el 13 de octubre de 1920 se creó el ministerio de Marina; y a la manera eficaz en que una misión naval norteamericana, contratada ese mismo año,

cumplió funciones de asesoría, orientación y dirección efectiva ya que sus miembros, vistiendo nuestros uniformes, ocuparon los cargos principales en el Estado Mayor General, la Escuadra, la Escuela Naval y todas las otras dependencias. En cuanto al material a flote, aumentó con los submarinos R—1, R—2, R—3 y R—4, mejoró apreciablemente con las reparaciones y la instalación de quemadores a petróleo en los buques, y se mantuvo en continua rutina de entrenamiento y de ejercicios, viajando en nuestras costas y el extranjero. Como oficial de submarinos que fuera por entonces quien esto escribe, recuerda que nuestra rutina anual era ocho meses efectuando cinco inmersiones semanales, en el Callao, tres meses navegando en convoy con el resto de la Escuadra en el "crucero de verano" y un mes de recorrido integral de motores y acumuladores. La Escuela Naval pasó a ser el mejor centro superior nacional de estudios técnicos y sus cadetes los más laureados campeones de atletismo y deportes del Perú. Se crearon la Escuela Superior de Guerra, la Base de Submarinos de San Lorenzo, la Base Aeronaval de Ancón, el Hospital Naval de Bellavista y, a partir de 1929, la Marina tomó el control del Cuerpo de Aviación del Perú, inaugurando, al costo de la vida de varios oficiales, el servicio aéreo a la selva, así como había establecido el mejor sistema de comunicaciones por radiotelefonía.

El optimismo y la estabilidad que reinaban en la Marina se rompieron en 1930. Una de las causas fue la dura crisis económica del capitalismo mundial, que por entonces causó en nuestro país un trastorno financiero tan serio que en cierto momento obligó a reducir los sueldos de los empleados públicos y fuerzas armadas en un porcentaje que variaba entre 3 o/o y 15 o/o. La otra causa tuvo carácter político pero en buena parte se produjo como reflejo de aquella. El 22 de agosto de dicho año se sublevó la guarnición militar de Arequipa, encabezada por el comandante Luis M. Sánchez Cerro. Hizo circular un manifiesto a la Nación, que contenía frases de duro análisis de la **Patria Nueva** así como de patriótica esperanza nacional: "Hace más de once años que sufre el Perú, los crecientes desmanes de un régimen corrupto y tiránico en el que se aúnan la miseria moral y la protervia política. Dentro y fuera del país, dejaba las huellas de sus atropellos y de sus villanías", expresaba, añadiendo una solemne promesa: "Y convocaremos a elecciones generales, dando para ello las más amplias garantías como no hay antecedentes en nuestra vida republicana".

La rebelión encontró bastante eco nacional a causa de la poca simpatía con que el electorado había contemplado las dos reelecciones del presidente Leguía. Este gobernante encontró apoyo solamente en la Marina, aunque era de carácter limitado no obstante el interés con que ese mandatario le había dado autonomía administrativa y material a flote, pues no dejábamos de comprender los fallos del "oncenio". La tradición anticivilista de la **Patria Nueva** había herido algunas raíces

políticas navales; para imponer nuevos sistemas. Desde que llegó al Perú la Misión Naval Americana se vio precisada a actuar con mano dura; y los jefes y oficiales jóvenes, ahora con mejor preparación, comenzaban a desplazar a los más antiguos y menos aptos. No es de extrañar que la caída del presidente Leguía fuera ocasión que sirvió para mostrar que existían algunas diferencias de criterio en el personal de la Marina de Guerra. Leguía se refugió a bordo del **Grau**, donde se izó su insignia. Pidió que lo condujeran a Panamá, con lo que estuvo de acuerdo la mayoría de la plana mayor de ese buque, a partir del segundo comandante: pero a la altura de Ancón se enrumbó al Callao, obedeciendo la presión de la Junta de Gobierno que un día después cesó de existir siendo reemplazada por otra presidida por el coronel Sánchez Cerro y de la cual formaba parte el comandante Carlos Rotalde, único de la Marina entre seis militares. Iba a tocar a esta nueva junta enfrentarse durante seis meses a una profunda crisis que no sólo afrontaba dificultades políticas, sino también hacendarias e institucionales. Como consecuencia de las mismas surgiría en el horizonte político nacional la figura del capitán de fragata Federico Díaz Dulanto.

Ante la primera aparición de una agrupación obrera organizada, de la insurgencia comunista y de la creciente fuerza que con inusitada rapidez tomaba el APRA, que acababa de crearse, hubo consejeros del coronel Sánchez Cerro que hicieron nacer en la Junta un temor de que las próximas elecciones no favorecieran a este caudillo. Con el objeto de eliminar tal peligro el 2 de febrero un decreto-ley dispuso que la consulta popular tuviera lugar mientras el coronel Sánchez Cerro permanecía en el poder, violándose así el manifiesto de Arequipa y siguiéndose el ejemplo que más había dañado el prestigio de Leguía. Se debió a esa disposición, según parece, que ese mismo mes hubiera una rebelión militar en el Callao y, en conexión con ella o en forma independiente surgieron motines o protestas en Cusco, Piura, Lambayeque y Arequipa. Para sofocar esta última, el 27 salieron del Callao los transportes **Rímac** y **Apurímac** conduciendo tropas que bajo el mando del comandante Gustavo Jiménez debían sofocar la rebelión de Arequipa.

Las inquietudes y preocupaciones, así como el descontento que ocasionaba la situación, llegaban a la Marina tangencialmente, sólo como a paciente pues no se le consultaba sino muy ocasionalmente, quizás por su debilidad cuatitativa en cuanto a efectivos humanos y porque hacía muy poco tiempo que se regía por sí misma mediante el ministerio de Marina y Aviación creado por Leguía. No obstante, la mayoría de los jefes más jóvenes así como casi el total de los oficiales, no dejaban de examinar y comentar con inquietud y algo de disgusto el panorama político, manteniéndose aparte hasta que la crisis comenzó a tomar el cariz de que se incubaba una guerra civil, fenómeno este que

siempre y en todas partes constituye un gravísimo peligro nacional. Que sepamos, no hubo en la institución reuniones masivas ni cábalas. Sin embargo, cuando se produjo una reacción, las decisiones que se adoptaron fueron tan concordantes que parecían el resultado de largas y numerosas deliberaciones. Quizás influyó en ello el respeto de que gozaba el jefe que, sin ninguna ambición personal y con la dignidad que caracterizaba su vida profesional, juzgó que era su deber compulsar los sentimientos de los jefes y oficiales que a sus órdenes servían en los buques de guerra.

El 27 de febrero de 1931 el contralmirante Alejandro G. Vinces, comandante general de la Escuadra, ordenó que en el buque insignia se reunieran con él y su estado mayor todos los comandantes de las unidades a flote, más un oficial delegado de cada una de ellas, seleccionado libremente por sus compañeros. Cuando esto ocurrió, el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto (jefe de estado Mayor de la Escuadra), por disposición del almirante Vinces informó sobre lo que significaba la salida del **Rímac** y **Apurímac** con tropas, dió a conocer a quienes se habían reunido en el **Grau** algunas insinuaciones que el Comandante General había recibido de varios comandantes, y también manifestó el deseo que el almirante Vinces experimentaba de conocer las opiniones de quienes estaban presentes.

Por ser el oficial más joven entre los del conjunto, y de acuerdo con la tradición naval, tocó al teniente segundo (promovido a este grado poco antes) Fernando Romero (representante de la oficialidad del submarino **R**–3) el primer turno en la expresión de sus sentimientos y en un enjuiciamiento del problema que había promovido la reunión. Recordó la actitud de la Marina, encabezada por el entonces comandante Miguel Grau, cuando en julio de 1872 se negó a participar en el levantamiento de los coroneles Gutiérrez, y dió a conocer que un buen número de oficiales opinaba que debía impedirse el viaje de los transportes de tropas, a fin de evitar que se propagara una guerra civil. Este parecer resultó prácticamente unánime conforme hablaron los jefes y oficiales. El Comandante General dispuso el zarpe del buque insignia, que a 6.00 a.m. del día siguiente alcanzó a los transportes a la altura de San Gallán. El teniente Romero, a quien se había adscrito al estado mayor de la Escuadra el día precedente, llevó al jefe de la fuerza expedicionaria (comandante Gustavo Jiménez) una comunicación en que se le daba a conocer la decisión de la Escuadra, y se le pedía que los transportes recalaran en Pisco donde sus tropas debían quedar incomunicadas con tierra. El mismo oficial a quien se acababa de nombrar fue enviado a Arequipa en un avión militar de caza, como correo de gabinete ante la Junta del Sur, a cuyo personal debía también entrevistar, de manera extraoficial, a fin de conocer sus reacciones ante la actitud asumida por la Escuadra. Al volver de ese lugar, el mismo día, recibió la

orden de preparar el borrador del manifiesto a la Nación, en que el Comandante General de la Escuadra daba a conocer las razones que justificaban la actitud que la Marina había asumido. El texto del documento en cuestión era el que aparece en las líneas que siguen, el cual reproducimos en su integridad por considerarlo poco conocido por el personal naval.

"LA MARINA DE GUERRA DEL PERU A LA NACION.-Conciudadanos: Pronto hará una semana que el Perú se ensangrienta en una guerra civil que no sólo lo daña moralmente sino que también, impidiendo el desarrollo de la vida normal del país, nos hunde más, si cabe, en el abismo de miseria en que nos encontramos.- La Marina de Guerra, que hasta hoy ha contemplado con el interés patriótico con que una institución de su clase debe hacerlo, el desarrollo de la vida política del Perú, serenamente, con la fuerza material de que dispone, con la fuerza moral que le da su inmaculada tradición y con la certeza de que los peruanos depositan en ella toda su confianza, ha decidido encarar el Problema del Momento.- No se le escapa la responsabilidad que sobre sí toma, tampoco la torcida interpretación que espíritus obcecados puedan dar a sus actos, ni el daño que pueda caer sobre sus miembros. La historia en el futuro y los manes de nuestros héroes en el Infinito aprobarán este paso decisivo que va a dar la Marina y el plan que piensa llevar a cabo. Antes de hacer conocer a la opinión pública--que es la única llamada a juzgar nuestros actos--las medidas que va a adoptar, cree que debe exponer la verdad de la situación actual, que la Marina puede conocer merced a su servicio de comunicaciones.- En el sur de la República se encuentran levantadas las fuerzas que ocupan Cuzco, Puno, Arequipa y Mollendo. Estas fuerzas tratan de avanzar sobre la Capital para derrocar a la actual Junta de Gobierno. Si su efectivo no les permitiera dar este paso, no por ello sería menor el peligro que para el Perú pueden representar en estos momentos las complicaciones imprevistas y de carácter inmensamente más serio que de esta situación pudieran desprenderse.- Igual aspecto presenta el norte de la República: Piura y Paita están en manos de las fuerzas armadas y Chiclayo acaba de unirse a éstas. Es decir, las más importantes zonas agrícolas y comerciales del país se encuentran desligadas de la Capital.- Como no se logra llegar a un acuerdo, la Junta de Gobierno envía contingentes armados a combatir a los jefes sublevados. Y para compensar la debilidad en que esto pone a Lima y Callao, está armando al elemento civil que, falto de disciplina y de principios de moral militar, puede en cualquier momento convertirse en peligro para el orden social.- Como esta situación no puede seguir, la Marina, decidida a ejecutarlo en cualquier forma propone el siguiente plan:

1ro. No permitir el desarrollo de la guerra civil. 2do. Entregar

provisionalmente el Poder a una Junta de Gobierno compuesta de: el Presidente de la Corte Suprema en actual ejercicio, quien la presidirá; de un miembro representativo del Ejército y otro de la Marina, e integrada por elementos civiles de reconocida honradez y patriotismo quienes serán elegidos por los tres miembros anteriores.- La Armada reconoce ampliamente los principios que animaron la revolución del 22 de agosto, aprueba que la sanción recaiga sobre los malos peruanos que intervinieron nefastamente en el gobierno pasado llevando al país a la ruina, y promete velar por el cumplimiento del manifiesto de Arequipa, patrióticamente presentando al Perú por el teniente coronel Luis M. Sánchez Cerro.- La Marina impide en estos momentos que prosigan su viaje al Sur las fuerzas embarcadas en los transportes Rímac y Apurímac, a fin de evitar más derramamiento de sangre; envía al Norte y Sur aviones cuyos conductores invitarán a los jefes de las fuerzas beligerantes a deponer sus actitudes bélicas y a que concurran a un cambio de ideas con los miembros de la actual Junta de Gobierno de Lima, a bordo del B.A.P. "Almirante Grau" - bajo la garantía de la palabra de honor del Comandante General de la Escuadra, -de suerte que lleguen a conciliar los ideales patrióticos que han motivado sus distintas actitudes y se pongan de acuerdo respecto a la manera más acertada de llegar a la forma conciliatoria--nueva Junta de Gobierno--propuesta en este manifiesto.- La escuadra espera no tener que recurrir a ningún acto de fuerza para obtener el fin que persigue.- Peruanos: Ayudad a la Armada Nacional en la noble misión de paz que se propone y confiad en que en la Institución que dio al Perú la gloria de Angamos no tienen cabida ambiciones de partido, ni tendencias personalistas.- Al ancla, Callao, 27 de febrero de 1931.- El Comandante General de la Escuadra.- Alejandro G. Vinces".

El paso decidido y honroso que dio la Marina tuvo para el país la consecuencia benéfica que se deseaba. El 1° de marzo la junta gubernativa que en Lima presidía el comandante Sánchez Cerro publicó en los diarios un comunicado en que daba a conocer que se había ordenado suspender las operaciones militares. Citaba también a una reunión en Palacio, a un grupo de personas notables entre los cuales había representantes del Clero, de la Corte Suprema,de los Municipios, de los partidos políticos, directores de diarios y presidentes de agrupaciones de profesionales y de clubes de importancia. Se reunieron ese día cuarenticinco personas ante las cuales el comandante Sánchez Cerro y los ministros renunciaron. Inmediatamente los asambleistas acordaron constituir un gobierno provisorio compuesto del presidente de la Corte Suprema, el jefe de estado mayor general del Ejército y el comandante general de la Marina. El comandante Sánchez Cerro abandonó el palacio gubernamental y se instaló en el Hotel Bolívar, acompañado del capitán

de navío Héctor Mercado, jefe de su casa militar, quien seguía así la caballerosa fidelidad de los edecanes navales para con los presidentes caídos, cualquiera que fuese su suerte.

Los días que siguieron, hasta el 11 de marzo, fueron socialmente movidos e inciertos, y esto a causa de la falta de preparación política de los altos jefes navales como consecuencia del desapego de los mismos respecto a tal actividad. Estas características explican cómo en diez días la Marina abandonó el control político del país, que había logrado el 28 de febrero. Lo que ocurrió durante ese lapso, por otra parte, constituyó la mejor comprobación de la pureza patriótica que movió a los protagonistas navales que, sin haber incubado designios personalistas que estuvieron basados en planes bien y anteladamente preparados, dieron un paso de gran importancia nacional y luego, en bandeja de oro, entregaron lo hecho a quienes eran políticamente más baqueanos, o a quienes abrigaban esa clase de ambiciones, justificadamente o no. La secuencia de lo ocurrido tuvo la característica que a continuación se detalla.

El 4 de marzo la Junta de Arequipa se impuso ante la tripartita que había reemplazado a la renunciante que presidió el comandante Sánchez Cerro, al no aceptar las condiciones que Lima exigía; y esto obligó a prometer la entrega del poder supremo al respetado político antileguísta don David Samanez Ocampo. Sin embargo, al día siguiente el comandante Gustavo Jiménez se apoderó del gobierno mediante el apoyo de las fuerzas desembarcadas del **Rímac** y **Apurímac**, a las cuales el almirante Vinces se había negado a quitar las armas, en un gesto respetuoso del Ejército Nacional. Al haber exigido el comandante Jiménez que el presidente de la Corte Suprema dejara de pertenecer a la Junta Provisoria, por solidaridad con ese respetable magistrado el almirante Vinces abandonó Palacio y se retiró a su buque insignia, negándose a conferenciar con el comandante Jiménez, como éste se lo pedía, a menos que fuera a bordo del **Grau**. El día 6 se presentaron a este buque el comandante Mercado y el Alcalde de Lima, a pedir al contralmirante Vinces su participación en una nueva junta de gobierno, lo cual el contralmirante rehusó. Ante la solicitud que le formularon para que entonces nombrara a alguien, se negó nuevamente a hacerlo, expresando que eso correspondía a los jefes y oficiales. Dispuso que en cada buque se verificara una elección. En ésta la mayoría seleccionó al capitán de fragata don Federico Díaz Dulanto, quien dejó la jefatura de estado mayor de la Escuadra y pasó a formar parte de la que se llamó "Junta Transitoria de Gobierno" y que estuvo formada por el mencionado jefe y el coronel Roberto López (director de la Escuela Militar), teniendo como presidente y tercer miembro al comandante Gustavo Jiménez. A la llegada a Lima del Sr. David Samanez Ocampo, cesó en

sus funciones la predicha junta, siendo sustituida por la Junta Nacional de Gobierno que presidía este político y que quedó compuesta por seis civiles (escogidos de diversos grupos y regiones territoriales) un militar y un marino que siguió siendo el comandante Díaz Dulanto que asumió la función de ministro de Marina y Aviación. Este dispuso que el teniente segundo Fernando Romero tomara el cargo de secretario del Ministro, siendo de advertir que lo había conocido solamente el 27 del mes precedente, con motivo de la reunión convocada en el buque insignia por el contralmirante Vinces.

El medio año comprendido entre el pronunciamiento del comandante Sánchez Cerro y el comienzo de la administración de la junta presidida por Samanez Ocampo fue un lapso que Basadre describe como "una de las etapas más llena de incertidumbre y de inestabilidad en la historia del Perú republicano". Luego añade: "Hubo en Lima, en menos de siete meses, seis movimientos militares de carácter político, y la insignia del poder presidencial cambió cinco veces de poseedor... En el período de un mes se produjeron seis insurrecciones militares y durante varios días funcionó un gobierno en Lima y otro en el Sur, este último dividido en una junta castrense y una junta civil. La amenaza de un desquiciamiento nacional era evidente...". No es raro, por eso, que el 23 de marzo de 1931 se produjera un motín de los clases y soldados del cuartel de Santa Catalina, quienes apresaron a sus oficiales. El sargento segundo Víctor Huapaya se ciñó una espada de oficial y presentó un pliego de reclamos y peticiones entre las cuales figuraba la separación del servicio de todos los altos jefes del ejército y el fusilamiento del ex-presidente Leguía. No es de extrañar que, por entonces se comentara en Lima que al darse a saber al poeta Martín Adan , después de veinte días de tranquilidad, que había estallado un nuevo motín, éste exclamara: "¡Vaya! Ya volvimos a la normalidad..."

Al quebrantamiento disciplinario que se ha mencionado se añadía la agitación de carácter social que reinaba en el obrerismo, así como la crisis económica y hacendaria que, por reflejo de la que existía en los Estados Unidos y Europa, nos había afectado en tal forma que los empleados públicos (incluyendo a los elementos castrenses) con frecuencia dejaban de recibir sus sueldos durante varios meses. Dirigir el país en esas condiciones no era, por cierto, una tarea placentera, o siquiera fácil. Sin embargo, la Junta que comenzó a gobernar el 11 de marzo, se puso a la altura de las circunstancias, librando al Perú de un peligro enorme. David Samanez Ocampo, hombre probo, patriota, esforzado, puso al servicio de la causa su entereza y su experiencia política. Otros miembros de la Junta carecían de esta última, pero supieron superarse. Dos de la fuerza castrense se revelaron como hombres públicos. El comandante Jiménez se mostró político nato, con

mucha ambición pero también con mucho patriotismo y gran valentía. La opinión del comandante Díaz Dulanto adquirió enorme peso en la Junta. Aventajaba a todos los otros en experiencia de vida y en conocimientos científicos y prácticos; poseía, además, don de gentes, jovialidad y astucia socarrona. Dos anécdotas de esa etapa ayudan a conocer la sicología del distinguido jefe.

Colaboraba con el Ministro un oficial joven que a las excelentes cualidades de que estaba dotado añadía rasgos de carácter de impetuosidad y de excesiva diligencia que no se avenían con la parsimonia y reflexividad de aquel jefe. Cierto día en que trataba de forzar una decisión ministerial, el comandante Díaz le dijo: "Mire, Fulano: hay dos maneras de cruzar un río en que abundan los lagartos. Una de ellos es avanzar lentamente entre estos animales, dando vueltas para no perturbarlos mientras duermen pacíficamente al sol. La travesía toma tiempo indudablemente; pero su realización es segura. La otra manera es tratar de cruzar derechamente el vado, apartando a golpes a los lagartos que se interponen a nuestra marcha. Usted quiere seguir ahora el segundo sistema, que es el rápido y directo. Se lo prohibo. Los apaleados lagartos se van a unir contra usted y se lo comerán, de modo que no vamos a alcanzar la deseada orilla". En cuanto a la otra anécdota, nació en circunstancias en que un jefe que era hijo de un hombre de ciencia, lo cual le hacía creer que la sabiduría se puede absorber por ósmosis, insistió en pedirle que la Marina imprimiera un libro que había escrito para exponer una peregrina teoría que sobre la zona de terremotos del Sur había elucubrado. Ante el asombro que el oficial ayudante del Ministro experimentó no sólo por la aquiescencia de éste sino también por el elevado número de ejemplares con que contaría la edición, el comandante Díaz se explicó en estos términos: "Mientras mayor cantidad de libros se impriman, mayor también será el número de gente que se cerciorará de que este hombre es un loco y eso nos ayudará a salir de él".

Queda descrito en las páginas precedentes el panorama en que se movió la junta de gobierno presidida por David Samanez Ocampo, que logró para el país un lapso de quietud propicio a que se reanudara la vida democrática, sin que cesara la enconada lucha entre sanchecerristas y apristas, es decir, entre los que en la jerga del hampa política eran llamados "las damas de la Parada" y los "calzones con blondas". Los primeros tenían el respaldo de la gran mayoría del Ejército, así como del agonizante civilismo. Los segundos gozaban del apoyo de los intelectuales independientes, las universidades, los profesionales y ciertos grupos de la pequeña burguesía. El indicio mayor de que reinaba la democracia estuvo en la realización de las elecciones generales y en la entrega del poder al triunfante candidato Sánchez Cerro que juró el cargo el 8 de diciembre de 1931, no comenzando su período guberna-

tiva con la deseada normalidad pacífica, ya que cumplió las amenazas formuladas durante su campaña, obligado por las circunstancias. La "Ley de emergencia, defensa social y seguridad interior" estableció un clima político de tensión. En cuanto al comandante Díaz Dulanto, volvió a asumir la jefatura del Servicio Hidrográfico, hasta el 21 de diciembre de 1932, en que cesó en el cargo y fue colocado por el Ministerio en la situación de disponibilidad, ocurrencia que no causó extrañeza dada la tradición de genocidios que en las fuerzas armadas ocurrían cuando cambiaba el gobierno de la Nación. Esta vez la diáspora fue breve porque el Presidente no duró mucho en el poder. Un intento contra su vida, la prisión y deportación del comandante Jiménez, la mutilación del Congreso por apresamiento de los representantes del APRA, los levantamientos de los marineros del **Grau** y **Bolognesi**, y el fusilamiento de los cabecillas el 13 de mayo; y la revolución de Trujillo (7 de julio), así como el asesinato del presidente Sánchez Cerro (30 de abril de 1933) ocasionan la creación de un nuevo gobierno a cuya cabeza queda el general Oscar R. Benavides. Este ha venido actuando como general en jefe de todas las fuerzas castrenses, a causa del conflicto que con Colombia ha surgido como consecuencia de un descabellado aunque patriótico golpe de mano con el que un grupo de peruanos se ha apoderado de Leticia, en la frontera nororiental con ese país (1° de setiembre de 1932). Con el fin de contrarrestar las fuerzas que Colombia prepara para entrar por el Amazonas a fin de recuperar Leticia, se han comprado en Estonia dos destructores pues el Gobierno ha decidido no abandonar a los inoportunos reivindicadores. Este hecho ocasiona que el comandante Díaz Dulanto sea llamado al servicio activo, para utilizar su experiencia y su prestigio. Se le nombra comandante del mejor de ellos al que se ha dado **Guise** como nombre. Este y el **Villar**, apresuradamente dotados y equipados por peruanos, zarpan de Gravesand (Inglaterra), a fines de setiembre, con destino al Callao. Las condiciones de navegabilidad no son las mejores, pero venciendo obstáculos el 27 de octubre llegan a Cabo Verde. Aquí, con gran sorpresa, se enteran que su puerto de arribaba ha sido cambiado por la superioridad, a Iquitos. Como sólo hace dos meses que los destructores están en manos de personal naval peruano y el viaje previsto era al Pacífico, carecen de cartas de navegación para llegar a Belem do Pará (Brasil) y desde allí recorrer 2000 millas del Amazonas. La diligencia e ingenio del oficial de derrota (teniente Monge) fue de gran importancia para vencer el primer contratiempo. La experiencia amazónica que el comandante Díaz Dulanto atesoraba fue, sin duda, de apreciable valor para remontar el Río-Mar. El 5 de enero de 1934 **Guise**, **Villar**, **Teniente Rodríguez** y **Pariñas** fondearon en Iquitos recibiendo el cálido homenaje de toda la población. El 15 de abril zarparon de Iquitos **Guise** y **Villar**, bajo el mando del comandante Díaz Dulanto, y fondearon en el

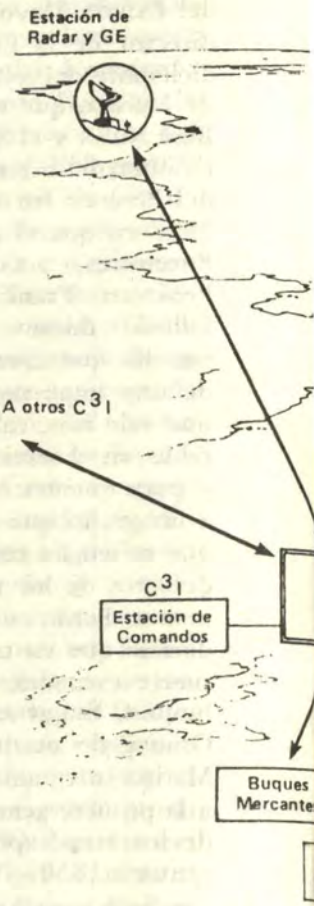
Callao, por primera vez, el 5 de julio de ese mismo año. Un mes antes el comandante Díaz Dulanto fue promovido a capitán de navío.

El que había sido distinguido guardiamarina en el **Duguay-Trouin** de Francia, terminó su vida ocupando los más altos cargos navales y sirviendo al país en posiciones importantes. Entre 1935 y 1939 fue jefe del Estado Mayor General de Marina. En abril de 1939 fue nombrado director de la Escuela Naval pero sólo desempeñó este puesto hasta diciembre del mismo año, en que comenzó a ocupar de nuevo la cartera de Marina, que sólo dejó a mediados de 1945, después de equipar la Base Naval y el SIMA. Promovido a contralmirante en 1944, el 4 de setiembre del mismo año fue nombrado comisionado naval del gobierno del Perú en los Estados Unidos, cargo que ejerció hasta noviembre de 1948 en que el presidente Odría le encargó la cartera de Relaciones Exteriores, a fin de que luego viajara a París como embajador del Perú en Francia. Pasó al retiro en 1952, por límite de edad y falleció durante los finales de 1954. Dejó tras sí un valioso recuerdo que bien justifica que lo presentemos aquí como prototipo de una importante generación naval. Fue excelente profesional; y, lo que vale más, caballero y hombre con una dignidad que lo hizo respetable en el servicio activo o en la vida civil, para el Cuerpo institucional y para quienes no pertenecían a la Marina de Guerra. Bien caracteriza a un grupo que merece respeto. Es posible que en las conversaciones que se tengan con los ancianos, se escuchen críticas y menciones a los defectos de los mismos. Ciertamente los tuvieron, como todos los humanos. Pero también mostraron una invalorable cualidad de la que puede decirse que en una institución como la nuestra vale tanto como una fuerte escuadra. Porque son los hombres quienes combaten y no los buques. Esa generación de la pobreza, que al nacer tuvo el ejemplo de Grau y de sus discípulos como inspiración del Cuerpo, se consagró a la Marina íntegramente. Se dió toda a ella, sin exigirle nada. Eso convierte a la primera generación naval de post-guerra, en la protagonista de uno de los tres importantes capítulos de la historia naval peruana de la centuria 1850–1950:

I. Su ascención al cenit cuando se produjo la guerra con España.
II. El rápido desmoronamiento que en el breve lapso de diez años (1869–1879) la llevó de ser la más poderosa marina del Pacífico, a convertirse en un ineficaz elemento combativo que sólo pudo sostener seis meses a tope de sus mástiles nuestro pabellón nacional, contando sólo con su amor a la Institución pues carecía de elementos materiales.
III. El resurgimiento (1910–1930) que después de la derrota impulsó la primera generación naval de post-guerra.

# Diagnóstico $C^3I$

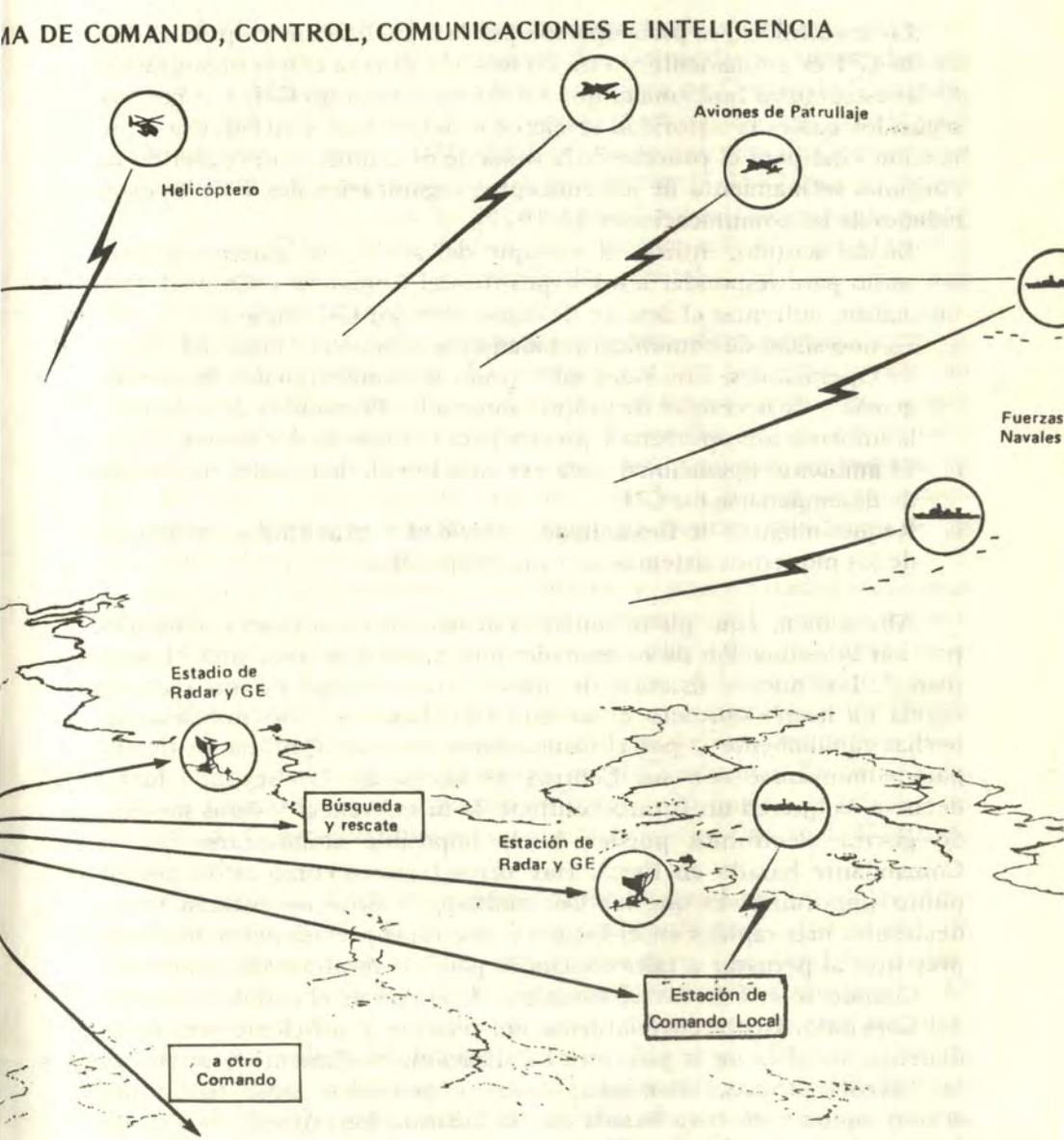
*Capitán de Fragata A.P.*
*Jean Jesu Doig Camino*




**El Comandante** es el único elemento indispensable del Comando y Control. Todo lo demás en el Sistema de Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia ($C^3I$) es sólo una ayuda o un instrumento cuya naturaleza se deriva de la necesidad del Comandante para la toma de decisiones y/o previsiones. Si podemos identificar las necesidades del Comandante, estamos en posición de determinar el $C^3I$ requerido, su estado mayor, puestos de mando, computadoras, comunicaciones y procedimientos.

Por otro lado, tenemos el testimonio de Comandos que expresan continuamente la necesidad de $C^3I$ con mejores capacidades, interoperables y de mayor supervivencia con prioridad a la necesidad de mejores sistemas de armas.

La **evaluación de necesidades** (diagnóstico) es un proceso en el análisis de sistemas, para determinar discrepancias, entre "lo que es" y "lo que debe ser", y asignarles prioridades. Si no existen diferencias entre el punto donde nos encontramos y aquél a donde queremos llegar, no existirán necesidades (5:64). Entonces, identificar necesidades sobre planteamientos específicos y priorizados es el primer paso para




diseñar un C3I apropiado, toda vez que "en teoría, la necesidad básica de vencer y la doctrina táctica, juntas, requieren que se derive el mejor C3I" (7:48). Cuando se piensa, como ahora, sobre la mejor forma de desarrollar un buen C3I, no es posible omitir los que de una u otra manera ya se encuentran en operación y que además han sufrido importantes modificaciones y reestructuraciones debido a las experiencias.

En los EE.UU., la preocupación por la actualización y optimización de los C3I es permanente y está en relación directa con la organización de las estructuras funcionales que deben conformar un C3I. Los medios, según los cuales la autoridad se ejerce o delega y se distribuye la información vital para el proceso de la toma de decisiones, han requerido un continuo **refinamiento de los conceptos organizacionales** y **de las capacidades de las comunicaciones.** (4:1977).

En tal sentido, utilizar el enfoque del análisis de sistemas se hace necesario para responder a los requisitos del Comando y Control. Para tal análisis, enfrentar el desafío de lograr el mejor C3I implica:

a. La **necesidad de comunicar rápidamente** a cualquier lugar del Teatro de Operaciones, funciones tales como la administración de la emergencia y la necesidad de proporcionar a los Comandos de todo nivel la información oportuna y precisa para la toma de decisiones.
b. El **ambiente operacional cada vez más hostil**, dentro del cual deben de desempeñarse los C3I.
c. Requerimientos de **flexibilidad, velocidad y exactitud** en el empleo de los modernos sistemas de armas adquiridos.

Ahora bien, ¿qué planteamientos deben ser tomados en cuenta para precisar la evaluación de necesidades que conduzcan hacia un C3I apropiado?. Los nuevos sistemas de armas y la necesidad de una reacción rápida ha hecho obsoleto el antiguo C3I. Las decisiones necesitan ser hechas rápidamente y por el Comandante en escena; no habrá tiempo para comunicarse con sus Centros de Comando. Un segundo factor decisivo es que en un futuro conflicto la interferencia y otras medidas de guerra electrónica pueden hacer imposible comunicarse con el Comandante basado en tierra. Hay otros factores como éstos, pero el punto importante es que los Comandantes a flote necesitarán tomar decisiones más rápidas en el futuro y que estas previsiones deben estar presentes al preparar a tales comandos para esa responsabilidad. (8:45).

Cuando se está frente al enemigo, el tiempo es el problema crítico del Comando. Debe tener información reciente y suficiente pero no en demasía, detalles de la posición, localización, movimiento y estado de las fuerzas propias, enemigas, aliadas y neutrales. Debe tomar una acción rápida y efectiva basada en esa información; su vida y la de sus fuerzas dependen de ello. El tiempo que se requiere para recibir una información, hacer un planeamiento y tomar una decisión, disminuye mientras que el grado de información extra requerido aumenta. La naturaleza del problema que enfrenta la persona del alto nivel al tomar una decisión requiere ser muy bien analizada incluyendo factores externos que deben ser considerados; el tiempo es un factor en contra.

El problema básico del C3I es conceptual, tiende a ser de tipo personal, relacionado directamente con el **estilo y personalidad** adminis-

trativa del Comandante. Por ejemplo, respecto de la deducción de necesidades de información del Comando, los Comandantes tienen distinta percepción de lo que necesitan y quieren para un Centro de Comando.

Estas diferentes percepciones forman el obstáculo más grande para adelantar con los nuevos C3I, dándose que lo que para un Comandante es lo mínimo esencial, para otro es lo máximo (1:1980). La participación y el estilo del Comando pueden influir notablemente en la efectividad de un C3I, determinándose que, cuando más alto sea el nivel y más conplejas sean las responsabilidades generales del Comando, será más difícil aproximarse al ideal del C3I.

El problema conceptual planteado se ubica directamente dentro de un problema de semántica. La ausencia de un concepto común no entendido y la existencia de una barrera en el lenguaje entre tecnólogos, planificadores y comandos impide el desarrollo de un vocabulario común para que significados, ideas y conceptos puedan ser expresados con precisión. Esta situación interfiere con la definición de un marco de trabajo o de estructuras que permitan un examen cuatitativo de las relaciones entre ideas y conceptos.

Ciertas inclinaciones de orden **cultural** y otras de tradiciones o **costumbres** constituyen una percepción diferente del apoyo necesario para mejorar el C3I. En este aspecto es muy difícil detectar donde están las deficiencias más serias. El convencimiento del comando operativo de poder realizar el trabajo para el cual fue requerido, y que puede manejar cualquier deficiencia, aún cuando las deficiencias estén a plena luz del día, prevalece especialmente en el Comando y Control de las Fuerzas Operativas que regularmente han tenido que hacer frente a un Sistema de Comunicaciones no satisfactorio y/o un Centro de Comando inadecuado.

Otro aspecto diferente también surge de una larga tradición como es el llamado síndrome de la "completa confianza", por el que un Comando, a quien le confían una misión con el mínimo de instrucciones posible, deduce que cuanto menos comunicaciones reciba del comando superior, será mejor. El grado de adhesión a esta tradición tiende a ser proporcionalmente inverso a la tecnología. Normalmente se pide y espera una comunicación rápida, segura y confiable de nuestros subordinados, pero se prefiere recibir de nuestros superiores una comunicación más lenta. Asimismo, la poca confianza que se tiene en la tecnología deriva del hecho de la falta de comprensión, éste es otro problema tradicional.

El punto importante es que conceptualmente un C3I se hace difícil porque hay un **gran y constante cambio de personas**, políticas, funcionamiento, procesos procedimientos y la ausencia de una base conceptual común, lo que hace muy difícil el funcionamiento del C3I, a su vez complica grandemente el diseño, desarrollo y adquisición del mismo.

La urgencia de hacer el C3I capaz de alcanzar las necesidades de los comandos en **un ambiente cada vez más hostil** es uno de los mayores retos de la década del 80.

Mientras que el proceso de Comando y Control no es nuevo, la unión de este proceso con la nueva tecnología es **heurístico o innovadora**, y el camino de la sinergía en la ingeniería de sistemas es también nuevo. Parte del desafío del Comando y Control de esta década es la comprensión completa y las implicancias de la explotación de esta excitante nueva realidad.

El desarrollo de C3I debe evolucionar no solamente por la necesidad de un acercamiento orientado al usuario para que el sistema sea exitoso, sino también porque la instalación de los mismos representan una inversión sustancial, especialmente en equipamiento.

El reconocimiento de la necesidad del desarrollo evolutivo de los C3I es importante porque identifica una de las diferencias esenciales entre estos sistemas y los sistemas de armas que ellos apoyan.

Nuestro desafío clave para enfrentarnos con este problema técnico es el de armonizar la necesidad, para que ordenadamente y con una evolución de costo–efecto del C3I, con la necesidad urgente de mejoras requeridas por un Comandante, sean efectivas ahora.

A medida que la tecnología avanza o llega a nuestro país generará una serie de preguntas y juicios por parte de los comandos. La más importante e inquietante será: ¿Ha sido la autoridad e iniciativa del Comandante a flote erosionada a tal punto que sólo existe como un ente autómata que ejecuta órdenes de otros durante el combate de su buque?. Surgirán también juicios en el sentido que ésto no podrá ocurrir.

En el punto de equilibrio de esta **interacción entre Comandos Superiores y Subordinados** encontramos la optimización del C3I, en lo que al elemento humano se refiere.

Pocos aspectos sobre el Comando y Control moderno pueden causar más debates que el de la **centralización**. Si bien existe un acuerdo general sobre el principio de que el mando debe estar centralizado, pero con espacio suficiente para ejecutar una descentralización, no deja de existir el problema de saber exactamente dónde fijar un límite. (02:198–200).

El aspecto más difícil de la estrategia de Comando y Control es su papel en la coordinación del empleo de las fuerzas provenientes de diferentes Institutos Armados.

La experiencia del Ejército de los EE.UU. con estructuras de mando y estado mayor organizados a lo largo de líneas jerárquicas ha creado cierta preferencia por relaciones en las cuales el poder está centralizado pero delegado por líneas estrictamente funcionales, en teoría, como una especie de pirámide. En contraste, la Armada de los EE.UU. se ha

inclinado siempre hacia estructuras más federales, posiblemente basadas en la herencia que acentúa la virtual autonomía del capitán de buque en alta mar. Se puede esperar que estos aspectos estructurales de nuestra organización de defensa resulten en problemas muy difíciles al planear la futura estructura de mando y control, y por razones que podrían tener muy poco que ver con la propia tecnología.

Es apropiado recordar que la estructura de mando que habrá de organizarse, no es una que nosotros podamos cambiar fácilmente cada vez que empieza un combate.

Los hechos quedan, sin embargo, a pesar de casi dos décadas de reorganizaciones al máximo nivel. Ninguno de ellos, ni el Departamento Militar ni el de Personal en EE.UU., han encontrado una técnica organizativa para la administración del C3I, que pueda trabajar conjuntamente de una manera simple con aquellos que se usan para otros sistemas de Defensa.

La necesidad del Comando de un Sistema de Comunicaciones se plantea para estar conectado con sus fuerzas y sus fuentes de datos. El Comando necesita sistemas de Alarma Temprana, Inteligencia y sensores para proveer una fuente de datos para él mismo y sus subordinados. El Comando necesita un Sistema de Procesamiento de Información para poner en memoria, procesar y manipular información. Su necesidad es muy grande en el campo táctico, donde él está en medio de toda la información y puede encontrarse lleno de datos, mientras que necesita una información exacta. El Comandante necesita facilidades de Comando o centros de fusión donde la información esencial se pueda ensamblar, integrar y mostrar para proveerle los medios necesarios para su **planeamiento, ejecución, coordinación y control**. Finalmente el Comando necesita de sistemas de posición y ubicación, y sistemas de identificación de manera que pueda tener una idea clara y exacta de la situación.

El efecto devastador de los sistemas de armas modernas requiere una extensa dispersión entre las Fuerzas Navales, resultando la necesidad de un movimiento rápido y continuo con el fin de explotar acciones ofensivas, neutralizar o rechazar ataques enemigos sorpresivos y proveer un apoyo logístico adecuado. Este continuo movimiento entre las fuerzas operativas y sus elementos de apoyo impone la necesidad de mantener una información dinámica sobre la ubicación y problemática de las fuerzas empeñadas en operaciones. Asimismo, la necesidad de una supervisión y dirección más estrecha de las Fuerzas Operativas se puede atribuir a la tecnología moderna, que ha creado fuerzas combatientes altamente móviles, generando a su vez la necesidad de desarrollar métodos de vigilancia y control de movimientos dentro de un Teatro de Operaciones.

La parte correspondiente a **los ploteos de superficie y aéreo, son la esencia de una Sala de Operaciones**; el Centro de Operaciones debe dedicar gran parte de sus esfuerzos en lograr que el despliegue de información de la Fuerza de Superficie sea, exacto, completo, oportuno y objetivo, de modo que la situación expuesta sea inequívoca. Es necesario aclarar que los datos referidos a la parte aérea, por ejemplo, sólo deberán contener los patrones de vuelo y no información de detalle que no interese mayormente a las Operaciones de Superficie.

Para poder comprender el ploteo de situación general, todas las anotaciones que se deben efectuar están supeditadas a la información que el Centro de Operaciones reciba de los Centros de Operaciones que se encuentran fuera del Centro de Comando en los niveles de Comandos de Fuerzas, como también de las respectivas unidades operativas.

La posibilidad de utilizar en común los medios de un C3I, tanto estratégico como táctico, es motivo de grandes preocupaciones. Un aspecto se refiere a la asociación de los sistemas militares y civiles (Poder Nacional). Es obvio que la **normalización** representa el mejor modo de obtener la interoperabilidad de las redes. No debe aplicarse solamente a los procedimientos operacionales y a los dispositivos de conexión, sino también a la estructura de los mensajes, ya sea textos o datos numéricos (Formateo).

Para elevar el grado de automatización será imprescindible garantizar la interoperabilidad, tanto en el exterior como en el interior de los C3I. La interoperabilidad de los dispositivos de seguridad, unidades criptográficas, plantea problemas particulares, dado que los requerimientos de seguridad son variables, obligando a disponer de diversos tipos de materiales analógicos o numéricos, utilizables con medios filares o de radio. Los Comandos de los componentes terrestres y aéreos deben ser concordantes con el componente naval, en cuanto a comunicaciones y al procesamiento y presentación de la información.

La **interoperabilidad** de los C3I implica toda la gama de funciones, equipos, doctrina, etc., necesarios para hacer que el todo sea accionado efectivamente en toda dirección y evitar falla en determinado momento por razones de incompatibilidad, de manera especial cuando las relaciones sean entre la Marina, el Ejército y la Fuerza Aérea con el elemento director de la guerra.

Las comunicaciones militares se hallan en una fase de transición entre la época durante la cual casi todas ellas se efectuaban en claro (llano) y aquella otra en la cual la mayor parte estarán cifradas.

Dentro de algún tiempo será imposible descifrar los mensajes con suficiente rapidez, para poder explotar en tiempo oportuno los datos obtenidos. Por consiguiente, se centrarán mayores esfuerzos en la **per-**

**turbación** (interferencias), con objeto de tratar de neutralizar las redes de mando del enemigo.

Existe otro problema más, llamado a veces la tiranía del Centro de Mensajes. El sistema de prioridad propio del **Centro de Mensajes** no está diseñado para determinar lo que verdaderamente es importante. Aquí los procedimientos administrativos en lo que concierne a generar y procesar mensajes y los procedimientos mismos del Centro de Mensajes, tienen precedencia y se hacen más importantes que el propio tráfico de mensajes. Estos problemas no son nuevos, y sí tienen solución.

Lo primero en orden de importancia es que el Comandante defina los elementos de información que necesita para conducir las operaciones.

En tal sentido, la abundancia de informaciones podría ser más perjudicial que útil para el ejercicio del mando.

Un inconveniente importante de los C3I actuales es que envían numerosas **informaciones superfluas**, tales como partes meteorológicos locales, que no interesan a todos los usuarios.

La seguridad y la resistencia a la perturbación son requerimientos básicos para las comunicaciones esenciales del mando. Resulta imposible proteger todos los enlaces, pero podría reducirse la vulnerabilidad de alguno de ellos a las escuchas indebidas y a la perturbación. Al respecto cabe preguntar si vale más interceptar y explotar los mensajes del enemigo o perturbar sus transmisiones, considerando la seguridad que brindan los modernos equipos de cifrado, son muy pocos los riesgos de que los mensajes sean descifrados, y el enemigo podría decidir recurrir a la perturbación para neutralizar una red de mando. Así pues, el principal requerimiento que ha de ser formulado en materia de comunicaciones tácticas se refiere a la realización de sistemas que sean a la vez poco vulnerables a la perturbación y de difícil interceptación.

Puesto que los C3I se refieren a todos los escalones del mando, se han convertido en un objetivo preferente de las acciones enemigas. Aun cuando resulta más fácil utilizar las redes actuales, su complejidad los hace más vulnerables. Sobre todo, durante los primeros días de un conflicto clásico, cuando cada bando se esforzará por conservar la eficacia de sus medios de Comando y Control, y desorganizar los del enemigo.

Entre otras imperfecciones, cabe mencionar la **vulnerabilidad** de las redes a las contramedidas, a los impulsos electromagnéticos y a los ataques físicos.

Para reducir al mínimo las posibilidades del adversario, es obvio que serán llevados a cabo ataques coordinados contra sus equipos de detección, transmisión, navegación y mando. Sin embargo no es de temer solamente la destrucción material de los C3I.

Otra manera de neutralizarlos consiste en sacar provecho de los sistemas electrónicos inmediatamente antes del inicio de las hostili-

dades. Se intentará presentar un cuadro erróneo, pero admisible, de la situación operacional a los medios de reconocimiento y vigilancia del enemigo. No obstante, para que tales acciones tengan éxito es necesario conocer perfectamente la organización y los métodos de explotación de las redes, con objeto de determinar qué elementos constituyen los objetivos más adecuados, es decir de la Inteligencia Electrónica necesaria.

En los $C^3I$ en servicio, las computadoras y los micro procesadores son tan numerosos y están destinados a tareas tan diversas que se descuida a veces el estudio de la seguridad.

Cuando los aparatos de una misma red están enlazados con computadoras, centrales, a veces muy distantes unas de otras, la información circula inútilmente por todas partes y el sistema debe funcionar con diversos grados de protección.

La **seguridad de las computadoras** es una nueva disciplina con las telecomunicaciones, puesto que toda información tratada en una máquina no se clasifica de igual modo; se trabaja actualmente en la concepción de materiales y conjuntos de programas capaces de garantizar la seguridad a distintos niveles (6:30).

Por último a medida que la tecnología de armas avanza, la problemática de la Sanidad de Campaña se complica, tal es el caso en la Guerra de las Malvinas donde las armas de gran precisión, velocidad y alcance, y con poco tiempo de reacción ofensivo a la alarma, dieron en sus blancos; en muchas situaciones sobre puestos dispersos haciendo difícil al rescate, evacuación y atención de heridos para el Comando del Teatro, agravando la problemática de la **Sanidad** (3:69), y por ende del **Bienestar de Guerra**.

## BIBLIOGRAFIA


1. CAPONE, Lucien (Jr.).– $C^3$ Challenges in the 1980's, EE.UU., Fort Mon mouth (N.J.), Servicios de Asesoría Booz Allen–Hamilton, Nov. 1980, Conferencia.
2. FRISCHKNECHT, Federico.– Organización, Buenos Aires, Editorial "El Steneo" S.A., 1978.
3. HENDERSON V., Joseph.– A Medical $C^3$ Primer, en Proceedings, Annapolis USA, Nov. 1981, Vol. 109 / 11 / 969.
4. HUTH L., Ralph y STURR, Dixon.– Comando y Control/ Factores y Requerimientos Tecnológicos en el estudio del Funcionamiento del Sistema en Separata de la Escuela Superior de Guerra Naval, La Punta Callao 1977.
5. KAUFMAN A., Roger.– Planificación de Sistema Educativos, México, Editorial "Trillas" S.A. 1973.
6. KIRCHHOFER H., Kirk.– Sistemas de mando y dirección de las operaciones, en Revista Internacional de Defensa Ginebra, Num. 1 / 1981.
7. LONG H., Dennis.– Mando y Control; Restaurar el enfoque, en Military Review, Kansas, Ene. 1982, Número 1.
8. SEDGWICK L., Dean.– Their Command and Control, en Proceedings, Annapolis USA, Oct, 1982, Número 108/10/956.

*Cortesía*

**FABRICA DE TEJIDOS "LA UNION" Ltda. S.A.**

*Av. Nicolás Ayllón 2691*
*Telf.: 311010*
*El Agustino*

*Cortesía*

**COMPAÑIA INDUSTRIAL NUEVO MUNDO S.A.**

*Selendón 750*
*Telf.: 318065*
*Lima*

**Póngale!**




**doradita y saladita!**

*Cortesía*

**F. EBERHARDT S.A.**

*Av. Elmer Faucett 717*
*Telf.: 515343*
*Lima*

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO-COMERCIAL S.A.

**CITECO**

**MAQUINARIA INDUSTRIAL**

FINANCIACION - SERVICIO - REPUESTOS - ASESORAMIENTO

AVENIDA ARGENTINA 2415
CASILLA 2458, LIMA 100

TELEX: 25455 – 30028
TELEFONO: 82-40-58

Galletas,
Harinas,
Sémolas,
Polenta y
Maizalina

**DIA®**

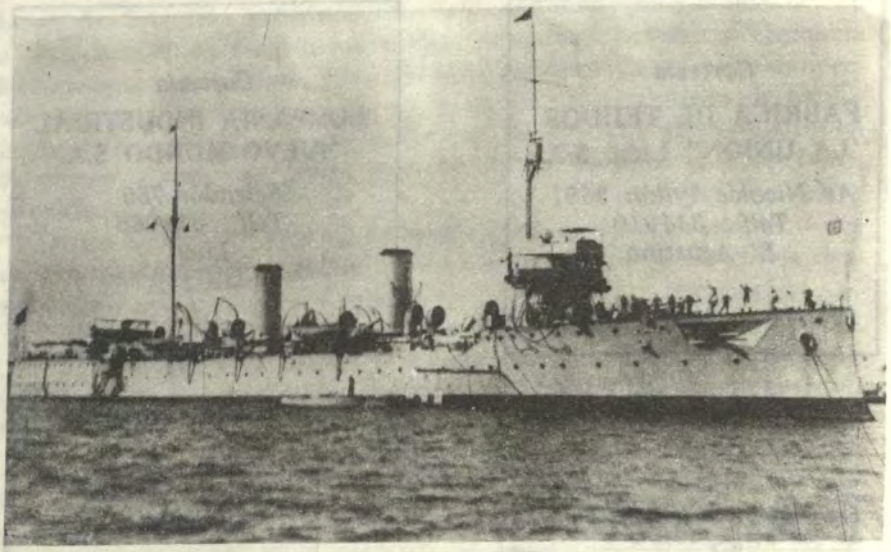
PRODUCTOS DE CALIDAD

ELABORADOS POR:

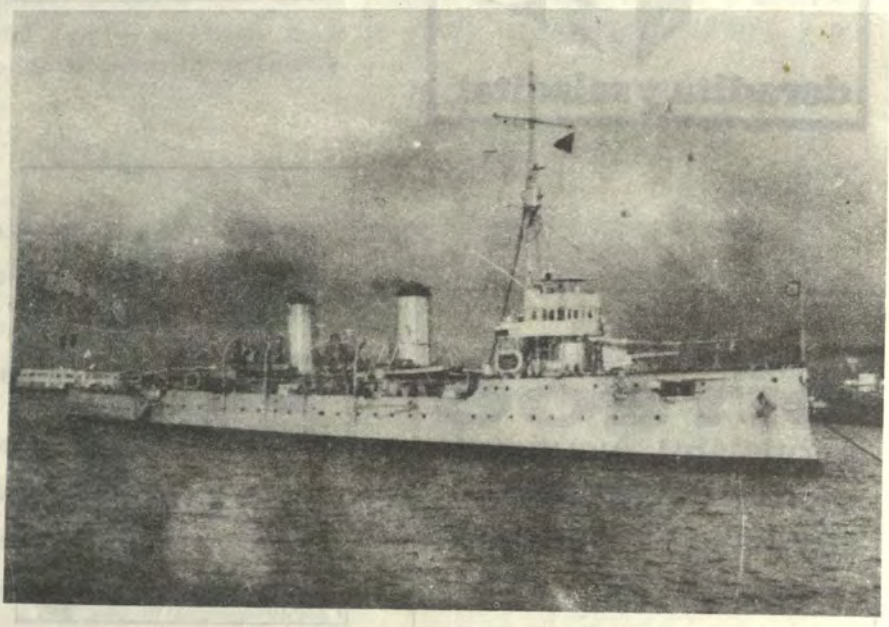
molinera inca s.a.



LIMA : LUIS CARRANZA 1898 – URB. ING. CONDE
TRUJILLO : CARR. PANAMERICANA NORTE KM. 557.
PLANTA GALLETERA KM. 558



*Los cruceros* ***Almirante Grau*** *y* ***Coronel Bolognesi****, buques de la Armada que, por las circunstancias producidas, participaron en los hechos políticos de agosto de 1930. El* ***Almirante Grau*** *– que se mantuviera al margen del movimiento insurgente – acogió al Presidente Leguía, depuesto en la madrugada del 25 de agosto. El* ***Coronel Bolognesi*** *conformó, como buque insignia, una fuerza de tarea que, en oposición a la revolución, debía bloquear Mollendo y las zonas del sur.*



Concurso Anual **Revista de Marina**
1984
Area **Tema Libre**: Segundo puesto

# Sucesos a bordo del *B.A.P. Almirante Grau* con motivo de la caída de Leguía

*Capitán de Corbeta A.P.*
*Jorge Ortiz Sotelo*

El presente trabajo pretende esclarecer los hechos que tuvieron lugar a bordo del crucero **Almirante Grau**, buque insignia de la marina nacional, con ocasión de la caída del presidente Augusto B. Leguía, el 25 de agosto de 1930, ya que ellos reflejaron el sentir de la institución naval ante los sucesos de Arequipa, anunciando la conducta política que habría de observar en los difíciles años que siguieron.

Mucho de lo acá presentado se ha mantenido, durante largos años, rodeado del misterioso velo que es propio de los sucesos castrenses, a lo que debemos agregar que los documentos oficiales de este buque insignia correspondientes a 1930, no han sido ubicados ni en el Museo Naval del Perú ni en el Archivo General de Marina; a esto debemos sumar que ninguno de los oficiales sobrevivientes estuvo presente en los momentos culminantes de la estancia de Leguía a bordo. Por todo esto, el trabajo que hoy presentamos se ha tenido que elaborar en función a fuentes de segunda mano, muchas de las cuales tuvieron y tienen una opinión parcializada, en pro o en contra de Leguía. A pesar de que el anterior párrafo parecería estar brindando una disculpa anticipada, creemos estar efectuando un real aporte a la historia de aquel turbulento período que siguió al derrocamiento del discutido Leguía.

## 1.- Situación general de la República a fines del Oncenio

Once años llevaba ya en el gobierno de la República don Augusto B. Leguía cuando se produjo el pronunciamiento militar de Sánchez Cerro el 22 de agosto de 1930. En aquel período había gozado de etapas de indiscutible popularidad, pero el mismo hecho de su larga presencia al frente del país, convirtió su situación en incierta cuando sobrevino la crisis derivada del "jueves negro de Wall Street" (la gran depresión norteamericana). Fue a partir de entonces que la balanza de la popularidad se inclinó en sentido opuesto al mandatario (1). Leguía, que había

arrastrado enormes masas ciudadanas en sus momentos de gloria, no encontró voces que se levantaran para defenderlo en esta ocasión. El ambiente general estaba ya saturado del "Salvador del Perú"; quería un cambio sustantivo en las cosas viniese de donde viniese. Esto, finalmente, provino de Arequipa, con aliento a multitud y con ánimo nacionalista.

La obra de gobierno de Leguía ha sido valuada con muy diversos calificativos. Quizá, quien mejor lo haya hecho, aunque reconociendo sólo valor de aproximación y no de cálculo final, es Basadre, quien se ubica entre los extremos de un Capuñay y un Ugarteche (2).

## 2.- Política dentro de la Fuerza Armada. El Ejército y la Marina hacia 1930.

Tanto el Ejército como la Armada nacieron como instituciones a la par de nuestro acceso a la condición republicana; sin embargo, la consolidación de cada uno de estos organismos requirió de diversos factores uno de los cuales, quizá el más importante, se alcanzó con la adopción de un sistema único de acceso a la condición de oficial en cada instituto. En ello la Marina tuvo gran ventaja, ya que contaba con una larga tradición de formación marinera, iniciada con la Academia Real de Náutica de Lima en 1791 y que, con la república, sólo hubo de adaptarse a las nuevas formas de orden político, sin sacrificar su monopolio en la cuestión marítima. El Ejército, por el contrario, no contó con un centro de formación de oficiales hasta finales del siglo pasado, motivando que muchos de ellos no se conociesen entre si y que por consiguiente, no existiese un sentimiento corporativo muy fuerte. Esta pudo ser una de las razones del permanente caudillismo vivido en el siglo pasado, que sin respetarse mutuamente, quebraba la disciplina natural establecida por los grados militares, convulsionando al país y deteriorando su salud económica, política y social.

La Guerra del Pacífico, amén de la secuela de orden moral y económica que trajo para el país, dejó al Ejército y a la Marina virtualmente deshechos. La reconstrucción nacional también comprendió a ambas entidades, aunque en forma lenta y accidentada. Ya en el gobierno de Piérola, hacia 1896, se contrató una misión militar francesa para reorganizar al Ejército. Paso similar se daría para la Marina unos años después. En ambos casos, además de su positivo aporte profesional, estas misiones incentivaron el palpitante militarismo criollo. Efraín Cobos, en su reciente trabajo sobre las misiones militares en el Perú, señala que los miembros de los primeros grupos franceses poseían una formación ideológica "de espíritu revanchista, antisemita, aristocrático y anti-republicano" (3).

Con tales factores, como ingredientes politizantes en la fuerza armada nacional, no resultó raro el brote de marcados individualismos.

Con ellos vinieron actitudes como las de un teniente coronel que se hizo del poder pasando por encima de sus superiores jerárquicos, o los de un capitán de fragata que adoptó una posición política que comprometía a toda la institución.

### 3.- Influencia norteamericana en la Marina de Guerra del Perú

Desde el inicio de su gestión como presidente provisorio, Leguía había apoyado a la Marina como una manera de contrarrestar el peso político del Ejército. Como primera medida creó un nuevo ministerio, para que la Marina dejara de depender políticamente del poderoso Ministerio de Guerra y Marina. En este mismo esfuerzo debemos ubicar la contratación de la primera misión naval norteamericana, entre julio y agosto de 1920, compuesta por los siguientes oficiales: capitán de fragata Frank B. Frayer, Lewis D. Cansey y Charles Gordon Davy, así como el capitán de corbeta Paul Fitzsimons (4).

La labor que llevaron a cabo los marinos norteamericanos, algunos de los cuales fueron reemplazados luego de cierto tiempo, transformó sustancialmente a la Marina, sentando las bases de su actual organización. Transfirieron una forma de vida eminentemente más profesional, consolidaron e introdujeron muchas de las actuales tradiciones navales nacionales y, en fin, convirtieron a esta arma en lo que actualmente es. Como es lógico, hubo quienes ofrecieron resistencia a esta labor transformadora; no estaban demasiado lejos los días en que un Grau, un Ferreyros, un García y García y otros varios marinos de renombre se habían negado, de plano, a subordinarse a un oficial norteamericano (el contralmirante Tucker). Una sorda resistencia inicial fue opuesta por parte de los oficiales de la "marina antigua"; era comprensible que se indignaran ante el hecho de tener que servir a órdenes de unos "intrusos" a la institución que, mal que bien, ellos habían forjado. El apoyo que brindó Leguía a los "yanquis" fue total, logrando así vencer toda resistencia al interior de la Marina. El caso que cita Basadre, en que el jefe de la misión, el comandante Frayer, llega a rechazar dos ascensos firmados por el propio presidente, es bastante ilustrativo al respecto (5).

Pese a todo esto, la labor que desplegó la Misión fue ganando admiradores al seno de la propia marina, aun cuando lentamente al principio contribuyó mucho a esto, la presencia del comandante Charles Gordon Davy como director de la Escuela Naval del Perú durante nueve largos años. Las promociones egresadas desde 1921, especialmente las formadas plenamente por él, se convirtieron en el mejor medio para que la influencia norteamericana continuase en la Marina. Además, mucha de la oficialidad joven de entonces, sobre un universo que difícilmente sobrepasaba el centenar entre almirantes y guardiamarinas, fue atraída por esta nueva manera de manejar las cosas navales.

En atención a todo esto, la Marina sintió comprometido su agradecimiento para con Leguía, ya que comprendía que gracias a él había alcanzado estas y otras ventajas (como la adquisición de los cuatro submarinos R, la construcción de la base naval de San Lorenzo, la conformación de la Hidroaviación y, en fin, otros logros materiales). Las palabras que Víctor Villanueva emplea para calificar este proceso de repotenciación son bastante ilustrativas:

"Les puso –refiriéndose a la Marina– pantalones largos, les dio llave de puerta de calle y autoridad para manejar sus asignaciones presupuestales, sacándoles del tutelaje de los militares" (6)

## 4.- La revolución de Arequipa

Calificado por este hecho desde patriota insigne hasta sucio traidor el 22 de agosto de 1930, en la ciudad de Arequipa, el teniente coronel Luis M. Sánchez Cerro se pronunció en contra del gobierno de Leguía. Los pasos siguientes fueron particularmente difíciles para el revolucionario hasta que, poco a poco, las demás guarniciones del sur se le plegaron y el movimiento cobró proporciones verdaderamente importantes.

El gobierno, mientras tanto, dispuso el bloqueo marítimo de Mollendo y el aéreo de Arequipa, para lo cual fue organizada una fuerza de tarea al mando del capitán de navío Tomás M. Pizarro. Los buques asignados a esta fuerza fueron los siguientes: el crucero **B.A.P. Coronel Bolognesi**, a bordo del cual izó su insignia Pizarro, el buque madrina de submarinos **B.A.P. Lima** y los submarinos **B.A.P. R–3** y **B.A.P. R–4** (7). Con la misión adicional de formar una base aérea en Ilo, la fuerza arribó a este puerto el día 25 de agosto, aun sin conocer el desenlace habido en la capital. No fue hasta ese mediodía que la noticia de la dimisión de Leguía y la orden de levantar el bloqueo fue recibida a bordo del insignia, mediante mensaje firmado por el ministro de Marina del gabinete del general Ponce, contralmirante César Bielich. Finalmente, el 26 se recibió la orden de retornar al Callao, a donde arribaron cuatro días después (8).

Durante su permanencia frente al litoral sur, Pizarro había recibido constantes mensajes promovidos por el jefe de la revolución, instándolo a ponerse a sus órdenes y prometiendo dinero para el racionamiento de sus hombres y "para otros gastos" (9). El comandante de la fuerza rechazó de plano esas invitaciones por considerarlas improcedentes.

Mientras tanto, en Lima, los acontecimientos se habían precipitado en la noche del 24 al 25 de agosto, culminando con la dimisión del gobernante. Un numeroso grupo de oficiales del ejército se había apersonado en Palacio con tal fin, dándose a conocer la conformación del nuevo gobierno, mediante comunicado oficial a las 04:10 horas. Bajo la forma de junta militar, presidida, por el jefe del Estado Mayor del Ejército, general Manuel María Ponce, el nuevo gobierno no contaba con el

apoyo del pronunciado Sánchez Cerro ni tenía el respaldo que éste gozaba.

Connatural al espíritu limeño, los rumores se propalaron pronto por la ciudad, congregando a numerosos ciudadanos que pronto iniciaron desórdenes en varios puntos. No demoró en surgir el grito contra Leguía, el mismo que fue creciendo en intensidad a medida que avanzaba la noche, dando motivo a que se temiese algún atentado popular contra el derrocado presidente. Ante tal situación, los miembros de la junta ofrecieron "amplias garantías al señor Leguía, facilitándole la salida de Palacio para que pudiera dirigirse al Callao y embarcarse en el **Almirante Grau**, como veremos adelante. Minutos antes de las cinco de la madrugada, la junta de Gobierno en pleno, se constituyó en el despacho del señor Leguía, con el propósito de tomarle la dimisión al mando supremo". Luego que firmara el acta "el señor Leguía mostró deseos de salir de Palacio. Así lo insinuó a los miembros de la Junta de Gobierno" (10). El reportero de **El Comercio**, al que hemos venido siguiendo, prosigue su relato de los hechos de la siguiente manera: "Hubo entonces breve diálogo entre el señor Leguía y los principales miembros de la Junta. Todo fue allanado por el general Ponce, quien invitó al ex-presidente a embarcarse, para su seguridad, en uno de los buques de la escuadra".

Minutos después de las cinco de la mañana del día 25, vestido de **jaquet** negro, con un sobretodo oscuro, bufanda y sombrero de hongo, Leguía salió por la puerta principal de Palacio. Lo acompañaban varios militares, entre ellos el propio general Ponce. Se acomodaron en tres carros y partieron hacia nuestro primer puerto. Al llegar al punto de embarco, que no era otro que el muelle de la Escuela Naval (al que se tenía acceso por el malecón Figueredo), se le unieron tres carros más, a bordo de los cuales venían algunos familiares y servidores. Entre los recién llegados estaban dos de los hijos de Leguía, Juan y José, los que se embarcaron en la lancha número 2 de la Capitanía. En ella se encontraba su padre en compañía del teniente primero Teodocio Cabada, su edecán naval, del capitán de puerto del Callao y de otras pocas personas. En la siguiente lancha, la número 3 de la Capitanía, se embarcó igual número de individuos. A poco más de las cinco de la madrugada las actividades en el muelle habían cesado (11).

### 5.- Honores presidenciales a bordo del B.A.P. Almirante Grau

El buque insignia de nuestra marina se encontraba listo para hacerse a la mar desde el día 24, en busca de las unidades que debían establecer el bloqueo del sur al mando de Pizarro. Al mando de esta unidad se encontraba el capitán de fragata Manuel V. Galdo, marino de la vieja escuela, afrancesado y con clara tendencia pardista. Su segundo comandante era el de igual grado Roque Saldías Marinat, uno de los oficiales

jóvenes que había sido atraído por la obra de los marinos norteamericanos en favor de la institución naval, y por esa vía se hallaba identificado con el hombre que la madrugada del día 25 había traído como prisionero. A bordo también se encontraba el contralmirante William S. Spears, comandando la escuadra nacional en su calidad de miembro de la Misión Naval. Spears, que debió haber abandonado el buque cuando los sucesos estaban llegando a su punto más encendido, de acuerdo a las directivas emitidas por la embajada norteamericana en Lima, que deseaba dejar al margen de estos sucesos a sus connacionales, al parecer no había alcanzado a hacerlo hasta esa madrugada. Lo cierto es que hay versiones que manifiestan que fue Spears quien recibió a Leguía a bordo del **Grau**, como también hay quienes afirman lo contrario. Es probable que al momento de llegar a este buque, aun antes del alba, Spears estuviese a bordo, aunque preparándose para abandonar el buque, cosa que, según versión de un descendiente de Saldías, llevó a cabo en la misma lancha que había llevado al ex-mandatario (12).

Para poder aclarar un poco la presencia de Spears al momento de la llegada de Leguía, presunta o no, surgen varios documentos de interés. El primero consiste en un mensaje que este oficial envió al servicio de inteligencia norteamericano, en el cual dejaba ver que Leguía había perdido "por indecisión, su oportunidad para valerse de las fuerzas navales para reconquistar el poder" (13). Otro documento es el reportaje aparecido en **El Comercio** del día 25, en el cual se señala la presencia del norteamericano a bordo del **Grau**; luego hay un testimonio brindado por un descendiente de Saldías, quien asegura haber sido informado que Spear recibió a Leguía esa madrugada. Finalmente tenemos la versión de uno de los oficiales del buque, quien afirma que el marino yanqui ya había desembarcado cuando el ex presidente era recibido (14). Debemos agregar que ninguno de los miembros de la Misión abandonó su puesto hasta el desenlace de los acontecimientos, llegando alguno a participar activamente en los esfuerzos de defensa que hizo el régimen leguísta (el comandante Grow, al sobrevolar la ciudad de Arequipa al mando de tres aviones con el fin de arrojar propaganda) (15).

Lo cierto es que una vez a bordo Leguía, se despachó a tierra a sus acompañantes, excepto a su hijo Juan y al teniente Cabada y a continuación el buque salió de la rada para fondear frente a San Lorenzo, posiblemente a la altura de la Estación Naval. Debía ser poco más de las seis de la mañana, y antes que acabara el día muchas cosas habrían de suceder.

La cámara de un buque de guerra es el lugar donde normalmente se reúnen los oficiales para tomar sus alimentos e intercambiar ideas; lo más probable es que esa mañana estuviese un tanto agitada y lo estuvo más aun cuando Saldías se hizo cargo del buque y dispuso se rindieran los honores de reglamento al presidente Leguía (16). Estos consistían

en efectuar determinado número de tiros de salva (que hoy son 21) y en izar la insignia presidencial (que era el pabellón nacional) en el palo mayor, reemplazando a la del comando más antiguo a bordo.

Un mensaje en clave cursado a las 09:08 horas del día 25, dirigido al comandante Pizarro por el comandante general de Marina, posiblemente el propio Saldías, indicaba que el presidente de la República se encontraba a bordo del **Grau** y era necesario que retornase al Callao con las fuerzas a su mando (17). Este importante mensaje, mediante el cual el **Grau** se ubicaba fuera del movimiento revolucionario y arrastraba en su actitud a toda la Marina, no fue recibido por Pizarro sino hasta el día 27, cuando ya era muy tarde para intentar cualquier reacción (18).

## 6.- Hacia el norte

La actitud de los oficiales del buque dio nuevas esperanzas a Leguía. No todo estaba perdido, aún podía intentar un contragolpe. Por indicaciones suyas bajó a tierra el teniente Cabada para llamar por teléfono a los antiguos amigos de ex presidente, en busca de apoyo. No tuvo suerte en esta misión tan delicada y debió regresar a bordo sumamente triste. (19). Villanueva nos relata que se recibieron órdenes de Leguía en el Centro de Aviación de las Palmas, para que concentrara sus aviones en Ancón, a donde pensaba dirigirse con el **Grau**, y en el Centro de Hidroaviación de Ancón, llamando a los hidroaviones al Callao. Esta última orden "fue cumplida inmediatamente, partiendo de Ancón una escuadrilla de cuatro hidroaviones al mando del capitán de corbeta Jorge Alva Saldaña, de los que acuatizaron tres al costado del **B.A.P. Grau**, regresando el cuarto a Ancón por error en la interpretación de las señales convenidas" (pp. 623–624).

La conformación mixta de estas fuerzas aéreas, ya que sus oficiales provenían tanto de la Marina como del Ejército, impidió que dichas órdenes fuesen acatadas. Ya la inquietud política se estaba manifestando en ambos centros aéreos (20).

La decisión del viaje al norte se hizo, al parecer, luego que los oficiales del buque se reunieron para deliberar sobre el asunto. Al parecer Leguía fue consultado al respecto y accedió a ser conducido a bordo del vapor **Santa María** que viajaba al norte y que hacía poco había pasado a la altura del Callao. En opinión de la embajada norteamericana esto constituyó un error, ya que de haber mantenido su postura de resistencia, decididos como estaban los oficiales del buque a respaldarlo, las cosas hubiesen podido tomar otro giro una vez que arribase la escuadra, parte de la cual lo hizo esa misma tarde (21).

Sin embargo, en ese afán legalista que siempre se ha tenido en los momentos difíciles, Saldías envió un parlamentario a Lima para que solicitara garantías para la persona del ex presidente. Lógicamente, éstas

no fueron proporcionadas, y más bien se conminó a la dotación a deponer la actitud de franca rebeldía ante la Junta. ¿Qué había sucedido ya que hasta entonces la Junta parecía deseosa de sacar del país a Leguía? Las cosas no estaban funcionando muy bien para el grupo del general Ponce, quien había recibido un amenazador telegrama de Sánchez Cerro, en el cual se tildaba a Leguía de "grandísimo traidor" (22). En atención a ésto, a las presiones populares y a la situación difícil planteada por el **Grau** y los demás buques de la escuadra al mando de un simpatizante de Leguía, como en realidad era Pizarro, la Junta emitió un aerograma dirigido al buque rebelde. En él hacía conocer que concedía 48 horas de plazo para que se depusiera la actitud asumida, sometiéndose al nuevo régimen. De lo contrario "el personal será licenciado y sometido a juicio y la nave será capturada o hundida" (23).

A pesar de esta notificación, el **Grau** levó anclas con rumbo al norte. Un mensaje llegado a Palacio daba cuenta de esto (24). Un nuevo mensaje del gobierno conminó a la nave a retornar a su base, en caso de haber zarpado, o a permanecer en ella si no lo había hecho aún (25). A estos mensajes iniciales se unieron otros, llegando incluso a amenazar con represalias en las familias de los oficiales, el último de los cuales fue transmitido a las 04:00 del día 26 (26). Sólo entonces hubo respuesta del buque: regresaban. ¿A qué obedecía esto? Quizá sea la reacción de la dotación ante las amenazas recibidas, cosa que al parecer se hizo de conocimiento del ex mandatario; o quizá el médico del buque, cuya identidad no hemos podido determinar aún, no pudo mantener bajo control la uremia de Leguía. Cualquiera que haya sido el motivo, el buque viró 180 grados luego de navegar unas 10 ó 12 millas, emitiendo constantes llamadas radioeléctricas a las fuerzas de Pizarro (27).

En la mañana del día 26 para unos a las 05.00 para otros a las 11:00 horas, el buque insignia de la marina nacional fondeaba en su lugar habitual de la bahía del Callao, poniendo fin a lo que podríamos llamar un intento de fuga presidencial (28). El teniente Cabada fue uno de los primeros en bajar a tierra, encargado, como estaba, de buscar un cirujano para Leguía. Noticiados en la Prefectura del puerto de la presencia del marino en la capitanía, fue llamado para que informe sobre los sucesos de a bordo. Surge en esta explicación de Cabada la difundida versión de la revuelta comunista que había llevado a pensar que Lima se encontraba sin control y que, en consecuencia, la autoridad natural era la del dimitente Leguía, quien anulaba así su actitud matinal, al dimitir. De inmediato Cabada fue remitido prisionero a Lima, era, indudablemente sospechoso de conspirar en contra de la revolución (29).

Realmente enfermo, Leguía fue atendido por el doctor Mac Cornack, quien habría de ser su médico de cabecera durante el poco tiempo de vida que le restaba. Pocos días después, el 30, de agosto, el ex

presidente fue trasladado a la isla San Lorenzo, finalizando así su permanencia a bordo del **B.A.P. Almirante Grau**. Una de las últimas visitas que recibió en este buque fue la del capitán de navío Tomás Pizarro R., quien acababa de arribar al Callao. La descripción de estos momentos, hecha por Pizarro en sus memorias, es sumamente emotiva:

> "Fui a bordo del **Almirante Grau** para presentarme al comandante general. Allí me encontré con el sr. Augusto B. Leguía y conversamos un buen rato.- me contó sus sinsabores y le faltaron palabras para elogiar a todos los jefes y oficiales de la Armada.- 'Qué tarde vengo a conocer todo lo que valen los jefes y oficiales de la Marina de mi patria', fueron sus palabras al darme un estrecho abrazo de despedida, pues en ese mismo instante se presentaba ante el sr. Leguía el capitán de navío Ernesto Salaverry, para comunicarle al ex presidente (sic), su traslado a la isla San Lorenzo en condición de preso" (30).

Lo aquí expuesto coincide, en esencia, con lo señalado en el raro folleto **Yo tirano, Yo traidor**, lo que bien podría avalar en favor de la autenticidad de este último trabajo, confirmando al propio Leguía cocomo autor. Veamos por qué: En principio, a bordo sólo estuvieron, fuera de la dotación, don Augusto B. Leguía y su hijo Juan, oficial de marina este último, limitándose así a muy pocas las personas que hubiese podido describir lo sucedido a bordo como lo hace este folleto. Difícilmente lo hubiese escrito algún miembro de la dotación, ya que no todo el folleto se dedica a este punto, lo que nos deja como posibles autores a los Leguía, padre o hijo. Por esta ruta quizá pueda avanzarse algo más en la comprobación que ahora estamos sugiriendo (31).

### 7.- ¿Y el resto de la Marina?

Hemos mencionado ya que el crucero **B.A.P. Coronel Bolognesi**, acompañado por el buque madrina de submarinos **B.A.P. Lima** y los submarinos **B.A.P. R–3** y B.A.P. R–4, llegaron al Callao el 30. Solamente el **B.A.P. Lima** se separó de la fuerza mencionada, entrando en el Callao el mismo 25, ya entrada la tarde, para dirigirse luego a Ancón. Los otros dos submarinos (los **B.A.P. R–1** y **B.A.P. R–2**) estaban fondeados frente a la Estación Naval de San Lorenzo y el **B.A.P. Teniente Rodríguez** también debía estar en este lugar. Por otro lado, las instalaciones de tierra más importantes eran: la Escuela Naval del Perú, la Estación de Hidroaviación de Ancón y el Arsenal Naval. De todas ellas sólo tenemos información de lo sucedido con las fuerzas del sur, en la Estación de Hidroaviación y en la Escuela Naval.

Para el primer caso son valiosísimas las memorias que nos ha dejado el ya citado capitán de navío Tomás Pizarro R., a través de los cuales podemos percibir claramente el sentimiento que bien pudo empujarlos a una actitud de fuerza en su respaldo (32). Sin embargo, el mismo Pi-

zarro permite apreciar la existencia de un grupo que estaba a favor del golpe, al punto de presumirse que las comunicaciones de radio habían sido especialmente deficientes en esa ocasión (33). Respecto a esta presunción debemos aclarar que los medios de comunicación radial, entonces en uso, no eran lo suficientemente confiables como para mantener adecuadamente enlazados a los buques que operaban en el Sur con los del área del Callao (34).

En relación al segundo punto, lo sucedido en la estación de hidroaviones, tenemos la información de Villanueva, la de Ugarteche y la de Leguía. Tal como refiriéramos páginas atrás, en el caso de las órdenes impartidas por Leguía a las fuerzas aéreas, hubo un claro ejemplo de discrepancia entre marinos y militares. Trataremos de explicarlo de la siguiente manera: el comandante de la estación de Ancón era Jorge Alva Saldaña (egresado de la Escuela Naval del Perú en la misma promoción que Roque Saldías), oficial naval hasta que se creó la especialidad de hidroaviación, con la presencia de la Misión Naval norteamericana. Caso opuesto era el del comandante de las Palmas, Fernando Melgar Conde, procedente de la filas del Ejército. Bajo esta presentación no fue extraño que mientras Alva accedía cumplir lo ordenado, Melgar se negara rotundamente a ello. Por añadidura, Alva se encontró sin respaldo entre algunos de sus subordinados, lo que hace suponer la presencia en Ancón de algunos oficiales procedentes del Ejército (35).

Finalmente, en relación a la Escuela Naval, se ha escrito algo sosteniendo que los cadetes navales enviaron una carta a sus similares militares, comprometiéndose a respaldar a Sánchez Cerro (36); cosa que, por otro lado, ha sido puesto en duda por Villanueva (37) con argumentos bastante sólidos. Sin embargo, la existencia de la antedicha carta ha sido confirmada por uno de los cadetes navales de entonces (38), quien, a mayor detalle, expresó que fue llevada por los señores Eduardo Escribens y Luis de las Casas. Esto era muestra del violento resquebrajamiento sufrido por la disciplina de la Escuela a partir del mismo día 25 con motivo del arribo de Cabada para efectuar las llamadas telefónicas a las que nos refiriéramos anteriormente. En ese momento, los cadetes, que ya estaban algo alborotados, suponiendo que la presencia del edecán de Leguía llevaba consigo alguna propuesta a los oficiales de la Escuela, pidieron mediante el cadete teniente primero Enrique Camino (el más antiguo de la compañía que los agrupaba) tener acceso a este tipo de información (39).

Si hacemos un balance sobre las posibilidades que hubiese tenido Leguía para emplear a los componentes de las fuerzas navales entonces existentes, llegamos a una conclusión final poco favorable para él. A la larga, hubiese convertido su caída en una más de las revoluciones sangrientas que ha sufrido el país.

8.- **Repercusiones en la Armada durante los años siguientes:**

Los miembros de la Marina de Guerra quedaron profundamente afectados por los sucesos de agosto de 1930, ya que ello significaba el final de la primavera institucional y el principio de una etapa con forzosa participación política para ella. Lo que inicialmente parecía ser un claro sentimiento en contra de la Junta de Gobierno, se tradujo pronto en un marcado antisanchecerrismo que convulsionó a la Armada durante casi tres años.

Las cosas se iniciaron con tempranos rumores de una revuelta de las fuerzas navales en febrero de 1931, intentando liberar al expresidente, que entonces se hallaba internado en el Hospital Naval de Bellavista. En realidad, la cosa no pasó de una intentona en la que no participó la Armada (40). Sin embargo, la situación en el sur del país era algo inquietante. Las tropas de Arequipa se habían pronunciado, en forma casi simultánea, en contra de la junta presidida por Sánchez Cerro. Ante ello, el gobierno dispuso el pronto embarco de tropas leales para proceder al sur y develar la intentona subversiva. Al mando del comandante Gustavo Jiménez, las tropas se embarcaron en los transportes Rímac y **Apurímac**, zarpando hacia los puertos del sur el día 27 de febrero. Sin embargo, algo iba a detener su marcha y a alterar el curso de los acontecimientos. El mismo día 27 el comandante general de la Escuadra, capitán de navío Alejandro G. Vinces, emitió un comunicado a la Nación, a nombre de la Marina de Guerra. En este documento ponía a la ciudadanía en conocimiento de la real situación en toda la República, que por cierto distaba mucho de ser la que la Junta había presentado, a la par de negar la contribución de la Armada en el derramamiento de sangre entre los peruanos que marchaban al sur y los que de ahí se habían pronunciado. En concordancia a esos planteamientos, detenía a sus unidades en alta mar y desarmaba a la tropa que iba a bordo. La propia Armada propuso una vía de solución para la difícil situación general, sólo que ésta dejaba fuera del gobierno a Sánchez Cerro (41).

Sólo pocos días más pudo mantenerse el teniente coronel Sánchez Cerro, dimitiendo, finalmente, el 1 de marzo, con las protestas de amor a la patria que suelen acompañar a estos actos. De hecho, una suerte de venganza había sido ejercida por la Armada en pleno. En la elaboración del comunicado participaron varios oficiales de variada graduación. Por el momento se podía estar tranquilo, había sido derrocado el hombre que trajo abajo al benefactor de la Marina (42).

A pesar de todo, la hidra política se iba introduciendo poco a poco en el seno de esta institución. Lo siguiente fue la conformación de las juntas y asambleas transitorias. En ello nuevamente surgieron discrepancias y discriminaciones por parte del Ejército, aunque la debilidad insti-

tucional que entonces tenía, no permitió que esas actitudes prosperaran. Poco habría de durar la nueva calma; se avecinaba 1932, el año de la revuelta de los marineros, de la influencia aprista y del intento de rebelión en la Escuela Naval.

Durante la clausura del año académico de 1931 en la Escuela Naval, el electo presidente constitucional Sánchez Cerro se mostró bastante afectuoso para con la institución naval, prometiendo lo común en estos casos: modernizar la Armada (43). Pocos días después, las unidades de la Escuadra, excepto el **B.A.P. Lima** y el **B.A.P. Teniente Rodríguez**, zarparon con rumbo a Balboa, en la Zona del Canal, lugar donde llevaron a cabo su carena. En el lapso que permanecieron en dique, varios miembros de sus tripulaciones entraron en contacto con los deportados congresistas apristas. Este acercamiento se tradujo en una fuerte influencia de este partido al interior de la Escuadra y, lo que era más grave, entre los cadetes que efectuaban sus prácticas de verano. Ya de regreso al litoral nacional, ni unos ni otros se sintieron ajenos a la inquietud política, lo cual fue adecuadamente abonado por el generalizado sentimiento antisanchecerrista imperante en la Marina. En este espíritu cabría explicarse la presencia de algunos marinos en una manifestación que se llevó a cabo en Chiclayo, cuando los buques tocaron Pimentel (44).

Ya concluido el crucero, el 31 de marzo, los cadetes (sólo algunos, por supuesto), continuaron reuniéndose a conversar sobre asuntos de política en la vecina casa del señor Sayán. Por su parte, las dotaciones de los cruceros eran incitadas, o quizá autoincitadas, a rebelarse en contra del gobierno. La presencia de influencia extrainstitucional en estos hechos era evidente y la noche del 7 de mayo, cuando se produjo la célebre rebelión a bordo de los cruceros **Grau** y **Bolognesi** (que habría de concluir en el fusilamiento de los ocho marineros en San Lorenzo) varios miembros de la compañía de cadetes y aspirantes debieron levantarse en armas. Algunos indicios se dejaron percibir en la Escuela Naval y oportunamente fueron retirados los cerrojos de los fusiles asignados a los cadetes. Estos, ya levantados de sus camas, al darse cuenta que habían sido descubiertos, no tuvieron más opción que retornar a sus dormitorios con la esperanza de no ser identificados luego. Las investigaciones que se sucedieron en torno a este hecho no arrojaron ninguna luz en torno de los presuntos comprometidos. Sin embargo, el hecho había tenido lugar, aunque no llegara a concentrarse y, menos aún, a difundirse fuera del ámbito institucional (45).

En torno a los sucesos de los cruceros, bastante más conocidos, cabe hacer un comentario. El que un odio sólo puede ser apagado por uno mayor, fue particularmente cierto en el caso de la ingerencia aprista en el interior de la marina. El antisanchecerrismo pasó a un segundo plano

detrás del antiaprismo. Los acontecimientos de Trujillo y, muy posteriormente, los del 3 de octubre de 1948, no hicieron mas que consolidar ese sentimiento contrario al Partido Aprista Peruano. El depuesto en marzo de 1931 contó, gracias a los acontecimientos de mayo de 1932, con el respaldo de la marina como institución; los sucesos de Trujillo y el entusiasmo demostrado por la defensa de Leticia, fueron nuevos puntos a favor; finalmente, el asesinato de Sánchez Cerro, en 1933, cerró la etapa de convulsión que había tenido la Armada, pero dejando una secuela en la que se mezclaban el odio político con el interés en esa actividad. No olvidemos al joven capitán de fragata Salinas, que años después sería importantísima figura de la política criolla, jugando rol preponderante durante el gobierno de Odría. Ya en noviembre de ese mismo año 30 se le voceaba como presunto ministro de Marina, contando con el apoyo del "elemento o la oficialidad joven" (46).

## 9.- Conclusiones

La caída del régimen leguista afectó emocionalmente al grueso de la oficialidad naval, identificada con el mandatario a través del apoyo que éste había brindado a la institución y, principalmente, por medio de los miembros de la Misión Naval norteamericana. La influencia de estos últimos apartó a la Marina del quehacer político (cosa que no sucedía con el Ejército), profesionalizando sus actividades en grado óptimo y dejando una especie de **american way of life** que fue saludablemente acogida por los marinos nacionales y practicada hasta los días de hoy. En consecuencia, así no hubiese intervenido directamente, la Misión Naval influyó en la actitud asumida por Saldías, la deseada por Pizarro y la trunca de Alva Saldaña. Por otro lado, como ya dijéramos, la actitud decidida que hubiese podido asumir Leguía, contando como contaba con los medios navales a su disposición, en poco o en nada hubiesen cambiado el panorama general; a lo sumo hubiese evitado el bochornoso espectáculo de dejarlo morir en una celda.

Por otro lado, lo que sí trajo evidentes repercusiones fue el sentimiento que contra Sánchez Cerro se levantó entre la oficialidad naval. Fruto de ello fue la caída de este militar en marzo de 1931. Luego, y lo que más hondo cabría de calar, fue el resquebrajamiento de la disciplina tan duramente alcanzada por la influencia norteamericana. Jefes contra jefes, opiniones de distinto orden dentro de una institución que había venido caminando cronométricamente durante los últimos diez años, todo ello llevó a la quiebra antedicha. El fruto no se hizo esperar: la rebelión de mayo de 1932 y, a la larga, la de octubre de 1948. Sin embargo, cabe hacer un distingo adicional, relacionado a que esta disminución de la disciplina nunca llegó al grado de generalización que si alcanzó en el Ejército. Fuera de las convulsiones del primer militarismo

las fuerzas navales no llegaron a enfrentarse entre sí, con dotaciones plenas que comprendiesen jefes, oficiales y tripulantes, manteniéndose el asunto, normalmente, como latente agitación dentro de la plana menor.

## PELICULAS DE ACTUALIDAD




"Después de la niebla"
(Teatro Arequipa)

"Amor audaz"
(Teatro Princesa)

"El orgullo de la raza"
(Teatro Marsano)

"Bajo cielos orientales"
(donde deberían volver sus nativos)

"El tablado de la vida"
(Teatro Princesa)

"Camino de la ruina"
(Teatro Excelsior)

"La nave del Pecado"
(Cine Variedades)

"La fuerza del destino"
(Cine Victoria)

Variedades Lima, 17-9-30. año XXVI, nº 1175.

## Notas

(1) Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú.* Lima, editorial Universitaria, 1968. Tomo XIII (Sexto periodo. 1919–1930. El Oncenio). pp.374–377.

(2) Capuñay, Manuel A. *Leguía.* Lima, 1951. Escrita en afán de "vindicación de una memoria varios años deshonrada", muestra ese sincero deseo en el autor, que no oculta la admiración que siente por su personaje.
Ugarteche, Pedro. *Sánchez Cerro. Papeles y recuerdos de un presidente del Perú.* Lima, Editorial Universitaria, 1969. Ya desde la presentación acusa a Leguía de haber instaurado un régimen que provocó la más tremenda crisis moral en el país (p.V), dejándonos ver así la versión de un apasionado antileguiísta y ferviente sanchecerrista. Esto último, señala, como un reconocimiento "a un ilustre gobernante que me honró con su amistad y su confianza" (p. XI).

(3) Cobos, Efraín. *Fuerza Armada, misiones militares y dependencias en el Perú.* Lima, Editorial Horizonte, 1982. p.27.
"Ellos –refiriéndose a los franceses– venían a instruir a un ejército también derrotado como el suyo, pero muy pequeño como para desear la revancha....
La llegada de oficiales franceses como instructores de nuestro ejército tuvo repercusiones que son observadas hasta hoy y que la misión militar americana no ha podido borrar dentro de la institución castrense" (p. 27).

(4) Garaycochea, León. *Legislación Naval.* Lima, 1944. Tomo I (1919–1920), pp. 366–385, contratos efectuados en julio y agosto de 1920.

(5) Basadre, Jorge. Ob. Cit. tomo citado p. 283.

(6) Villanueva, Víctor. *Así cayó Leguía.* Lima, Retama Editorial, 1977. p.99.

(7) Pizarro Rojas, Tomás. *Memorias inéditas.* Los originales se encuentran en el Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú. P. 111.
Pizarro nos da el texto del dispositivo del 22 de agosto de 1930, clausurando el puerto de Mollendo y el aeropuerto de Arequipa, así como de la orden de operaciones de la misma fecha que emite el ministro del ramo, contralmirante Augusto Loayza, disponiendo que zarpe el *B.A.P. Coronel Bolognesi* y un submarino para cumplir con esa clausura. Ese mismo documento establecía que toda orden posterior sería transmitida por radio, empleando las claves vigentes.
La fuerza de sur quedó, finalmente, conformada de la siguiente manera:

| | | |
|---|---|---|
| comandante de la fuerza de tarea | : | capitán de navío Tomás Pizarro. |
| ayudante y oficial de señales | : | capitán de corbeta José Alzamora. |
| *B.A.P. "Coronel Bolognesi"* | : | capitán de navío Alejandro Vinces |
| *B.A.P. Lima* | : | capitán de fragata Aurelio de la Guerra. |
| *B.A.P. R–3* | : | capitán de corbeta Manuel Nieto. |
| *B.A.P. R–4* | : | capitán de fragata Pablo Ontaneda. |

(8) Pizarro, Tomás. Memorias. . . P. 112–114.
En su detallada memoria, Pizarro transcribe las disposiciones que dió ya en Ilo, para las fuerzas a sus órdenes, incluso a las que desembarcaron para establecer la base aérea que debía funcionar en el puerto. También el mensaje que le envió el nuevo ministro de Marina, contralmirante César Bielich, a las 12:45 horas del día 25. El tenor de este mensaje fue dado a conocer a las unidades el día 26 a las primeras horas, cuando ya no estaba el *B.A.P. Lima* entre los buques del sur. El mismo día 26 Pizarro envía una nota a los prefectos de Tacna y Moquegua, manifestando tener órdenes de levantar el bloqueo y dirigirse al Callao. El retorno fue dispuesto internamente por orden de operaciones de fecha 27, emitida a las 10:30 horas y en ella se dejaba notar que las comunicaciones con el Servicio de Comunicaciones Navales, sito en la Escuela Naval del Perú, no eran del todo eficientes.

(9) Pizarro, Tomás. *Memorias* . . . pp. 116–117.
La orden de interceptar todas las comunicaciones posibles se llama, en términos técnicos, monitoreo; en este esfuerzo se lograron recibir varios mensajes de Sánchez Cerro. El primero fue a las 5.28 p.m. (17:28 en horario naval), ordenándole dirigirse a Mollendo a fin de ponerse a disposición del revolucionario. El segundo fue recibido el mismo día 25 y, sin consultar la opinión de las fuerzas navales, en un típico acto de hecho consumado, dictaba algunas disposiciones para que Pizarro hiciese cumplir.
Después de haber recibido las órdenes emitidas por el ministro de Marina, en sentido de

suspender el bloqueo, a las 02:35 horas del día 26 y luego un nuevo mensaje en que le comunicaban la conformación de la junta de gobierno, recibido a las 05:40 horas, se dejaron de recibir señales de la capital. Desconcertado, aunque dando cumplimiento a estos despachos, Pizarro consultó con el Ministerio, mediante mensaje en texto llano, vale decir no enclavado, el mismo que fue interceptado y contestado por el entonces angustiado Sánchez Cerro. Emite en este momento el mensaje al que nos hemos referido en el texto del trabajo, mediante el cual ofrece dinero para el racionamiento y otros gastos si se dirigía Pizarro, con sus fuerzas, al puerto de Mollendo.

Refiere el autor de las *Memorias* que no contestó a ninguno de estos llamados arguyendo, cuando ya triunfante le increpara esta actitud Sáncez Cerro, que lo había hecho por que tenía órdenes claras de sólo comunicarse con sus superiores (el comandante general y el ministro) mediante textos en clave (p. 118).

(10) *El Comercio* de los días 25 y 26, con tres ediciones el día 25 (las 45165, 45166 y 45167) dió amplia información al respecto. Según él, a las 03:00 del día 25 se conoció en la redacción del diario la noticia de la conformación de una junta de gobierno, y ésta emitió a las 04:10 un comunicado dando a conocer los hechos habidos en Palacio. "En vista de la difícil situación creada en el país, ha resuelto dimitir el señor presidente de la República; y para asumir las funciones del poder se ha constituído la siguiente Junta de Gobierno, por designación de los institutos armados.....", a continuación figura: "El general Ponce le insinuó luego al señor Leguía, que se embarcara en una nave de guerra. Estaba lista el crucero *Almirante Grau,* que, como saben nuestros lectores, se encontraba con las calderas encendidas desde el día anterior para hacerse a la mar a fin de salir al sur a debelar el movimiento revolucionario estallado en Arequipa...."

(11) *El Comercio* del día 25 de agosto, en la edición extraordinaria con este motivo, numero 45166, señala que a las 0515 salió por la puerta principal de Palacio el expresidente, acompañado, entre otros, por el general Ponce. El mismo diario publica la versión oficial emitida por la Junta en la que se da las 05:00 como hora de salida de Leguía. Por otro lado, Basadre señala que abandonó Palacio por una Puerta lateral (Ob. Cit. tomo Cit. p. 385).

Bajo el título "El señor Leguía es embarcado en el crucero *Almirante Grau",* el corresponsal relata: "A las 5 de la mañana de hoy llegaron de Lima seis automóviles, conduciendo al expresidente Leguía, acompañado de sus hijos Augusto, Juan y José Leguía Swayne; hijos políticos señores Larrañaga y Angulo Laos; el miembro de la Junta Militar coronel Llona; varios jefes y oficiales del ejército y miembros de la familia de aquél".

"En el malecón Figueredo fue recibido el señor Leguía por las autoridades locales y el jefe de policía".

"El señor Leguía se mostraba sumamente abatido".

"Inmediatamente que llegó al muelle oficial, se embarcó en la lancha No. 2 de la capitanía de puerto, siendo acompañado por sus hijos, el exedecán teniente Cabada, el capitán de puerto, capitán de navío Cabada, y otras personas".

"En la lancha No. 3, de la capitanía, también se dirigieron a bordo el ayudante de servicio de la capitanía y varias personas que habían venido de Lima, inclusive el mayordomo que portaba las maletas".

"En el crucero *Almirante Grau,* fue recibido el señor Leguía por el comandante general de la Escuadra, capitán de navío Spayers (sic.) y el comandante del buque, capitán de fragata Galdo".

"Una vez que el señor Leguía estuvo a bordo, se depidió de sus acompañantes e inmediatamente el *Grau* levó anclas y salió de la rada del Callao, yendo a fondear detrás de la isla San Lorenzo, donde espera órdenes".

(12) Información del teniente primero Raúl Saldías H., nieto del comandante Roque Saldías M.

(13) Ugarteche, Pedro. Ob. Cit. tomo I. P. 222, carta del embajador norteamericano (Dearing) al secretario de Estado, fechada en Lima a 13 de setiembre de 1930. En esta misiva, Dearing proporciona algunos datos valiosos para comprender la participación norteamericana en la caída del exmandatario. Señala que "es difícil dar una idea sobre la importancia de la actitud de las fuerzas navales. Algunos piensan que hay un posible jefe contrarrevolucionario entre los oficiales superiores, que puede ser el capitán Pizarro".

(14) Kruger Alzamora, Juan. Entrevistado en San Isidro el 25 de noviembre de 1982. Era oficial de ingeniería de la dotación del buque. Por su grado de alférez de fragata se hallaba bas-

tante lejano de pormenores de lo sucedido a bordo; sin embargo, asegura que Spears ya no estaba a bordo al momento en que el señor Leguía llegó a bordo.

(15) Grow era entonces Inspector general de aeronaval; Davy estaba al frente de la Escuela Naval y permaneció en este cargo hasta los primeros días de setiembre; Pye, jefe de la Misión, dejo la jefatura del Estado Mayor General de Marina a los pocos días de la revolución, así como Spears sólo fue destituido como comandante general de la Escuadra, una vez que Sánchez Cerro llego a Lima.

"... frente a la situación creada el gobierno decidió enviar una escuadrilla de aviones Vought Corsair de la Base Aérea de las Palmas, para que arrojaran sobre la ciudad de Arequipa propaganda contrarrevolucionaria. Iba al mando el inspector general de aeronáutica, capitán de navío Harold B. Grow, e integrada por los capitanes Guillermo Concha y Ergasto Silva. Los volantes lanzados por los aviadores cayeron en diferentes lugares, sin mayor efecto. "El comandante Grow, terminada la operación de arrojar la propaganda gobiernista, decidió aterrizar en Camaná con los tres aviones de su escuadrilla, lo que condujo al apresamiento por las fuerzas revolucionarias de los dos primeros aviones, tripulados uno por el comandante Grow y el mecánico Parodi y el otro por el capitán Concha. "El tercero logró retornar a las Palmas (Adolfo de la Jara. *Historia de la Aviación del Perú*. pp. 623–624).

(16) El *Escalafón General de la Marina*, aprobado por ley 2118 del 15 de junio de 1930, daba la siguiente dotación de oficiales para el B.A.P. *Almirante Grau:* capitán de fragata Manuel V. Galdo (comandante), capitán de corbeta Roque Saldías Mahinat (segundo comandante), capitán de corbeta Federico del Aguila, capitán de corbeta Francisco Corrales Angulo, teniente primero Pedro Mazuré, teniente primero Enrique Van Heurk, teniente primero Gabriel Aranzaes, teniente primero Alejandro Arenas, teniente segundo Alberto Maguiña, alférez de fragata Ernesto Roldán, alférez de fragata Eloy Burga, alférez de fragata Miguel Chávez, alférez de fragata Federico Valle Riestra, alférez de fragata Carlos Soyer, alférez de fragata Juan L. Kruger A. Además, los siguientes oficiales de especialidad: capitán de corbeta ingeniero Felipe Patrón, capitán de corbeta ingeniero Alfredo Rivarola, teniente primero ingeniero Jorge Baldwin, teniente primero ingeniero Publio C. Rojas y el teniente primero odontólogo Julio Oliart C.

En relación a la actitud asumida por Saldías, Kruger señala que fue respaldada por la cámara en pleno, de donde era jefe, pero que no recibió el apoyo correspondiente por el comandante del buque. Ante esto, se decidió invitar al comandante Galdo para que se mantuviese fuera de toda participación, en pro o en contra, de los intentos favorables a Leguía, motivo por el cual se retiró voluntariamente a su camarote, de donde sólo salió cuando el buque hubo retornado a su fondeadero.

El teniente primero Raúl Saldías Haettenscheweiler, nieto de Roque Saldías manifiesta que, según versión familiar, el comandante Galdo desembarcó en la misma lancha en que había subido Leguía. No nos parece muy probable, ya que hubiese coincidido este desembarco con el de los acompañantes del exmandatario y así se hubiese delatado la intención de los oficiales del crucero.

(17) Pizarro, Tomás. *Memorias...* p. 114.

El mensaje referido era el siguiente:

Clave

Bolarm de WPBT

"Presidente República embarcado "Grau" con resto Escuadra.– Ordénola vuelva Ud. con fuerzas su mando a Base Naval".

090825

Comgral

Recibido a las 15 horas del 27, vía el vapor *Santa Rita.*

(18) Pizarro, Tomás *Memorias... p. 114.*

*(19)* Gutiérrez Mirenghi, Ernesto. Entrevistado en Miraflores el 9 de octubre de 1982. Era oficial de dotación de la Escuela Naval, con grado de teniente primero.

"Cabada desembarca por el muelle de la Escuela para llamar por teléfono a los amigos de Leguía y nadie lo apoyó. Zarparon en la tarde y los intimidaron amenazando a la familia".

En la Escuela sólo había 3 oficiales que simpatizaban con Sánchez Cerro".

(20) Villanueva, Víctor. Ob. Cit. pp. 103–104

Ugarteche, Pedro. Ob. Cit. tomo I, pp. 178

(21) *El Comercio* del 25 de agosto de 1930, número 45167, da la noticia de ver a el crucero *Lima* y dos sumergibles (los R–1 y R–2) fondeados en San Lorenzo. Es probable que no se tratase del *Lima*, sino del cazatorpedero *Teniente Rodríguez* ya que el *Lima* se hallaba aún formando parte de las fuerzas del sur.

(22) Pizarro, Tomás. *Memorias... P. 115. Nos transcribe el* mensaje que dirige Sánchez Cerro a la Junta como respuesta a los emisarios que Ponce enviara el mismo día 25. En el punto 4 pone lo siguiente:
"A Leguía lo llamo grandísimo traidor y los encargados de su custodia me responderán caso necesario".
Villanueva también nos dá el texto íntegro (p. 121 de la Ob. Cit.)

(23) *El Comercio* del 26 de agosto de 1930, número 45168.
Villanueva, Víctor. Ob. Cit. p. 105.
Con relación a este amenazador dispositivo, es necesario dejar en claro que poco o nada podía hacer la Junta de Gobierno para hacerlo cumplir, si no contaba con el respaldo de las demás unidades de la escuadra. Recordemos que el *Grau,* junto con el *Bolognesi,* era el buque más poderoso de la escuadra nacional. Hubiese podido ser atacado por aviones, siempre que éstos hubieran sido conducidos por los oficiales provenientes de la Escuela Naval, ya que el arte de volar sobre las aguas no siempre, aún en nuestros días, es de dominio de los aviadores en general. Es por esto que la aviación naval volvió a surgir como componente de la Marina, allá por los años sesenta. La reciente guerra de las Malvinas ha puesto de manifiesto este hecho, al depender estrechamente las misiones de la Fuerza Aérea Argentina del apoyo, sobre todo en posicionamiento, que podían brindar los aviones navales de su patria.

(24) *El Comercio* del 26 de agosto de 1930, número 45169.

(25) *El Comercio* número antes citado.

(26) *El Comercio* del 26 de agosto de 1930, número 45169. En él se registra la siguiente noticia: "a las 4 a.m. se hizo un nuevo despacho ordenando al comandante que regrese bajo responsabilidad. Fue solo ante ello que se recibió respuesta de Galdo, que el buque regresaba no ya atrás de San Lorenzo sino a su fondeadero".

(27) Pizarro, Tomás. *Memorias...* p. 114
"Mucho se ha hablado de que en el *Bolognesi* hubieron (sic.) oficiales que demostraron verdadero interés porque las comunicaciones por radio fueran de las peores o que no existieran; pero pasó por alto este detalle. Inmediatamente que tomamos fondeadero no faltó alguien que me dijera que se.

*(28) El Comercio* del 26 de agosto, número 451669, da las dos horas citadas como la de arribo del buque. Lo más probable parece ser las cinco de la madrugada como hora de arribo, ya que el buque navegó aproximadamente unas doce horas.

(29) *El Comercio* del 26 de agosto de 1930, número 45169.
La versión del complot comunista consistía en que, habiéndose escuchado a bordo del buque insignia noticias relativas a un alzamiento comunista en la capital, se estimó necesario consultar con el señor Leguía. Este, dió a conocer que ante estos hechos su renuncia al poder carecía de valor, por lo que reasumía las funciones presidenciales. En tal razón se había dispuesto los honores correspondientes a su investidura. La insignia que debía izarse era el pabellón nacional, sólo que en vez de ir en popa, como hubiese correspondido normalmente, iba además en el palo mayor, reemplazando a la insignia del comandante general de la escuadra. Estos honores debían haber sido rendidos después del izamiento del pabellón, que normalmente se lleva a cabo a las 08:00 horas, después, por lo que cabe la figura de haber sido recibido el presidente y no hacerse los honores correspondientes hasta dicha hora, en que ya debían estar frente a San Lorenzo.

(30) Pizarro, Tomás. *Memorias ...* p. 114.
Prosigue su relato de la siguiente manera: "Al recibir el cariñoso abrazo de despedida del señor Leguía experimenté la más fuerte emoción y no pude impedir el asomo de mis lágrimas, y sobre todo cuando con toda deferencia saca su cartera con su (sic.) monograma de oro y me la entrega diciendo "guarde Ud. ésta como el mejor recuerdo de su amigo y de esta aventura".

(31) El libro *Yo Tirano, Yo Traidor,* dedica una página a tratar el tema de lo sucedido a bordo del *B.A.P. Almirante Grau* y se refiere al caso en términos más o menos similares a los empleados entre Leguía y Pizarro. Como señalamos en el texto, la presencia de pocos

elementos extraños a bordo del buque, que supieran el detalle de lo sucedido, hace que nos inclinemos a conferir valor de autenticidad al citado libro.

(32) Dice Pizarro en sus *Memorias*: "si mi fuerza estaba en Ilo y si mi cooperación se creía indispensable, ha debido enrumbarse al sur para ponerse en contacto con mi fuerza y llevar al señor Leguía a Chile, cuya frontera se hallaba más, mucho más cerca que Guayaquil.— Desgraciadamente no se pensó así... (p. 115).

(33) Pizarro, Tomás. *Memorias...* p. 114.

(34) Ortiz Sotelo, Jorge. "Reseña Histórica de las Comunicaciones Navales en el Perú" en *Revista de Marina,* año 66, No. 1–2, vol. 365, julio–octubre de 1980. pp. 59–70.

(35) El Servicio Aéreo había sido organizado recién en 1929, como organismo del ministerio de Marina y Aviación (nueva denominación que en consecuencia adoptó el Ministerio de Marina). Se constituyó con elementos provenientes del Ejército y de la Marina, aquéllos en mayor número que éstos, provocando roces y desavenencias que no siempre eran favorables al propio desarrollo de este cuerpo. Efraín Cobos, en la obra citada (pp. 251–253) plantea que esta creación obedeció al interés de Leguía en debilitar al Ejército como elemento de fuerza en la política nacional. Creemos que Cobos anda por buen camino al señalar esta tendencia divisora de Leguía, manifestada en la creación del ministerio de Marina, en 1919, en el apoyo brindado a la Guardia Civil y la fusión de los servicios aéreos de ejército y marina en uno solo a órdenes del ministerio de Marina.

(36) Ugarteche, Pedro. Ob. Cit. pp. 178–180.

(37) Villanueva, Víctor. Ob. Cit. pp. 105–110.

(38) Castro Hart, Juan Manuel. Entrevistado en 1980 y 1981, en San Isidro. Era en el momento de los sucesos narrados, cadete naval en su cuarto año. Entonces se estudiaba durante seis años.

(39) Castro Hart, Juan Manuel. Entrevista citada.
Salmón de la Jara, Federico. Entrevista en 1980. Era cadete de cuarto año en 1930.
León de la Fuente, Enrique. Entrevistado en 1980. Era cadete de tercer año en 1930.

(40) Ya desde los sucesos mismos de agosto de 1930, la Armada había quedado mal parada ante la opinión pública. Los calificativos de "nave del pecado" y "errada actitud de los marinos" fueron los primeros en ser empleados (ver recortes adjuntos) y no carecían de fundamenteo al pensar que algo se podía tramar aún. Los rumores se sucedieron con rapidez, mayor aún cuando los buques de Pizarro se aproximaron al Callao; poco después, el día 15 de setiembre, volvió a correr el rumor de rebelión en la escuadra, cosa que, al parecer, teniendo fundamento, no era real aún. Para febrero, los rumores se hicieron nuevamente presentes, aunque ahora los sucesos de Arequipa iban a permitir que no se llegase a tomar una actitud de fuerza en forma desfavorable; todo lo contrario, lo de Arequipa permitió que la Armada pudiese dar libre cruce al sentimiento antisanchecerrista que tan rápidamente se había formado en la institución.

(41) Ugarteche, Pedro. Ob. Cit., tomo II, pp. 77–92.

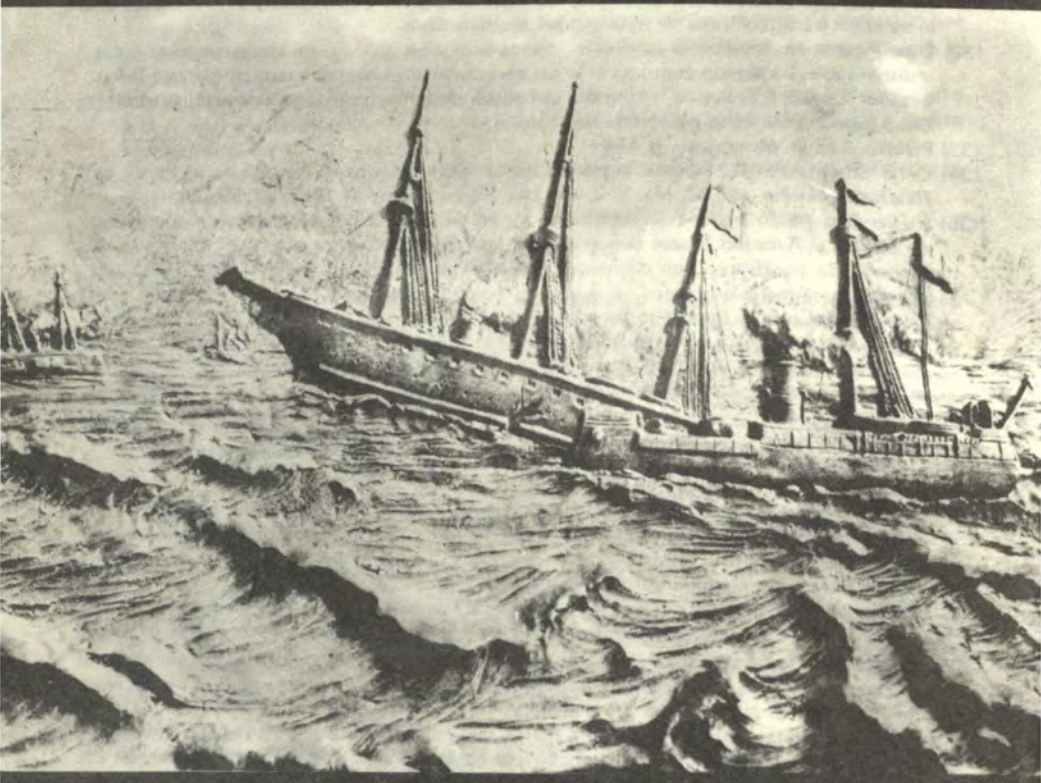
(42) El entonces teniente segundo Fernando Romero Pintado, en conversaciones sostenidas, ha manifestado haber intervenido en la redacción final del comunicado que entonces lanzó la Marina de Guerra a la Nación.

(43) Ugarteche, Pedro. Ob. Cit., tomo II p. 272.

(44) Kruger Alzamora, Juan. Entrevista referida.

(45) Castro Hart, Juan Manuel. Entrevista citada.
Salmón de la Jara, Federico. Entrevista citada.
León de la Fuente, Enrique. Entrevista citada.

(46) *La Noche,* del sábado 22 de noviembre de 1930.
"Divergencia entre los marinos"
"A guisa de rumor nos llega lo que sigue: los jefes de marina propugnan por la candidatura del ministro diminente Rotalde - a quien todos los empleados de ese despacho le han pedido por unanimidad en corporación que continúe en su cargo, en oposición al elemento o la oficialidad joven que persigue para ese portafolio la designación del Comandante Saldías".



*"A la tercera embestida del monitor peruano,*

*la* Esmeralda,

*impactada en su mismo centro*

*y a una velocidad de 10 nudos,*

*se hundió sin remedio..."*

# Combate Naval de Iquique

*Capitán de Navío A.P. (r)*
*José Valdizán Gamio*

Cuando el 5 de abril de 1879 sobrevino la declaración de guerra, las regiones salitreras estaban señaladas con mucha antelación como su objetivo. Las operaciones militares que se llevarían a cabo dependían de las operaciones navales. La guerra tendría dos fases: la marítima y la terrestre. Sobre la primera y sus más probables resultados casi no cabía duda alguna; la superioridad de la escuadra chilena era prácticamente abrumadora y tal grado de desigualdad no permitía que el Perú abrigase esperanzas de vencer. Dadas la idiosincracia peruana y necesidad imperiosa de su propia defensa, el país tenía que hacerle frente hasta donde se lo permitiesen sus fuerzas, pero sin ilusiones de ninguna especie respecto de su desenlace. Con referencia a la segunda, resultaba indispensable un desembarco en territorio peruano una vez que se obtuviera el dominio del mar. Al iniciarse el mes de abril de 1879, los efectivos terrestres en pie de guerra, entrenados y equipados, podían calcularse entre 5,000 y 6,000 hombres (1), aunque fueron frases del propio Ministro de Relaciones Exteriores durante sus declaraciones ante el Senado de Chile, el 2 de abril, que "las fuerzas del litoral se habían aumentado considerablemente con el transporte de muchos chilenos que residían en la costa del Perú, y, el número total no bajaría de 6,000 plazas." También hizo saber a los representantes en dicha reunión que "el señor Saavedra había dicho –a su llegada a Antofagasta–, que todo estaba preparado para un ataque". (2)

Indudablemente que las dos extremidades vitales del Perú en aquellos tiempos eran el Callao e Iquique. Ya el historiador peruano Paz Soldán había escrito –mucho antes que el chileno Bulnes lo hiciera– que "Si en abril de 1879 se hubieran presentado en Iquique los 4,850 hombres que Chile tenía expeditos en Antofagasta y Valparaíso, a la vez que en el Callao los blindados **Cochrane** y **Blanco Encalada** con los demás buques, de seguro que se habrían apoderado de Iquique, batiendo la pequeña fuerza que allí existía y de la escuadra peruana surta en el Callao" (3).

Por otro lado, el historiador chileno Barros Arana quien viviera durante la guerra, sintetiza su reconocida opinión sobre la actitud que de-

bió tomarse desde el principio, diciendo que: "desembarcando sus tropas en Iquique y enviando su escuadra a destruir la del Perú, que se encontraba entonces en el Callao, habría, desde el primer mes, obtenido los resultados que no obtuvo más tarde sino al precio de enormes sacrificios"

En su "Historia de la Campaña de Tarapacá", Vol. 1, p. 644, el chileno Vicuña Mackenna anota: "La inferioridad de la escuadra peruana, aún considerándola en estado de hacerse a la mar, era tan evidente como una simple demostración matemática".

Y es que los buques de guerra del Perú –en la fecha en que sucedió la declaratoria de aquella– se encontraban efectuando carena y reparaciones, indefensos casi y listos a ser destruídos impunemente; el contrario no aprovechó dicha circunstancia con la celeridad que el caso requería, esa es la verdad, pero..., ¿por qué procedió así?

Varias fueron las razones que retardaron el curso de la historia en el caso de Chile. Examinémoslas:

Frescos estaban en la memoria de los dirigentes chilenos de la guerra –nuestros aliados contra España en 1866– los mortíferos fuegos de los cañones chalacos, que tantos estragos produjeron sobre la escuadra española del brigadier D. Casto Méndez Núñez, el glorioso 2 de Mayo, en el Callao. Pese a la superioridad manifiesta de la fuerza naval sureña con respecto de la nuestra, la amenaza de las probadas defensas del primer puerto peruano debían tenerse en cuenta. No resultaba prudente exponerse a una derrota concluyente desde el principio, defección que hubiesen dado al traste con todas las esperanzas chilenas, de dominar el mar primero, para invadir el territorio enemigo después.

Sin embargo, las informaciones que poseían eran relativamente alentadoras: los fuertes estaban a medio arreglar; la **Independencia** tenía sus calderas en tierra reparándose; el **Huáscar** estaba igualmente sometido a diversas reformas y trabajos; los artilleros peruanos –de tierra y mar– eran nuevos y se les consideraba incompetentes, desde que casi todo el personal de esa especialidad había sido chileno hasta hacía poco, habiéndosele licenciado al surgir el peligro.

Pero la verdad sea dicha a través de la crítica histórica desapasionada e imparcial: Chile tenía –desde el punto de vista naval– demasiados dirigentes, decididos los unos e indecisos los otros, que a través de mutuas y repetidas consultas casi siempre iban a terminar refugiándose en la opinión que consideraban más técnica y adecuada para el caso: la del viejo y caprichoso lobo de mar, contralmirante Juan Williams Rebolledo, profesional de vasta experiencia y muchos méritos, pero de carácter irascible, autoritario y poco amigo de seguir indicaciones que no fueran de acuerdo con sus propias convicciones. La difteria gangrenosa de que padecía –según el diagnóstico del cirujano del **Blanco En-**

**calada**, doctor A. Sherbakoff—, contribuyó indudablemente a agriar su temperamento y acentuar sus reacciones.

Ante la inacción en que a criterio del pueblo se mantenía la escuadra, el Presidente de la República tomó una decisión inusitada: nombró delegados premunidos de los más amplios poderes, con plena autoridad tanto sobre el General en Jefe del Ejército como ante el Comandante en Jefe de la Escuadra, para ejercer por su intermedio, un control del Poder Ejecutivo más a tono con las circunstancias. Una especie de Presidente en Campaña.

Copio a continuación textualmente, la parte del Decreto Supremo respectivo que más interesa:

"1.- Nómbrase a don Rafael Sotomayor, Comisario General del Gobierno, para que, cerca del Ejército Expedicionario y cerca de la Armada Nacional, ejerza durante la campaña que está por emprenderse, las atribuciones de inspección y dirección superior que corresponden al Ejecutivo, conforme a las instrucciones reservadas que le serán impartidas.

2.- Todas las autoridades del Ejército y de la Armada y todas las administrativas y judiciales de los territorios ocupados por las fuerzas de la Nación, sin excepción alguna, reconocerán a don Rafael Sotomayor en el carácter que le confiere el inciso precedente y darán en consecuencia, cumplimiento a cuantas órdenes y disposiciones impartiere, como si emanaran del Presidente de la República".

La escuadra de Chile estaba, como se ha visto, bajo el mando supremo del contralmirante D. Juan Williams Revolledo. El marino, no obstante, mantuvo la dirección personal y suprema de las fuerzas navales y de sus operaciones, no solamente soslayando al asesor sino también al propio gobierno. Empero no aconteció lo mismo con el Ejército, cuyo jefe, después de la separación del general Arteaga, fue siempre Sotomayor, hasta que acaeció su muerte.

De esta manera Williams Revolledo hizo lo que le pareció más conveniente: rechazó el plan inicial del Gobierno y lo sustituyó, muy discretamente, por el bloqueo de Iquique. Esta demora —que resultó falta de acierto pese a su experiencia profesional— permitió al Perú tomar las medidas de emergencia que se imponían, salvándolo de una derrota inmediata y segura tal como estaba previsto.

Porque el 28 de marzo de 1879, fecha en que se reunió el Consejo de Estado para considerar el mensaje de guerra del Presidente D. Aníbal Pinto, el Ministerio tenía ya un plan perfectamente estudiado, el que, en caso de llevarse a la práctica de inmediato, habría definido en unos meses a lo sumo, el casus belli que comenzaba a gestarse y que debido a la dilación que sufrió, demoró cuatro años en solucionarse. Dicho plan

consistía en ordenar que la escuadra chilena procediere rápidamente hacia el Callao –en donde se sabía que los buques peruanos estaban reparándose aún– para destruirlos y lograr el más completo dominio del mar sin oposición alguna para el desarrollo de las futuras operaciones.

Una vez cumplida esta misión -que iba a ser sorpresiva y constituir casi un golpe de mano, desde que sería efectuada apenas declarada la guerra, en forma prácticamente simultánea grandes cuerpos de ejército que alcanzaban, como ya he expresado, un total de 5,000 a 6,000 hombres que se lanzarían sobre Iquique (puesto que la conquista de los territorios salitreros de Tarapacá y Antofagasta constituía el objetivo de la guerra), para posesionarse de ellos sin dejar abierta la posibilidad de que antes fuesen fortificados para defenderse con adecuación.

Pero se cometió un error y no se contó con la reacción del hombre que ejercía y mantenía el mando de la escuadra chilena: el contralmirante D. Juan Williams Revolledo.

El error a que me refiero puede sintetizarse así: en una sesión secreta del Senado Chileno, el Ministro D. Belisario Prats, hizo una exposición del referido plan para subyugar al Perú e imponerle condiciones de paz a la brevedad posible. Dijo también "que esa operación, que el Gobierno había creído acertada, **no debía sin embargo imponérsele** al contralmirante, **sino aconsejársela y recomendársela con instancia**, manifestándole que llenado el propósito se podía dar por resuelta la guerra sin sacrificios ulteriores, pues bloqueada la escuadra enemiga era fácil adueñarse de todas las costas, bloquear con barcos débiles y con meros transportes armados todos los puertos del Perú e imponer a esta Nación, en un tiempo más o menos corto, las condiciones de paz".

Y aquí la reacción, en las palabras textuales de Prats: "...pero que el almirante había rechazado de una manera perentoria aquella empresa, sin que al señor Sotomayor le fuera posible vencer su resistencia" (4).

Originalmente Williams Revolledo desconocía ese plan del Gobierno, Sotomayor fue el comisionado para trasmitírselo con los resultados que anoté más arriba. Previamente había salido de Antofagasta el Comandante en Jefe de la Escuadra, con el **Blanco**, **Cochrane** la **Esmeralda**, la **Chacabuco** y el transporte **Tolten** con tropas de infantería de marina, habiendo –sin que existiese aun declaratoria de guerra– tomado posesión de Tocopilla sin autorización del Congreso: Chile se encontraba dueño del litoral boliviano hasta la frontera con el Perú, en río Loa, sin resistencia ni derramamiento de sangre desde que Bolivia ni estaba preparada ni poseía fuerzas navales para oponérsele. La faja costera así sojuzgada se extendía de sur a norte, desde el paralelo de 24 hasta el de los 21 de latitud austral.

Y pese a que el Ministro de Chile en Lima, Godoy, había informado sobre el estado de la escuadra peruana "y que convenía atacarla por

sorpresa" (5) y que su propio Gobierno habíale ordenado telegráficamente: "proceder como en campaña", el jefe de la escuadra desaprobó el plan que le sometiera Sotomayor, resolviendo en cambio bloquear Iquique y abrir operaciones de bombardeo contra los puertos abiertos de la costa peruana. Su idea era la de obligar así a los buques peruanos a salir a la mar y entonces "decidir la supremacía naval en un combate de escuadras" Vicuña Mackenna cita estas palabras sobre Williams Revolledo que copio ad litteram: "De suerte que al delegar sus atribuciones en un jefe..., y al no señalarle rumbo fijo, el gobierno confiaba a los azares de una voluntad subalterna.. lo que era la más alta y trascendental incumbencia de su responsabilidad suprema" (6).

Para luego comentar el citado historiador chileno: en lugar de partir a la ejecución de ese plan, "la escuadra hizo rumbo... hacia el puerto comercial de Iquique y allí enclavóse como convoy de carretas pegadas en un pantano, durante ciento y veinte días corridos, desde el 5 de abril al 5 de agosto de 1879".

De esta manera fue como, contando el Perú con un lapso de cuatro meses para evitar su sacrificio inmediato, supo convertirlos en cuatro años y vender lo más caro posible su derrota al adversario, desde que el destino estaba trazado por imprevisiones anteriores que no son del caso traer a colación, por cegueras políticas e intereses encontrados, que había que rubricar con sangre, fuego e inmolaciones heroicas.

Así, el tiempo perdido por Chile, merced a la errada decisión de Williams Revolledo, se multiplicó por doce; aquellos cuatro meses pasaron a convertirse en la historia en cuarenta y ocho, hasta que el intrépido **Huáscar** sucumbió en las encrespadas aguas del mar de Angamos y perdido nuestro último baluarte naval, el país del sur pudo invadirnos impunemente para hacerse de la victoria que tanto esfuerzo y superación había exigido a nuestros gloriosos marinos.

¡Gólgota de esmeraldas tumultuario
que empina, cresta a cresta, el espolón!
¿No sabes tú que el **Huáscar** legendario
tiene por pabellón un relicario
que agranda doce veces el cañón?

Luego vinieron los bombardeos de Pabellón de Pica, Huanillos y Pisagua, con la destrucción de muelles, aparatos de carguío y el incendio de las poblaciones. Mientras tanto Williams Revolledo esperaba y esperaba que la escuadra peruana, abandonando su apostadero del Callao, se hiciera a la mar para "decidir la supremacía naval" en el Pacífico Sur. Para conseguir su objeto, también atacó Mollendo y Mejillones.

Al final, urgido por el clamor popular que criticaba duramente la inactividad de la escuadra como tal, apremiado por su Gobierno y acechado por los comentarios acerbos que suscitaba la guerra bárbara —así

la califica el venezolano Jacinto López– que estaba efectuando, a la par que masacraba poblaciones inermes, decidió arrumbar hacia el Callao pero sin desistir por completo de su idea inicial; ordenó que la **Esmeralda** y la **Covadonga** siguiesen manteniendo el bloqueo de Iquique, mientras que él, con el resto de los buques procedía hacia el Callao.

Así dejó listo y montado el escenario para el primer triunfo naval peruano: el combate de Iquique, ignorando que durante el viaje iba a cruzarse –sin siquiera sospecharlo– con la escuadra peruana que, habilitada rápidamente y audazmente dirigida, se aprestaba a tomar la ofensiva yendo a luchar a las aguas de su propio enemigo.

## LA DIRECCION DE LAS OPERACIONES NAVALES

Este importante ejercicio –por parte del Perú– revistió un carácter casi individual y se distinguió por su resolución, acción ofensiva invariable, así como por su clara comprensión de la situación y necesidades que era apropiado cubrir.

El valor militar de nuestros buques era más que cuestionable con respecto a los de Chile. El de las tripulaciones también. Pero en lo referente a la preparación y valentía de los jefes navales resultaba francamente incuestionable, siendo estas cualidades insuperables en Grau. El mero hecho de que los buques escasos, mal pertrechados, reparados a la ligera y con tripulaciones improvisadas, sostuvieran durante seis meses una guerra sin cuartel, contra la moderna y bien abastecida escuadra enemiga, tiene una solo explicación: la calidad de los hombres que ejecutaban sus planes.

Del lado peruano la figura central fue Grau indiscutiblemente. Hay que reconocer también la del Director Supremo de la Guerra, general D. Mariano Ignacio Prado, quien durante el tiempo de su desempeño como director de la guerra naval, hasta su ausencia del país, demostró una clara visión militar del problema y adoptó rápidas y adecuadas decisiones. Dice Jacinto López que "Prado tuvo en Grau el hombre que el carácter de la guerra, como la imponían las circunstancias y como él la había concebido, demandaba; y Grau tuvo en Prado el hombre que la clase de guerra para la cual él era más adecuado, requería".

En cuanto a Chile, es difícil decir o afirmar con certeza quien dirigía la guerra. Todos y ninguno a la vez, sería la expresión más apropiada. Sus jefes navales eran competentes, sus tripulaciones bien adiestradas y sus buques muy superiores a los peruanos. En las mentalidades de sus marinos predominaba el practicismo cruento de la guerra. Quizá si tuvieron siempre en cuenta aquella conocida frase de Bolívar, cuando dijo: " ¡La guerra no se hace por el amor de Dios!".

Prueba fehaciente de estas actitudes se encuentran en los despiadados bombardeos de Williams Revolledo sobre las poblaciones sureñas abiertas del Perú; en la reacción de Condell en Punta Gruesa, al ametrallar a los náufragos de la **Independencia** mientras trataban de ganar la costa, o las extremas medidas de Patricio Linch durante la ocupación de la ciudad de Lima. Un contraste, que por su elocuente humanismo rebasó la crueldad que trae aparejada la lucha y se perpetuó alabado por la historia, fue el que ejecutara Grau en Iquique, al arriar todos los botes disponibles en el monitor **Huáscar**, para salvar las vidas de sesenta y dos tripulantes de la **Esmeralda**, que fuera echada a pique por el agudo espolón del monitor.

"El gobierno de Santiago hacía planes y los sometía en consulta a Williams, a Sotomayor y al Jefe del Ejército en Atofagasta. En el ir y venir de las consultas se perdía un tiempo precioso y entre tanto nada se hacía. En el Gobierno mismo no había conformidad de parecer. El Presidente disentía, por ejemplo, de la opinión de sus Ministros y jefes militares y hacía la consulta de lo acordado de modo que Sotomayor entendiera y contestara en el sentido que él deseaba. Williams en cambio, no consultaba nada a Santiago. No consultó tampoco, como se ha visto, el bloqueo de Iquique. Simplemente desechó el plan del Gobierno y siguió el suyo propio. El era el árbitro. La presencia de Sotomayor, que estaba a bordo como Asesor de la Escuadra y del Ejército, nombrado en marzo, le estorbaba; y celebró verse libre de él cuando Sotomayor, disgustado y convencido al cabo de la necesidad de reemplazar a Williams, abandonó la escuadra en junio. La consulta de los planes de guerra ideados en Santiago daba lugar a veces a conferencias en Antofagasta, a las cuales asistían el jefe de la escuadra, el asesor, el jefe del Ejército y el delegado del Ministro de Relaciones Exteriores, Santa María, el hombre más fuerte del gobierno por su influencia en el Presidente Pinto. Estas consultas y conferencias se referían principalmente al Ejército, a las operaciones militares que urgía emprender con el concurso de la escuadra en el territorio del Perú; y no resolvieron nunca nada ni condujeron a nada en relación con su objeto. De una de ellas regresó Santa María declarando que Chile tenía en el norte un Ejército sin general y una escuadra sin almirante" (7).

El cambio de los principales comandos en la escuadra de Chile, fue una medida acertada, e impuesta no solamente por la fuerza de las circustancias sino también por el clamor popular. "Los nombres de los directores de la guerra –escribe el chileno J. Inostrosa– eran arrastrados por el fango; políticos y oradores improvisados encendían a las multitudes. La voz del pueblo exigió el cambio del mando de las tropas y fué obedecido". (8).

## EL COMBATE

Varios fueron los factores que eslabonándose entre si, contribuyeron a que el 21 de mayo de 1879 tuviese lugar el primer conbate naval en las aguas de Iquique, entrando al desarrollo de los acontecimientos, cada uno por separado, pero con una conjunción lógica que hoy, a través del estudio de la Historia, puede establecerse en forma inobjetada e inobjetable. Una mirada retrospectiva al pasado ayudará a aclarar el verdadero sentido de estas afirmaciones:

La errada orden del almirante Williams Revolledo, de que tanto la **Esmeralda** como la **Covadonga** permanecieran manteniendo el bloqueo del puerto, mientras que él, con todo el resto de la escuadra, se decidía por fin a ejecutar tardíamente su desafortunado plan de ataque al Callao. La información que sobre esta decisión obtuvo el general D. Mariano Ignacio Prado mientras navegaba hacia Arica, como jefe de la expedición que, con los blindados y transportes peruanos, inauguraba las operaciones navales de mayor envergadura que recién iniciaba su país. El acuerdo tomado por el Consejo de Guerra convocado por dicho Presidente al arribar a Arica, luego de confirmar la noticia de que la **Esmeralda** y la **Covadonga** eran los únicos barcos chilenos presentes en Iquique y finalmente el zarpe casi inmediato del **Huáscar** y la **Independencia** para darles encuentro, sabiendo ya que también el transporte **La Mar** integraba la división enemiga que iban a combatir (9).

La deicisión de enviar inmediatamente a Iquique al **Huáscar** y a la **Independencia** fue tomada por el director supremo de la guerra, general Prado, luego de una reunión con su improvisado estado mayor. Sus asesores navales fueron: Miguel Grau, Aurelio García y García y Juan Guillermo More.

En la noche del 20 de mayo de 1879, a 20.00 hrs., levó anclas la división comandada por el capitán de navío D. Miguel Grau (quien retenía el mando del **Huáscar**), e integrada por la **Independencia** cuyo jefe era D. Juan Guillermo More. A las 04.20 hrs. del día 21 de mayo arribaron a Pisagua, puerto en el que confirmaron la información que ya poseían, al serle mostrado a Grau un telegrama por el Prefecto del departamento de Tarapacá, en el que, con fecha 19 de mayo, se le ratificaban las mencionadas noticias sobre los barcos chilenos presentes en la rada de Iquique.

Habiéndose mantenido sobre las máquinas, los buques peruanos reanudaron su viaje hacia el sur y tuvieron a Iquique a la vista entre las 06.30 y 07.00 hrs. del 21 de mayo.

Al ser reconocidos, el transporte chileno **La Mar** izó bandera de los Estados Unidos de Norteamérica y abandonó el puerto arrumbando al sur. Dicha estratagema –que resultaba grosteca para Grau, marino de experiencia, que sobradamente conocía la nacionalidad del buque por

los informes que tenía—, no le movió a perseguirlo ni a efectuar una captura barata. Su principal objetivo eran los barcos de guerra chilenos, por lo que a ellos se contrajo en cumplimiento de la misión que se le había encomendado. Fuera de estas consideraciones, se hubiese perdido un tiempo precioso, desde que la distancia que separaba a su división del **La Mar** era de aproximadamente 5 millas, esto es decir, 10,000 yardas inglesas.

A las 08.00 hrs. tanto la **Esmeralda** como la **Covadonga**, seguras ya de la identidad de los barcos que se acercaban a Iquique, se aprestaban para el inminente combate que habría de realizarse en dichas aguas.

Iban a batirse los dos buques más poderosos del Perú contra los dos más débiles de Chile, esa era la verdad. Sin embargo, el entrenamiento de ambas divisiones difería considerablemente. La chilena llevaba una amplia ventaja en este sentido. En cambio las dotaciones peruanas resultaban casi improvisadas; ello también era cierto.

Al capitán de fragata, D. Arturo Prat, no le quedaba otro curso de acción que el que decidió tomar. En las condiciones que le imponía la presencia del enemigo, su actitud tenía que ser la de batirse con sus buques proyectados sobre el puerto de Iquique. De este modo, interponiéndose entre la población y los cañones de sus contrarios, cohibía el libre fuego de éstos por temor a causar daños a sus connacionales (10).

Así se lo ordenó al capitán de corbeta Carlos Condell, comandante de la **Covadonga**. Este pasaje —confirmado documentalmente mediante el despacho de Luis Uribe, segundo comandante de la **Esmeralda**, al comandante general de Marina, 29 de mayo de 1879— es narrado por el chileno Inostrosa en los siguientes términos:

> "La **Covadonga** llegaba en ese instante y emparejaba su proa a la popa de la capitana.
> — ¡Comandante Prat, tenemos al **Huáscar** y a la **Independencia** encima!— gritaba Condell por medio de la bocina.
> El jefe de la **Esmeralda** avanzó hasta la borda y le ordenó, también con una bocina:
> —Seguir mis aguas. Guardar sus fondos. Cada cual a su puesto y cumplir con su deber.
> Vibrante a pesar de la distancia, llegó la escueta respuesta de Condell:
> — ¡All right! " (11).

Al iniciar su navegación la **Esmeralda**, para tomar su nuevo emplazamiento, sus calderas sufrieron un desperfecto. Dicha avería disminuyó su andar.

El combate se inició a las 08.20 hrs. del día 21 de mayo, al comenzar el **Huáscar** a abrir sus fuegos contra los dos buques enemigos. Estos últimos se habían situado a cable y medio de la costa, aproximadamente (muy ceranos a unos 300 mts.), manteniendo sus proas hacia el norte

estando la **Covadonga** a popa de la **Esmeralda** " de manera –expresó Grau– que estaban interpuestos entre nosotros y la población". Treinta minutos más tarde inició sus disparos la **Independencia.**

La primera media hora fue pues una lucha entre el monitor peruano solamente y los dos buques chilenos. Debido a que el buque se encontraba en la boca del puerto y a la acción de la mar, sus disparos fueron completamente ineficaces. Si a esto se añade la falta de preparación de los artilleros del **Huáscar**, se comprenderá lo informado posteriormente por Uribe cuando escribió: "Los tiros pasaban en su mayor parte por alto y varios tiros fueron a herir a la población". "Nuestra posición –continúa , expresando el ya citado marino– era pues, ventajosa" (12).

Varias granadas chilenas estallaron en la torre del **Huáscar** y en su casco. "La puntería de los buques enemigos tenía, por lo general, buena dirección y elevación", informó Grau.

Ante la crítica histórica obligada, surge una verdad diáfana: la preparación y entrenamiento de los artilleros chilenos –al coordinar alcances y deflexiones para impactar– era manifiesta. La insuficiencia del personal peruano resultaba obviamente ineficaz. Este contraste debido tanto a que los buques nacionales acababan de terminar sus más urgentes reparaciones, como a la falta de previsión de los que debieron, a tiempo, atender los pedidos de sus comandos, que en múltiples ocasiones, solicitaron entrenamientos previos y adecuada provisión de municiones para efectuarlos, da una clara idea de las circunstancias que precedieron a la Guerra del Pacífico, en 1879. (13).

Luego de una hora de combate, la **Covadonga** comenzó a navegar hacia el sur. Esta actitud la tomó Condell sin que mediara orden alguna de su superior jerárquico, Prat, por propia determinación y a tenor del juicio imparcial de quien debe historiar con veracidad, por su cuenta y riesgo. Como prueba heurística documental, fragmentos de su parte al comandante general de marina, del 27 de mayo de 1879:

> "Comprendiendo que por más esfuerzos que hiciéramos dentro del puerto nos era difícil, si no imposible, vencer o escapar de un enemigo diez veces más poderoso que nosotros, **resolví poner proa al sur**, acercándome lo más posible a tierra. Mientras tanto la **Esmeralda** quedaba batiéndose dentro del puerto".

De inmediato la **Independencia**, inició la persecusión de aquella goleta, comenzando a barajar la costa hacia el sur en su seguimiento. Asegura Inostrosa que a bordo de la **Covadonga**, por razones imprevisibles, se hallaba el práctico inglés Stanley (casado con chilena y expulsado de Iquique), quien cooperó posteriormente con Condell –debido a su indudable conocimiento de aquellos parajes–, para orientar la persecusión del buque peruano hacia zonas de bajíos no registrados en las cartas de navegación. Se consigna esta información, que al ser chilena

debe ser verídica, porque, de no serlo, equivaldría a restarle méritos a uno de sus propios marinos, otorgándoselos a un civil, de nacionalidad europea y pasajero circunstancial en la **Covadonga**, razones éstas que conociendo la tendencia chauvinista de Inostrosa (autor también de "Adiós al Séptimo de Línea"), hacen inadmisible cualquier fantasía de su parte reñida con la verdad (14).

Transcurridos dos horas de combate, la ineficacia de los artilleros del **Huáscar** –que combatía sólo contra la **Esmeralda** desde que la **Covadonga** navegaba alejándose hacia el sur– resultaba desesperante desde que no habían logrado efectuar un solo impacto todavía. Recién a las 10.00 hrs., una de sus granadas penetró por babor del barco enemigo, deshaciéndose sobre la otra banda y causando un pequeño incendio que se sofocó rápidamente (15).

Aproximadamente a esa hora, la **Esmeralda** se había visto en la necesidad de variar su posición y alejarse un tanto más de la costa –fuera del alcance de cañones y rifles– desde que hacía poco, el fuego hecho desde tierra habíale muerto a tres hombres y herido a otros tantos (16).

El combate prosiguió durante casi una hora más, y a pesar de la corta distancia que mediaba entre los buques, el **Huáscar** no logró impactar sobre su contrario no obstante estar a unos 600 metros de la corbeta. La crítica histórica, desapasionada e imparcial, nos hace ver con claridad meridiana la causa: carencia de elemental entrenamiento artillero que pesaba sobre la dotación de nuestro monitor. El comando había insistido muchísimas veces, en la programación y realización de ejercicios previos. La obnuvilación de quienes dirigían el gobierno y la disculpa de una economía mal entendida, arrojaban en dicho instante crucial, sus resultados fatídicos: ¡el buque más fuerte del Perú contra uno de los más débiles de Chile, incapacitado para imponerse con la fuerza de sus cañones!

Si Grau no tomó antes la decisión de espolonear a su adversario, fue debido a un errado informe: el capitán de puerto D. Salomé Porras y un subalterno suyo, Loayza, habiendo apreciado días antes la explosión de una mina rudimentaria que, a manera de ensayo, había preparado Prat con los elementos que tenía a la mano, hízoles creer que la **Esmeralda** estaba protegida por una línea de torpedos. Obligación suya fue comunicar este hecho a Grau, con los naturales comentarios y suposiciones que la prudencia aconsejaba efectuar.

Mas al verificar este –luego del cambio de posición que hizo la **Esmeralda** apremiada por los fuegos de tierra–, que la supuesta línea de torpedos tal vez no existiera, decidió embestirla desde el sur, maniobra que ejecutó de inmediato. Al ver que su enemigo comenzaba a desplazarse hacia el norte, efectuó el ataque francamente y con la máxima velocidad de que fue capaz.

La corbeta así amenazada, ante la inminencia del choque, logró, mediante un certero movimiento de timón, evadir el golpe directo hacia su costado y recibirlo más a popa, por su aleta de babor y más o menos a la altura del palo de mesana. El espolón resbaló y el impacto no tuvo grandes consecuencia en sí. Sin embargo, los cañones, ametralladoras y fusilería del **Huáscar**, disparando a "toca penoles" (17), causaron enormes estragos en la dotación de la **Esmeralda** y llenaron tanto la cubierta como el entrepuente de heridos y cadáveres.

D. Luis Uribe testimonió que en el momento del choque, el capitán de fragata D. Arturo Prat, se encontraba en la toldilla (a popa del buque). Que al producirse el encontronazo, saltó hacia el castillo (parte de la proa) del **Huáscar** gritando que le siguieran. Que sólo uno de sus tripulantes lo hizo, el sargento Juan de Dios Aldea, debido –dice Uribe– a "la ligereza con que el blindado se retiró del costado de la corbeta, y a que la voz de Prat no fue escuchada en el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre el **Huáscar**".

En la carta que escribió D. Francisco Segundo Sánchez –quien tomó el puesto de Uribe, al reemplazar este último a Prat– cuenta a su hermano Carlos, el 16 de junio de 1879 y desde Iquique, "que la voz de Prat no fue oída sino por los que estábamos muy cercanos". Cabrera Gacitúa (electricista, testigo ocular de la acción naval, por haber llegado hacía poco a la **Esmeralda**, con la intención de fabricar minas, provisto de una batería eléctrica y llevando el encargo de una misión sobre el cable submarino) dice que el **Huáscar** "dejó por algunos instantes su proa como embutida en el costado de la **Esmeralda**" y que el capitán Prat, observando "que los buques continuaban juntos, tomó la resolución de abordar al enemigo". Dio una mirada –continúa expresando Cabrera– "hacia atrás como para ordenar al corneta que tocara al abordaje y no viéndolo, se afirmó en la baranda y con toda la fuerza de sus pulmones gritó... ¡Al abordaje, muchachos! El estruendo de los cañones impide que oiga la tripulación. Prat comprendió esto y redoblando sus esfuerzos gritó por dos veces más: ¡Al abordaje, muchachos!. Todo es inútil porque nadie lo oye. Los buques continuaban juntos. Entonces tiene la idea de dar el ejemplo: tal vez podían verlo mejor que oirlo. Se le ve pues..., pasar entre los cabos y jarcia y poner el pie... sobre la proa del **Huáscar**".

Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo comandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vio caer herido de muerte al pie de la torre del **Huáscar** y asumió el mando del buque. Con la espada en la mano, ya en la cubierta del monitor **Huáscar**, se le ve todavía –dice Cabrera– "mirar hacia su derecha, tal vez para alentar a los que suponía que le siguiesen" y caer en seguida herido por una bala en la frente (18) Aldea cayó también herido, muriendo a los tres días en el hospital de Iquique, con un brazo y una pierna amputados.

Grau acometió por segunda vez con su monitor a la **Esmeralda**, tomándola por la amura de estribor y dejándola mal parada (19), pero sin lograr su hundimiento definitivo. En esta ocasión también ambos barcos se hicieron entre sí, nutridísimo fuego, empleando la corbeta –además de sus cañones, fusilería y ametralladoras dispuestas en las cofas– muchas bombas de mano que causaron menos estragos de los que cabería suponer, merced al blindaje que protegía al monitor.

Durante esta segunda arremetida, el teniente D. Ignacio Serrano, a quien seguía un grupo de doce tripulantes, intentó, junto con su personal, abordar al **Huáscar**, cosa que lograron hacer. Sin embargo, no tardaron mucho tiempo en ser víctimas de su intrepidez.

Al respecto se expresa así, el ya citado historiador venezolano D. Jacinto López, en su "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre", refiriéndose al valiente marino chileno:

> "La acción de Serrano no era impulsiva ni súbita, como había sido la de Prat. Los motivos eran empero los mismos, aunque en Prat no es posible sino suponerlos, no así en Serrano, que exclamaba después de la muerte de Prat y en la expectación del tercer espolonazo del **Huáscar**: "no nos queda otra salvación que el abordaje" (narración de Cabrera). Probablemente Prat pensó o creyó lo mismo. No era cierto, por supuesto en ningún caso. El abordaje era una locura..., pero las palabras de Serrano explican la acción de los dos. Estos hombres simplemente escaparon a la derrota por las puertas de la eternidad, mientras buscaban en un último y delirante esfuerzo dominar la derrota y la muerte" (20).

A la tercera embestida del monitor peruano, la **Esmeralda** impactada en su mismo centro y a una velocidad de 10 nudos, se hundió sin remedio cubierta de banderas y combatiendo hasta el último. Eran las 12.10 p.m. y sus máquinas no funcionaban ya. Más de cien hombres de su dotación habían sucumbido en la lucha. Los botes del **Huáscar**, mandados arriar expresamente por el nobilísimo Grau, rescataron de las aguas a 62 náufragos chilenos, en bellísimo e inolvidable gesto de humanidad que será imperecedero en la Historia.

A bordo del **Huáscar** hubo 7 heridos y 1 muerto: el teniente Jorge Velarde. Dicho valiente oficial fue herido tres veces –durante la segunda acometida del monitor– y mientras luchaba contra Serrano y sus seguidores que acababan de abordar al **Huáscar**. Velarde –escribió Grau– demostró "noble comportamiento y arrojo..., conservó su puesto en la cubierta, al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad". Conducido al hospital de sangre ya casi moribundo, lo único que pedía era que le dejaran volver a su puesto de combate. Tenía 22 años y había ingresado a la Escuela Naval a los 15, siendo hijo de una de las principales fámilias de Lima y habiendo navegado por todos los mares en la fragata francesa **Magicienne**. (21).

Para darnos cuenta cabal del heroico sacrificio de la **Esmeralda**, echemos un vistazo a algunos párrafos entresacados de documentos de la época. En la carta escrita por D. Luis Uribe a su tío D. Juan Manuel Uribe, fechada en Iquique el 15 de junio de 1879, se lee: "Ya era tiempo, la cubierta se hallaba sembrada de cadáveres destrozados; era aquello un espectáculo horrible de cráneos, brazos, piernas, etc., sembrados por todas partes. Una granada se llevó como 13 individuos, entre ellos a los 4 injenieros". Al siguiente día, D. Francisco Segundo Sánchez escribía a su hermano D. Carlos Sánchez, en los siguientes términos: "El cabo Cortéz tomó la corneta y tocó a degüello, en los momentos en que se abría el buque y desaparecía de la superficie".

Los prisioneros chilenos que rescataron de las aguas los botes del **Huáscar**, fueron tratados con la mayor cortesía a bordo del monitor. En la ya citada carta de Sánchez, este le cuenta a su hermano Carlos el 16 de junio de 1879: "Una vez en el **Huáscar** no pusieron en la cámara del comandante. Nos dieron un poco de licor y un pantalón de marinero. Al salir a bordo nos dieron un par de zapatos. Sombreros no nos dieron por no haber a bordo. Hace tres días se nos entregó un terno de ropa que nos mandaron hacer".

Como Aldea, Serrano no murió en la cubierta del **Huáscar**, donde fue herido. Falleció en el hospital de sangre del monitor. Serrano no quería morir. Relata el corresponsal de la "Opinión Nacional" de Lima D. Julio O. Reyes –quien se encontraba a bordo del **Huáscar**– que pedía al doctor Santiago Távara, cirujano del monitor, "¡sálveme usted por Dios, que tengo hijos!". Desgraciadamente, todos los esfuerzos que se hicieron para rescatarle a la vida resultaron estériles: a sus diversos y graves heridas se añadía un bajo vientre casi destrozado, incluyendo los genitales.

Así falleció este valiente oficial chileno, víctima, como su comandante Prat, de su temerario y manifiesto arrojo en defensa del honor de su bandera.

Del lado peruano, Velarde resultó el héroe magno de esta acción. Murió en su puesto de combate, cumpliendo con su deber hasta el último, serenamente dueño de si mismo, firme en su quietud dentro del caos que se cernía a su alrededor, ofrendando su juventud a la Patria, estoica y valerosamente.

Y sobre tanta sangre, muerte y desolación, surge la figura magnánima y nobilísima del entonces capitán de navío D. Miguel Grau, opacando con su refulgencia, los destellos gloriosos de propios y contrarios, al savar de la muete a 62 hombres, que no esperaban piedad de su enemigo. En Iquique confirmó aquel inolvidable título que aún conserva en la Historia: "El Caballero de los Mares".

Mientras tanto, más al sur y frente a Punta Gruesa, los náufragos de la **Independencia**, varado sobre un bajo rocalloso, eran muertos a

mansalva y ametrallados los heridos por la **Covadonga**, que volviendo sobre sus aguas ejecutaba la tarea nefasta de aniquilarlos, tiñiendo de sangre el mar.

## Notas

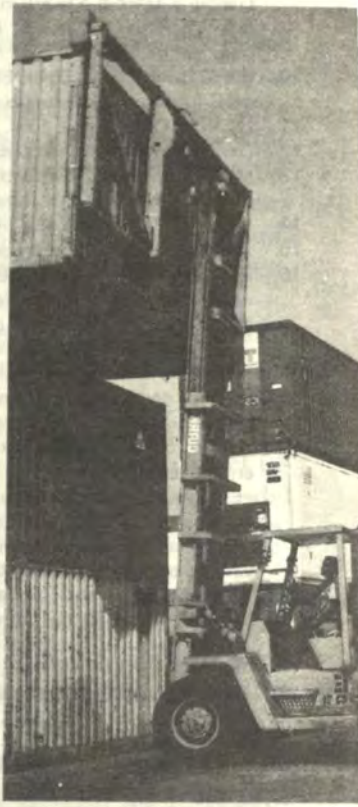
1.- BULNES, Gonzalo. La Guerra del Pacífico. Vol. I, pág. 171.
2.- LOPEZ, Jacinto. Historia de la Guerra del Guano y del Salitre. Nueva York, 1930. Vol. I. pág. 107
3.- PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. Narración histórica de la guerra de Chile, contra Perú y Bolivia. Buenos Aires 1884. p. 110.
4.- LOPEZ... Ibid, Vol. I, pág. 122
5.- BULNES... Ibid, p. 194
6.- VICUÑA MACKENNA, Benjamín. Historia de la campaña de Tarapacá. pág. 640
7.- BULNES, Ibid. pág. 368
8.- INOSTROSA J. Hidalgos del mar. Santiago, 1959. pág. 31.
9.- La información sobre los buques enemigos que permanecían en Iquique, fue obtenida durante el viaje hacia Arica. Pudo proceder, ya del mercante inglés **Ilo** (capitán Cross) ya de un barco alemán de la Cía. Kosmos Roland Hapag. El propio general Prado (en su comunicación al ministro de guerra y marina, del 24 de mayo), así como en la del comandante García y García a la misma autoridad (25 de mayo) confirman esta aseveración.- AHUMADA MORENO, Pascual. Recopilación de documentos... Valparaíso, 1884–91. Vol I., págs. 383 y 384.
10.- Carta de Vicente ZERGERS R., sobreviviente de la **Esmeralda**, a su padre, D. José Zergers. Iquique, 28 de mayo de 1879.
11.- INOSTROSA, Jorge. Ibid. pág. 58
12.- Despacho de Uribe al Comandante General de Marina. 29 de mayo de 1879.
13. Manuel I. Vegas, peruano, en su respuesta a Paz Soldán a raíz de una velada crítica a la Marina: "No se había gastado un solo real..." para tal propósito.
14.- INOSTROZA. Ibid, pág. 60
15.- Parte de Uribe al Comandante General de Marina, 29 de mayo 1879.
16.- En la carta de Vicente ZERGERS, a su padre, ya citada, se lee "Nos habíamos acercado mucho a tierra y **nos creíamos seguros de los espolonazos,** cuando una lluvia de balas de cañón y rifle, nos hizo comprender que nos batíamos con dos enemigos, los blindados y el Ejército... La primera sangre que corrió fue causada por estos disparos..."
17.- "Toca penoles", expresión marinera que equivale a decir buque contra buque, cuando los penoles de ambos (extremos de sus vergas) se juntan o besan debido a la estrechísima distancia que separa a los barcos.
18.- Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente de un balazo en la frente, al llegar a la torre del **Huáscar.** El corresponsal de "La Patria" en Lima, vio el cadáver a bordo del **Huáscar** y dice que la bala "le vació el cráneo". El ya citado Cabrera refiere que próximos los prisioneros de la **Esmeralda** a ser trasladados a tierra, en la tarde de ese día, el guardiamarina Vicente Zergers R., viendo a pocos pasos de ellos un cadáver, se acercó y le descubrió el rostro. Era el cadáver de Prat. Su frente mostraba dice: "Profunda y ancha herida que seis horas antes recibiera sobre la cubierta del **Huáscar**" Bulnes, sin revelar su fuente de información, escribe que "herido y casi exánime (por un tirador invisible), recibió un segundo tiro en la frente a boca de jarro, que le causó la muerte...".– LOPEZ, Ibid, Pág. 186.
19.- Tanto las cartas del guardiamarina ZERGERS como en las escritas por Uribe, se da testimonio que, a raíz de este espolonazo, la Santa Bárbara se inundó y se apagaron los fuegos de las calderas.
20.- LOPEZ. Ibid. Vol. i, pág. 187.
21.- Gracias a sus méritos como estudiante en la Escuela Naval, obtuvo una medalla de oro en 1873 y fue enviado a Europa para su perfeccionamiento profesional. Anduvo embarcado en el H.M.S. **Oracle** y luego en la marina de guerra de Francia, a bordo de la **Magicienne.**

*Es conveniente analizar el futuro del transporte multimodal en el Perú. Esta debe atender a la progresiva adecuación de nuestra infraestructura y equipamiento portuarios para la carga contenerizada. También, el transporte multimodal que se inicia en el litoral marítimo debe penetrar a más de las regiones de la Sierra también a nuestra Selva.*









# El futuro del transporte multimodal en el Perú

*Capitán de Fragata A.P. (r)*
*Luis Felipe Villena*

Es de dominio común que el 98 o/o de todo el transporte mundial se realiza a través del mar. No es aventurado colegir que seguirá siendo así a través de los tiempos por venir, puesto que el mar ocupa el 77 o/o de la superficie del globo terrestre y, por otro lado, el transporte marítimo seguirá siendo, en la mayoría de los casos, vez y media más barato que el ferrocarril, dos veces más económico que el transporte carretero y varias veces más ahorrativo que el avión.

Sin embargo, el tramo marítimo de transporte de mercancías tradicionales de "puerto a puerto" con el avance de la tecnología en el transporte, ha ido perdiendo énfasis en favor del tráfico multimodal que viene a ser una prolongación del tráfico marítimo hasta el lugar más recóndito de los continentes. Es asíque la figura del viaje de las mercancías de "puerto a puerto" se ha convertido en el tramo "puerta a puerta". Nadie puede negar las tres grandes virtudes que este tipo de transporte multimodal ha traído a mérito del instrumento que potencializa este sistema, cual es el contenedor. Tales tres ventajas son: la seguridad, la economía y la rapidez, a tal extremo que en un futuro muy cercano ya no se podrá concebir el tráfico no contenerizado de la carga general, y aun en ciertos tipos de carga a granel sólida o líquida, que puede ser contenerizada.

La presencia del contenedor ha traído y seguirá trayendo una serie de importantes novedades para el comercio y el transporte. Una de ellas en lo que se refiere al transporte marítimo, es la que una nave full–container reemplaza a dos y hasta tres buques de carga convencional. En lo que se refiere al tráfico multimodal sobre los continentes éste supone una serie de cambios en el equipamiento y en las características de los diferentes modos de transporte para permitir que el contenedor viaje, desde que es desembarcado por la nave en un puerto determinado, con movimientos casi totalmente horizontales y con la mayor fluidez transladándose a ferrocarriles, camiones e inclusive en algunos casos, a aviones. Esto, naturalmente, exige equipamiento adecuado no solamente en los elementos móviles (buques, camiones, ferrocarriles, etc.), sino

en la misma infraestructura integral del transporte de cada país, por ejemplo determinada altura de los túneles para el tránsito de convoyes.

Un asunto muy importante en lo relativo a la contenerización y el tráfico multimodal que de ella se deriva es lo relativo a la computarización. Esto es particularmente cierto en el caso de las empresas que se dedican al transporte multimodal,ya que la tarea de llevar el control de una flota muy dispersa de contenedores puede rápidamente resultar imposible por medios manuables, sea que se trate de tráfico nacional y, con mayor razón,internacional.

El control de la estiba de los buques portacontenedores particularmente en lo que se refiere a los cálculos de estabilidad, ha sido durante mucho tiempo de la competencia exclusiva del capitán del buque. El transporte multimodal y la contenedorización, que requieren permanencias muy cortas en los puertos y el comienzo inmediato del embarque de la carga, ya no permiten efectuar tranquilamente los cálculos de estabilidad. Tales cálculos deben estar hechos de antemano, de modo que los contenedores puedan estar ya correctamente clasificados y dispuestos para su carga ordenada antes del atraque del buque. También en este caso el tratamiento de datos simplifica la tarea y evita que la estiba de los buques se haga incorrectamente.

En un servicio de tipo tradicional de lo que se trata es de mantener los buques llenos de carga rentable en ambas direcciones y de hacer que efectúen el mayor número posible de viajes redondos al año. Por eso, un importante objetivo secundario es tratar de equilibrar la corriente de carga en una dirección con otra en dirección contraria. Esto no ha cambiado con la introducción de los contenedores y del transporte multimodal, pero, mientras que con los cargamentos de tipo tradicional (sin contenedores), la compañía de transporte marítimo no tiene que ocuparse de la carga hasta el momento en que ésta llega al costado del buque, ni tampoco una vez que ha sido desembarcada en el puerto de descarga, los contenedores han introducido nuevos elementos de incertidumbre en todo el proceso. Muchas veces es preciso entregar los contenedores en los locales del expedidor, situados en un punto de interior, y transportarlos de nuevo, una vez llenos, al puerto de carga. En el otro extremo de la ruta, el proceso se desarrolla a la inversa. Además, aun cuando no haya utilización rentable para los contenedores en el tramo de regreso, es preciso buscar alguna fórmula para devolverlos a un punto en el que pueden ser utilizados de nuevo. Y esto ocurre con todos los contenedores ya sean de propiedad de la empresa o arrendadas, excepto cuando se trata de contratos de arrendamiento para un viaje simple o de contratos maestros. Ahora el problema no se limita ya a mantener lleno el buque en ambas direcciones, sino a mantenerlo lleno de contenedores cargados. Esto no es difícil si el tráfico está equilibrado, es decir, si los cargamentos contenedorizables se mueven en ambas direccio-

nes en cantidades aproximadamente iguales. Pero cuando una ruta es contenedorizada, particularmente si une un país desarrollado (industrializado) con un país en desarrollo (agrícola), los que primero suelen contenedorizarse son los cargamentos industriales, mientras que los productos agrícolas en dirección contraria siguen circulando en forma de carga fraccionada (muchas veces, por no resultar económica su contenedorización).

Los países en vías de desarrollo deben vencer una serie de dificultades para la promoción del transporte multimodal. Pero tales dificultades no son de ninguna manera, montañas inaccesibles que no podamos vencer,máxime cuando, muchas de ellas, nosotros mismos las hemos edificado. Entre los factores negativos que dificultan la introducción de las modernas técnicas de transporte para estos países se pueden citar las siguientes:

a) La gran mayoría de los países no han establecido ni nombrado todavía órganos administrativos que se encarguen de la reglamentación, la promoción o la coordinación del transporte multimodal internacional.

b) Ningún país parece haber adoptado un esquema administrativo en el que exista un sistema de compilación de datos que indique la amplitud de la participación de los OTM nacionales en el transporte multimodal internacional.

c) Muchos países en desarrollo necesitan asistencia técnica para elaborar medidas de política en relación con el transporte multimodal internacional y la contenedorización.

d) Infraestructura inadecuada de los transportes

e) Falta de inversiones

f) Falta de conocimientos especializados y de operadores calificados.

g) Falta de información necesaria de los empleados competentes.

h) Inadecuación de las leyes y, concretamente, de los reglamentos aduaneros.

i) Desequilibrio en la corriente de tráfico de contenedores.

La adaptación de la infraestructura y el equipo de los puertos para el tráfico multimodal se ha llevado a cabo en gran parte respetando las limitaciones impuestas por las instalaciones existentes. Por lo general, en los demás puertos se han designado zonas especiales, que antes se utilizaban para operaciones de carga general, como terminales de contenedores. El equipo que se utiliza suele tener bastante flexibilidad de empleo, por ejemplo los cargadores frontales o laterales que requieren unas inversiones limitadas pero que también crean problemas operacionales, particularmente teniendo en cuenta las limitaciones de espacio que impone la ubicación de los puertos y las terminales. Pueden plan-

tearse otras dificultades de orden operacional, particularmente en las operaciones en el muelle, debido a las limitaciones de espacio que imponen los tinglados de carga general y otras superestructuras. Muchas veces en la supresión de estos tinglados, que se utilizan en parte como estaciones de contenedores (EC), no se considera una solución viable porque existen planes para construir terminales especializadas de contenedores y, en consecuencia, para convertir las instalaciones que actualmente se utilizan como terminales de contenedores en terminales de carga general o puestos de atraque polivalentes.

La introducción del transporte multimodal de contenedores más allá de los límites de los puertos de mar necesita una infraestructura y un equipo adecuados para el transporte y el trasbordo de las contenedores. Aunque algunos de los países en vías de desarrollo disponen de un sistema general de transporte interior, particularmente red ferroviaria y red de carreteras, con un nivel relativamente alto, por lo general sólo tienen una capacidad muy limitada para el transporte de contenedores. Esas limitaciones se deben, en diversos grados, a deficiencias cualitativas de la infraestructura y del equipo existente, así como a la falta de equipo construido especialmente con tal fin. Otro problema que se plantea es el caso de las operaciones de transporte multimodal que entrañan un tramo de transporte interior a través de más de un país es el de la incompatibilidad entre las redes de transporte de países vecinos.

La contenedorización permite a los ferrocarriles aprovechar sus puntos fuertes y eliminar, o por lo menos reducir, los efectos de sus puntos débiles. El transporte multimodal da lugar a una distribución modal que deja el trayecto principal al ferrocarril y la distribución ulterior a los transportes de carretera. Este concepto puede resultar especialmente factible en el caso del transporte de contenedores desde o hacia los puertos de mar, dado que la concentración de contenedores en las terminales de los puertos de mar permite utilizar trenes bloque (trenes de composición fija) y suprimir en parte las largas y costosas maniobras y operaciones de clasificación, que son una característica intrínseca del transporte tradicional en vagones. Además, en favor de este sistema están la sencillez relativa y el bajo costo de las operaciones de transbordo.

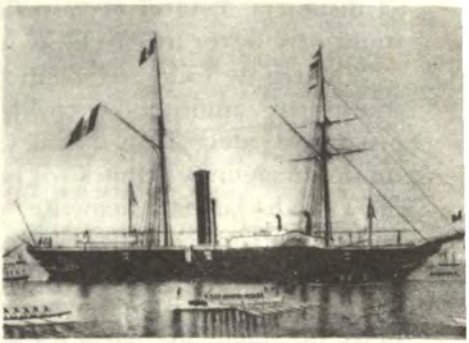
La mayoría de los países en vías de desarrollo siguen una política de distribución modal que favorece al transporte por ferrocarril para los trayectos principales y al transporte por carretera para las distancias cortas y los servicios de distribución. Sin embargo, en vista de las deficiencias y los problemas de capacidad que por lo general existen en el caso de los servicios ferroviarios, el transporte por carretera también desempeña un papel considerable en el transporte de contenedores a lar-

ga distancia. Este es el caso del Perú en el que desgraciadamente el transporte ferrocarrilero no se ha desarrollado suficientemente.

Dentro de todo este contexto, es conveniente analizar el futuro del transporte multimodal en el Perú. Primeramente será necesario una progresiva adecuación de nuestra infraestructura y equipamiento portuario en algunos de nuestros puertos para la carga contenerizada, máxime cuando lamentablemente, por la falta de polos de desarrollo en el país el tráfico de cabotaje, y especialmente el transporte masivo paralelo al litoral, no está desarrollado. En segundo lugar, es fundamental que el transporte multimodal que se inicia en nuestro litoral marítimo penetre no solamente hasta las serranías sino que llegue hasta nuestra región selvática, y no solamente para que la costa pretenda servirse de esa área sino también para auxiliarla con los productos que necesite, máxime cuando hay que desarrollar allí el mercado común amazónico que posee un gran potencial. En tercer lugar, el hecho de que el transporte multimodal llegase a adquirir una notable vitalidad en el Perú nos tiene que animar a buscar la integración de tal transporte con nuestros países vecinos, especialmente con los que constituyen el Pacto Andino. En cuarto lugar, suponiéndose que se hubiese producido esta integración del transporte multimodal en esta parte de Sudamérica, estaríamos, por un lado, prescindiendo más del Canal de Panamá pues una mayor parte de nuestro intercambio comercial multinacional podría realizarse ya por tierra y a la vez que se estaría fomentando la futura modalidad acuática del transporte y del comercio a través de la vía fluvial con la interconexión de la Hoya del Orinoco, del Amazonas y del Río de la Plata. Debo referirme a un último punto que considero interesante: el desarrollo del transporte multimodal en el Perú habría de preparar la apertura de nuevos mercados en la Cuenca del Pacífico, posibilidad esta que no solamente tendrá la virtud de colocar y recibir mejor diversos productos que las naciones de ambas costas del Pacífico necesitan sino, a la vez, ir modificando, hasta donde fuese posible el tradicional esquema del mercado del Perú en forma tan gravitante con Europa y los Estados Unidos de Norteamérica.



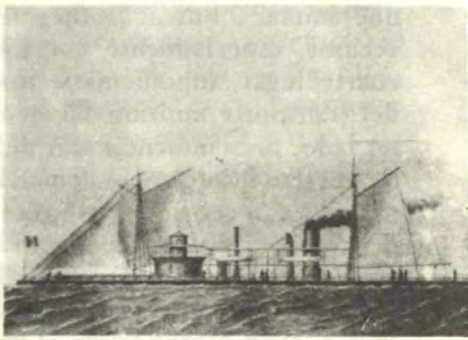
Pailebote **Sacramento**



Vapor **Rímac**



Fragata **Amazonas**



Monitor **Manco Cápac**



Bergantín **Guise**



Fragata **Independencia**

# La Marina Peruana: 1821 – 1945

*Adrian English*
*Traducción:*
*Teniente Primero A.P. César A. de la Cruz Salcedo*

Con una línea de Costa de más de 1,500 millas en el Pacífico, un amplio sistema de ríos navegables afluentes del Amazonas sobre sus fronteras con Brasil y Colombia y parte de sus límites con Bolivia, cruzando, además, el mar interior del Lago Titicaca, para el Perú su potencia naval es de considerable importancia. Como una de las potencias "ABCP", los tradicionales "4 grandes de Sudamérica, el Perú siempre se ha esforzado en mantener sus fuerzas navales compatibles con su posición, como una de las principales potencias locales (política y militarmente). En los últimos años con las renovadas tensiones con sus vecinos del norte y del sur, Ecuador y Chile y su reclamada jurisdicción sobre aguas territoriales que se extienden 200 millas hacia el Oeste en el Pacífico, el Perú ha expandido su Marina considerablemente y desplazó a Chile de su tradicional posición como la tercera potencia naval más importante en Latino América.

## PRIMERA PARTE

### El comienzo de la historia - La Guerra del Pacífico y tiempo después

Durante los caóticos primeros años de la Independencia peruana el poder naval de este país estaba centrado en la fragata **Amazonas**, a la cual fueron posteriormente sumadas la corbeta a vapor **Unión** y la cañonera **Pilcomayo**. Tuvo también algunos pequeños vapores y embarcaciones de poco o ningún valor militar.

A mediados de los años 1860, la fricción con España originó la colocación de órdenes para la construcción de dos modernas naves, el buque de torreta blindada **Huáscar** y la frataga **Independencia**, con casamata blindadas en Gran Bretaña y Holanda, respectivamente. Aunque el Perú colaboró activamente con Chile en la guerra naval de 1865–66 contra España, esas dos naves fueron entregadas demasiado tarde para entrar en acción.

Después de más de 10 años de servicios relativamente sin novedad el **Huáscar**, ahora el buque insignia de la Marina Peruana, comenzó a

labrarse asimismo un pequeño pero significativo lugar en la Historia Naval. Capturado por Nicolás de Piérola (*) en el año 1879 Presidente del Perú, el pequeño blindado fue declarado buque pirata. Cometiendo actos de pillaje con los buques mercantes costeros, muchos de los cuales eran británicos, el **Huáscar** inevitablemente atrajo la atención de la Marina de Guerra Británica (Royal Navy). El 29 de mayo de 1877 se enfrentó con la **Shah** una nueva fragata de hierro de 26 cañones (coincidentalmente la última fragata británica que fue construida, hasta que la designación fue restaurada en 1943) y la corbeta de madera **Amethyst** de 14 cañones. Durante la acción que fue sobrevenida, y por otro lado inconclusa, la **Shah** disparó (sin efecto) un torpedo locomotor Whitehead contra el **Huáscar** siendo ésta la primera vez que un arma de este tipo fue usada con tanta ira. Refugiado en el puerto de Iquique en los días posteriores, el señor Piérola fue aparentemente agobiado por un remordimiento patriótico y regresó el **Huáscar** a las autoridades peruanas (**).

Dos años más tarde, en 1879 se desató la guerra entre una alianza del Perú y Bolivia, por un lado, y Chile, por el otro. En esos tiempos las principales unidades de la Marina peruana en el mar eran los dos blindados, el **Huáscar** y el **Independencia**, y los monitores **Atahualpa** y **Manco Cápac**. La Marina chilena tenía dos grandes y modernos blindados, cuatro corbetas, dos cañoneras y cierto número de botes torpedos. Bolivia no tenía Marina efectiva.

La primera acción naval mayor de la guerra ocurrió el 21 de mayo de 1879 cuando el **Huáscar** y el **Independencia** se encontraron con los buques chilenos **Esmeralda** y **Covadonga** que bloqueaban el puerto de Iquique. El **Huáscar** hundió a la **Esmeralda** después de una rápida acción pero la victoria fue estropeada por la pérdida de la **Independencia** la cual encalló en Punta Gruesa mientras perseguía a la huidiza **Covadonga**.

El **Huáscar**, ahora el único buque efectivo de la flota peruana, arrasó con el tráfico costero chileno que llevaba provisiones para el

---

(*) Piérola no capturó al **Huáscar**. A comienzos de mayo de 1877 un movimiento de insurrección contra el gobierno del general Prado se produjo desde el monitor, que había sido abordado y tomado por insurrectos en el Callao. Nicolás de Piérola, caudillo de la insurgencia de entonces, se hallaba en Chile y fue recogido por el **Huáscar** rebelde en el puerto boliviano de Cobija. En todo el tiempo de la sublevación y por lo mismo cuando su notable enfrentamiento con dos buques de guerra ingleses, el **Huáscar** tuvo como comandante al capitán de navío Luis Germán Astete (N. del E.).

(**) Después del enfrentamiento en Pacocha, desde el **Huáscar** se demandó que los buques de la escuadra peruana, bajo las órdenes del capitán de navío Guillermo More, se enfrentasen a los buques ingleses en defensa de la soberanía nacional. Inaceptado ello por More, el **Huáscar** se entregó al comandante de la flota peruana (N. del E.)

ejército preparado para la invasión y efectuó algunos bombardeos, envolviéndose en una inconclusa acción naval con la corbeta chilena **Abtao** antes de ser finalmente acorralado y capturado, en Angamos, por dos divisiones chilenas que eran de un número muy superior, el 8 de octubre después de una acción de 90 minutos durante la cual murieron su Comandante, el heroico Almirante Miguel Grau,y 80 de su tripulación de 200 hombres.

La desgracia continuó persiguiendo a la Marina Peruana. En diciembre, el bote torpedo **Allay** que realizaba su viaje de entrega desde Panamá fue sorprendido y capturado por el vapor armado chileno **Amazonas** mientras se aprovisionaba de carbón en un puerto ecuatoriano. Dos meses más tarde en febrero de 1880, el **Huáscar**, ahora una unidad de la Marina chilena, libró en Arica una indecisa acción con el monitor peruano **Manco Cápac.**

Los chilenos tenían ya entonces un control completo del mar y las unidades restantes de la marina peruana fueron bloqueadas en el Callao. Las únicas acciones navales menores que se sucedieron tuvieron lugar entre lanchas cañoneras de ambas marinas (***)

Cuando la guerra finalmente terminó con la victoria chilena en 1883 el Perú estaba económicamente acabado. La guerra retrasó la entrega de dos modernas cañoneras, la **Sócrates** y la **Diógenes** construidas en Alemania, pero la bancarrota del Gobierno peruano lo forzó a vender la primera nave para financiar la terminación de la segunda, la cual con el nuevo nombre de **Lima**, se incorporó a la casi inexistente flota peruana en 1885.

El **Lima** quedó como la única unidad operativa de la Marina peruana hasta final del siglo.

## SEGUNDA PARTE

### El renacimiento de la Marina peruana - De 1900 hasta la 2da. Guerra Mundial

En 1900, la Marina Peruana consistía del **Lima** de 1,700 toneladas armado con cuatro cañones de cuatro pulgadas y ocho de tres libras y considerado como un crucero sin defensa; el buque de entrenamiento **Constitución**, el vapor armado **Santa Rosa**, las patrulleras **Francisco Pizarro** y **Cahuapanas** y el transporte armado **Chalaco.** El antiguo monitor **Atahualpa** permanecía en una condición de casi armatoste mientras la ya venerable cañonera fluvial **Iquitos** continuba ondeando su pabellón en el Alto Amazonas.

(***) Debe consignarse en esta parte de la guerra el hundimiento de las lanchas cañoneras **Fresia** y **Janequeo** así como la voladura de los buques **Loa**, en el Callao, y la **Covadonga**, frente a Chancay. (N. del E.)

Las finanzas nacionales habían mejorado entonces hasta el punto de la seria consideración de atender el conocido problema de la reconstrucción de la Marina. En 1904, la cañonera fluvial **América** fue botada al agua por Yarrow, para ser seguida dos años más tarde de los pequeños botes patrulleros **Cuzco, Puno, Requena** y **Orellana** también del mismo astillero. En 1905 fueron ordenados los primeros buques de guerra mayores desde la guerra del pacífico, los cruceros ligeros **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi** proyectados por Vickers en Barrow para ser botados el año siguiente. El **Grau** y el **Bolognesi** contaban con dos cañones de seis pulgadas y ocho de tres pulgadas, diez más pequeños de tiro rápido y dos tubos lanzatorpedos; fueron comisionados en 1907.

La llegada de la Misión Naval francesa, en 1905, la cual entró en funciones para los próximos siete años, dio una nueva orientación en la adquisición de buques de guerra durante este período. En 1910 fue comprado el nuevo destructor francés **Actée** renombrado **Teniente Rodríguez** que fue seguido de dos submarinos construidos en Francia, por Creusot, el **Ferré** y el **Palacios**, en 1911. La adquisición de estas dos últimas naves convirtió al Perú en el primer operador de submarinos en Latinoamérica. Finalmente, en 1912, el más bien viejo acorazado **Dupuy de Lome** fue adquirido de la Marina Francesa. Esta nave, rebautizada como **Comandante Aguirre** en el servicio peruano, fue sin embargo encontrada en tan pobres condiciones por la comisión de adquisición peruana que ésta se resistió a aceptar la entrega aun cuando una tripulación naval peruana había viajado a Francia para traer la nueva adquisición de regreso a Sudamérica,y así el **Dupuy de Lome** nunca fue comisionado como una unidad naval peruana.

El estallido de la Gran Guerra (1ra. Guerra Mundial) detuvo los planes peruanos de expansión naval y, por cierto, con el corte de la principal fuente de suministro de la Marina, hubieron considerables problemas para la operación del material disponible. Los dos submarinos estuvieron desarmados durante la mayor parte de este periodo.

En 1920 llegó al Perú una Misión Naval de los Estados Unidos de Norteamérica, la primera que fue enviada a un país latinoamericano. Esta Misión Naval emprendió la reorganización de la Esscuela Naval, la cual había sido fundada en 1888 y trasladada a sus recientemente construidos alojamientos en la Punta, Callao, en 1914; hizo arreglos para la reparación de algunas de las más seriamente dañadas naves de la flota y se abocó de inmediato al estudio del establecimiento de Bases Navales adicionales. Las únicas Bases en operación en esa época eran las del Callao, en la Costa del Pacífico, y la de Iquitos, en el Alto Amazonas. La Misión Naval también incluyó el elemento aeronaval. De esta manera, el Servicio Aeronaval, o el Cuerpo,fue fundado, siendo sus primeras aeronaves dos hidroaviones Handley Page de fabricación británica bautizados como **Huanay** y **Patillo**. Siguieron rápidamente dos hi-

droaviones Curtiss Seagull y se fundó una estación de hidroaviones en Ancón. Siguiendo la expansión del Cuerpo Aeronaval, en 1924 se construyeron Bases Aeronavales adicionales en Maranga, Trujillo, Tumbes e Iquitos. En 1925 el Servicio contaba con 11 oficiales y un personal de 50 hombres calificados con un inventario que incluía hidroaviones F5L, bombarderos ligeros De Havilland DH,9 y entrenadores Avro 504K. Durante este periodo el Servicio Aeronaval llegó a cabo un valioso trabajo exploratorio y cartográfico en el extenso e inexplorado Oriente Peruano. En 1929, cuando los servicios aéreos del Ejército y la Marina fueron reunidos en el Cuerpo de Aeronáutica del Perú (que se convirtió en la Fuerza Aérea del Perú en 1950), el arma aeronaval se componía de tres escuadrones de entrenamiento y uno de reconocimiento con alrededor de 20 aeronaves.

En 1920 una nueva cañonera fluvial, la **Napo** se unió a la flotilla del Amazonas y cinco años más tarde, cuatro nuevos submarinos fueron ordenados a la Compañía Electric Boat de Groton, Connecticut. Numerados, mejor dicho, llamados R1, R2, R3 y R4, estos buques entraron en servicio entre 1926 y 1928 reemplazando al **Ferré** y **Palacios** que nunca habían operado satisfactoriamente y eran ahora formalmente retirados del servicio. Fueron proyectados dos submarinos adicionales clase –R, pero los fondos limitados impidieron estas adquisiciones.

Muchas de las más viejas naves habían sido ahora retiradas del servicio con la excepción de la eterna cañonera fluvial **Iquitos** y el veterano **Lima** el cual había sido convertido en buque de entrenamiento, como la **Constitución**, desde la entrega del **Grau** y **Bolognesi** y estaba ahora convertido en buque almacén de submarinos. En 1932 estallaron las hostilidades entre Perú y Colombia por el disputado trapecio de Leticia, un área trapezoidal saliente de territorio colombiano extendido hacia la región amazónica peruana. El destructor **Rodríguez** y el **Lima** (temporalmente retornado a su estado de combatiente) procedieron precipitadamente a Iquitos para reforzar la flotilla del Amazonas que constaba de tres cañoneras. Una pequeña nave fluvial, el **Coronel Portillo** fue reclutada al Servicio Naval y armada con unos pocos viejos cañones mientras que el crucero **Grau** y dos submarinos clase R patrullaban la desembocadura del Amazonas en un infructuoso intento de prevenir a la mucho más pequeña Marina Colombiana con un reforzamiento del espacio de Leticia. Ambos países solicitaron material de guerra adicional. En respuesta a la compra colombiana de dos destructores Yarrow terminados para Portugal, el Perú compró dos destructores estonianos de fabricación rusa, los cuales fueron rebautizados **Almirante Guise** y **Almirante Villar** que fueron enviados a través del Atlántico para subir el Amazonas hacia el teatro de operaciones. La adquisición por parte de Colombia de tres modernas cañoneras de fabricación inglesa, fueron

contrapuestas con la orden de construcción para el Perú de dos naves más grandes en los Estados Unidos. Entregadas después de que la situación fue definida en 1934, estas naves recibieron los nombres de **Amazonas** y **Loreto**. Durante este periodo ambos países incrementaron sus capacidades de apoyo logístico en sus respectivas flotas. En el caso del Perú, esto tomó la forma de la adquisición del petrolero **Pariñas** y el transporte **Rímac**.

Para los finales de 1934 la paz había retornado. El incidente de Leticia sin embargo, había ocasionado el fortalecimiento de la Marina Peruana en un grado considerable.

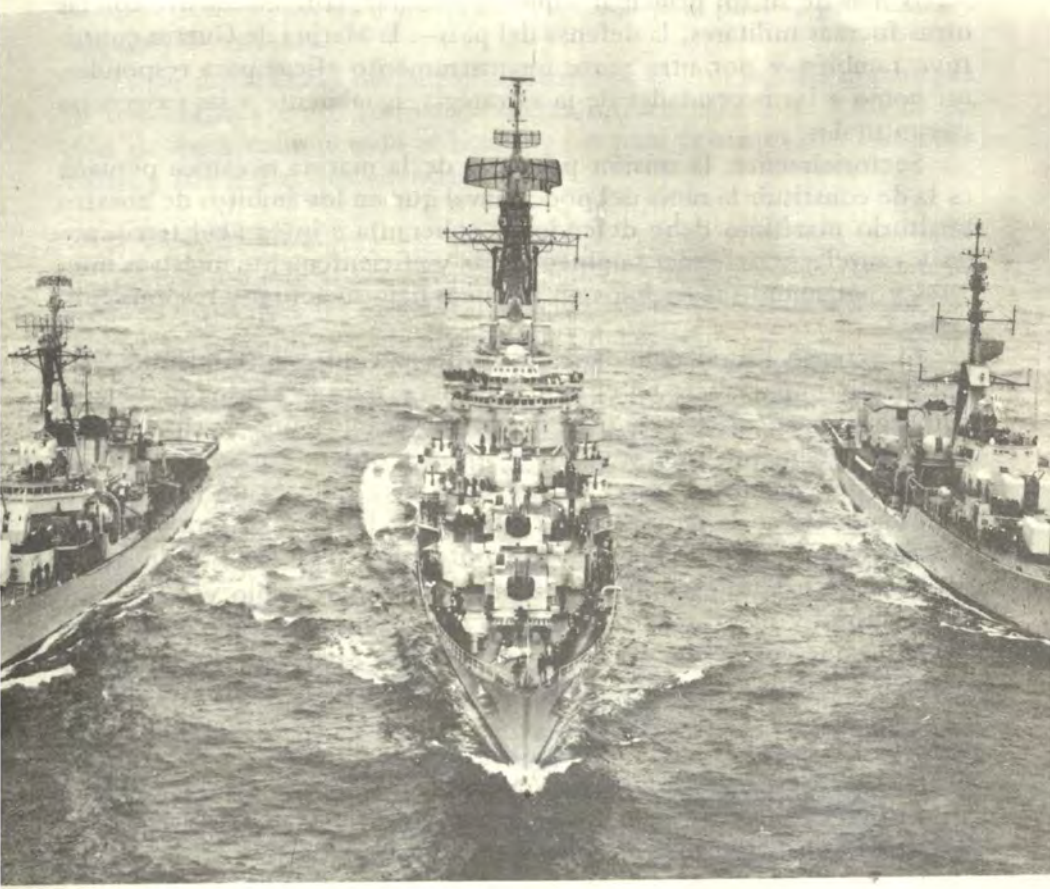
En 1937, la Misión Naval Norteamericana, separada a la altura de la tensión entre Perú y Colombia, retornó y poco tiempo después cuatro lanchas a motor de 90 pies fueron adquiridas a los Estados Unidos. Con la excepción de la flota de río, muchos de cuyos componentes parecían aparentemente inmortales; el resto de los viejos navíos comenzaban ahora a desvanecerse de la escena. El **Rodríguez** fue desguazado al final de los 1930 para ser seguido por el **Lima** en 1940. En el año siguiente el buque de transporte de la línea Hamburg–América, apresado en aguas peruanas, fue enlistado en la Marina como el transporte **Callao**. En este año también ocurrieron breves hostilidades entre Perú y Ecuador, en las que la única acción naval corta e inconclusa, fue el encuentro entre el destructor **Villar** y la mucho más pequeña cañonera ecuatoriana **Abdón Calderón**.

A través de la mayor parte de la 2da. Guerra Mundial, el Perú mantuvo una benevolente neutralidad hacia los aliados siendo alentado en esto por la recepción de asistencia militar limitada por parte de los Estados Unidos, la cual incluyó seis guardacostas de 83 pies, transferidos en 1943–44 y clasificados como caza submarinos en el servicio peruano con los números de gallardete del CS1 al CS6 inclusive. Aunque el Perú finalmente le declaró la guerra a las potencias del Eje, en febrero de 1945, las Fuerzas Armadas peruanas no tomaron parte en las últimas etapas de la guerra. El número de personal de la Marina a través de este periodo era de alrededor de 2,400 hombres entre todos los rangos.

# La marina oceánica peruana

*H. G. Cárdenas Mandujano*

Derivada de la diversidad geográfica del país y, por lo mismo, de la naturaleza y peculiaridades de las diferentes áreas bajo sus misiones y jurisdicción, la Marina de Guerra ha adoptado una triple y variada fisonomía. Así, es oceánica en el extenso espacio comprendido entre el litoral costero y los límites dentro de los cuales se hallan comprendidas las 200 millas de nuestro dominio marítimo; se muestra naval–fluvial en el nororiente del territorio continental, región de los vastos



espacios y grandes ríos de la amazonía peruana, y, finalmente, se da con los visos de lacustre en la región altiplánica del Collao –una capitanía de puerto, Puno, actúa en aguas del Lago Titicaca bajo la jurisdicción naval, sector que desarrolla acciones y programas de gran aliento cívico en beneficio de las poblaciones peruanas ligadas al lago–. En cada uno de estos espacios la Marina atiende y desempeña responsabilidades y cometidos cuyas características derivan de las condiciones y exigencias propias del medio geográfico en los que se desenvuelven su rol y misiones.

La diversidad geográfica, por un lado, y las correspondencias de suyo propias, por otro, a las que debe adecuarse la Marina ante esta varia realidad, hace explicable que su organización y la estructura de sus fuerzas sea específica en cada área y responda y se dé acorde a los requerimientos del medio.

Resulta pertinente y era necesaria esta previa referencia en el interés que nos anima en estas líneas, esto es, verter breves conceptos sobre la imagen y composición de la marina oceánica peruana.

A mas de su rol principal –que es asegurar, conjuntamente con las otras fuerzas militares, la defensa del país–, la Marina de Guerra constituye también y por otra parte un instrumento eficaz para responder, así como a las necesidades de la estrategia, igualmente a las exigencias coyunturales.

Sectorialmente, la misión principal de la marina océanica peruana es la de constituir la rama del poder naval que en los ámbitos de nuestro territorio marítimo debe defender la soberanía e integridad territoriales y cautelar y defender también eficaz y eficientemente nuestros intereses y patrimonio marítimos en las áreas bajo su actuar y responsabilidades.

El extenso litoral colindante a un océano que va asumiendo cada vez mayor importancia en el mundo genera para la Marina de Guerra peruana, y particularmente para su fuerza océanica, una suerte de compromiso igualmente primordial y de primer orden. Por sobre todo, la defensa del anchuroso mar, incumbencia ésta que incide necesaria y obligadamente en la permanente vigilancia de la línea costera y la custodia y preservación de los recursos contenidos en las aguas y sub-suelo marinos. De hecho, esta anchísima puerta de intercambio y comunicación –litoral y mar– sobre el Pacífico asume un significado gravitacional en lo que concierne, a más de la defensa y seguridad de la nación, también a la vida económica del país. Proyectándose desde Panamá, se da el curso de las rutas marítimas que, iniciadas en Europa, el Golfo de Méjico y la región del Caribe, y tras cruzar el Canal, trazan sus rumbos en las costas occidentales de Sudamérica y, por lo mismo, del Perú. El Pacífico es igualmente en estos espacios marítimos vía de pasaje para los barcos que desde Norteamérica aproan hacia el Sur.

Aparte el intercambio comercial y la actividad pesquera, así como sin hacerse mención a los recursos contenidos en la amplia dimensión del mar, se da para el Perú el hecho que los más importantes yacimientos de cobre– como Marcona y Toquepala, y los de producción y acopio de petróleo –en Tumbes y Piura–, se hallan aledaños al mar o no se encuentran distantes de él. De todos modos, la totalidad de esta riqueza, en su forma de materia prima, es transportada a los diversos puertos del litoral, para procederse despues y desde éstos a su exportación. La costa, pues, además de las consideraciones atinentes a la defensa nacional, tiene también importancia capital en el desenvolvimiento económico de la nación. Desde esta consideración y punto de vista puede comprenderse, de modo cabal, la significación sustantiva del mar en la realidad y las anheladas perspectivas y proyecciones del país, y comprenderse igualmente las responsabilidades que le compete a la Marina, aquí a su fuerza oceánica, en cuanto al control y custodia de la costa y del mar peruanos. El cumplimiento de éstas exige de ella, de la Marina de Guerra, contar con la organización y estructura requeribles, es decir, composición de fuerzas, integración de equipos, planes, programas y buques y dotaciones.

En su jurisdicción oceánica, la Marina de Guerra se halla organizada en tres zonas y cinco formas de fuerza diferenciadas. Las áreas de acción de éstas cubren todo el litoral y océanos peruanos, de Tumbes a Tacna y 200 millas mar adentro.

**Un poco de historia**

Creada durante el Protectorado, la Marina de Guerra hubo de afrontar desde entonces las exigencias y la necesidad de proveerse de las unidades imprescindibles a su naturaleza y finalidades.

Las primeras naves de esta Marina incipiente se recuerda que fueron el pailebote **Sacramento** (después **Castelli)** y la goleta **Macedonia**, pertenecientes ambas a la escuadra realista y logradas para la causa republicana por hechos propios de la lucha libertaria. El bergantín **Pezuela (Belgrano** posteriormente), pasó a incrementar nuestros escasos efectivos tras la rendición de las fortalezas del Callao, en setiembre de 1821. Después se adquirió mediante compra el bergantín **Guerrero** (rebautizado como **Balcarse).** También se compró la corbeta **Thais**, a la que se le dio el nombre de **Limeña.**

La otra época de cuando nuestra Armada volvió a iniciar su reequipamiento y provisión a partir de primeras unidades para su desaparecida escuadra fue tras el término de la guerra de 1879. En el curso de la campaña naval en ese conflicto armado, la Marina peruana había sabido dar lección de profesionalismo y pundonor, afirmando con relievancia el prestigio logrado en los inicios de la República y que, con mayor proximidad, los hechos memorables de Abtao, y del 2 de Mayo, en

1866, y de Pacocha, en 1877, habían ratificado. En enero de 1881, la superioridad naval, ante lo nefasto de los últimos acontecimientos entonces había dispuesto el hundimiento de las unidades que aún quedaban y se hallaban surtas en la rada del Callao. De este modo, la Marina en cuyas naves flameara las gloriosas insignias de Guise y de Grau habíase quedado sin buques... Mas en el personal que sobrevivió al desastre animaba una fortaleza de espíritu que, superando lo aciago del momento, con terca fe en los destinos de la Armada, orientaría sus empeños y esfuerzos hacia el resurgimiento del cuerpo y su flota. Como ocurrió, en efecto. Apenas acallado el bronco son de la contienda, ya en 1884 se concretizaban nuestros primeros esfuerzos para reflotar la escuadra. En 1889 se pudo adquirir, de Francia, el crucero **Lima**, buque que (conjuntamente con otro navío de guerra gemelo, **Callao**, que no llegó) marcaría el renacimiento de la Marina, renacimiento que, acorde a su tradición, oteaba desde ya hacia expresiones señeras y de suficiencia. Por ese camino habríamos de seguir en las décadas siguientes con ascendrado empeño, con firme y decidida voluntad.

**La Fuerza de Superficie**

La marina oceánica, en lo que toca su fuerza de superficie, ha tenido a lo largo de la década pasada, así como en la actual, un período de notable incremento y ha sido objeto, también, de modernización y desarrollo. Hasta antes de los años setenta la Marina peruana estaba dotada con buques adquiridos a los Estados Unidos de Norteamérica y Gran Bretaña, los mismos que habían servido en la II Guerra Mundial. En el año 1973 se adquirió de Holanda el crucero ligero **De Ruyter** crucero que, modernizado en sus sistemas y equipos, tomó en nuestra escuadra el nombre de **BAP Almirante Grau** y se lo designó buque insignia de nuestra Armada. También es de procedencia holandesa y es buque gemelo del anterior el crucero portahelicópteros **BAP Aguirre** (ex **De Zeven Provincien**) incorporado a la flota en 1976. Antes de su transferencia, esta unidad estaba dotada en su popa de baterías lanzamisiles **Terrier**; pero al haberse vetado su venta, en estas condiciones, por Estados Unidos, la Marina decidió sustituirlas con la adaptación de una cubierta para helicópteros de lucha antisubmarina. De esta manera, al lado de Brasil y Argentina, el Perú se ha constituido en el tercer país que en Sudamérica cuenta con navíos portahelicópteros.

Siempre en la referencia de la renovación y cambios en la capacidad ofensiva de sus naves, diremos igualmente que de 1973 data la adquisición de los buques misileros **Ferré** y **Palacios**. El hecho de su irrupción y presencia en nuestra escuadra constituye un hito importante en la renovación y potenciación de la Marina peruana, ya que, hasta entonces, la capacidad ofensiva de sus buques se circunscribía sólo al poder de la artillería.




*BAP Almirante Grau, buque insignia de la Armada Peruana.*

Con el **BAP García y García** se inició en 1978 en la Marina la conformación de una nueva flotilla de destructores; a él, en los años siguientes, se añadieron los destructores antisubmarinos **Castilla, Bolognesi, Villar, Quiñones, Gálvez, Diez Canseco** y **Guise**, formándose así un cuerpo unitario y homogéneo de respetable poder y expresión en nuestra fuerza naval.

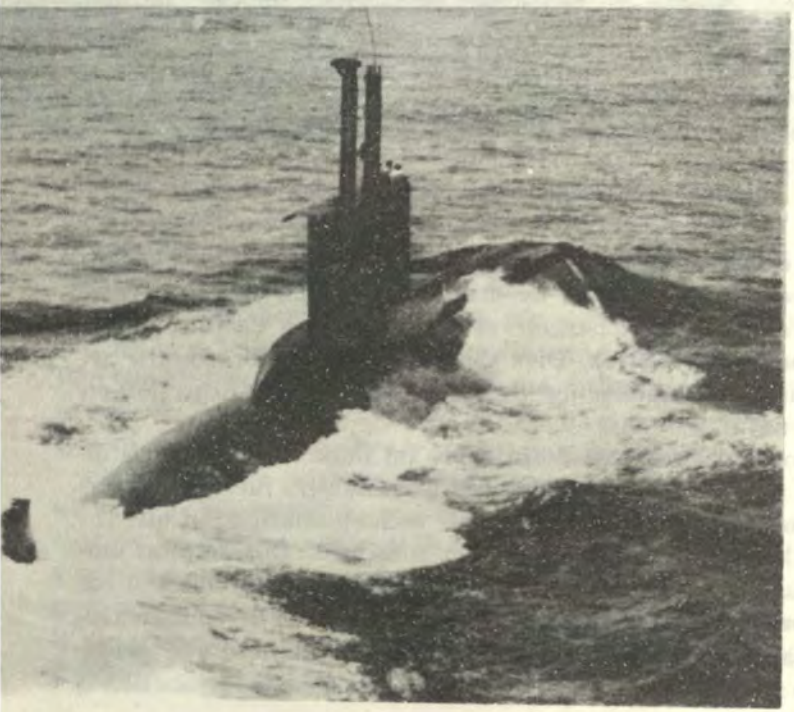
La división de las fragatas constituye, sin duda, una categoría de buques de los más modernos y sofisticados en nuestra fuerza de superficie. Lo conforman unidades nuevas y de reciente fabricación que corresponden a la clase **Lupo**, de procedencia italiana. Dos de estas modernas unidades, la **Carvajal** y la **Villavisencio**, fueron botadas en sus astilleros de origen, Riva Trigoso, Italia, de la empresa de construcciones navales Cantieri Navali Riuniti. Otras dos, la **Montero** y la **Mariátegui**, han sido construidas, bajo la dirección y asistencia técnica de sus

fabricantes, en el Sima–Callao. Las fragatas **Lupo** son propulsadas por dos motores diesel de 7,000 CV de fuerza y dos turbinas a gas de 25, 000 toneladas que le proporcionan una velocidad de 35 nudos. Tienen como armamentos cañones Oto Melara y Breda, lanzatorpedos y misiles **Otomat**.

Debe mencionarse igualmente entre las componentes de la flota al grupo de las nuevas corbetas, también misileras, **Velarde**, **Santillana**, **De los Heros**, **Herrera**, **Larrea**, y **Sánchez Carrión**, llegadas de Francia. Unidades de sí polivalentes, éstas pueden operar en forma independiente o también de modo coordinado con otras unidades o divisiones de la fuerza de superficie.

**Fuerza de Submarinos**

La fuerza submarina ocupa un lugar de elevado rango en la fisonomía de nuestras fuerzas en el mar. A partir del gran conflicto armado (1914–1918), en el cual ya dejara entrever sus cualidades de nueva y temible arma, la integrante submarina de nuestras fuerzas navales fue acrecentando de modo nítido su importancia, la que lejos de amenguarse se va haciendo con el transcurso de los años cada vez mayor. En



*Uno de los modernos submarinos de la 'clase 209' en el instante en que emerge a la superficie.*

nuestra Marina de Guerra, desde los inicios de la segunda década del siglo, esta arma se ha hecho de una expresión preponderante entre las Armadas de Sudamérica. En efecto, el Perú fue el primer país que en estos espacios del hemisferio continental valoró de modo cabal la importancia de esta fuerza, así como su capacidad ofensiva y destructora. El poder del submarino y el de la fuerza que ellos conforman sustituyen en mucho la adquisición y tenencia de costosas flotas; en este criterio, la preocupación de los mandos navales, en todo tiempo, ha sabido mantener entre nosotros actualizada y apta la capacidad de esta fuerza, cuya primacía en la América del Sur no hemos dejado de mantener. Primacía no exenta de espíritu de servicio y de un edificante sentido de colaboración y solidaridad; nuestra Escuela de Submarinos ha sido por décadas un centro de formación profesional para oficiales de las Armadas de esta parte de América.

El allego y vinculación de nuestra Marina hacia los sumergibles tiene, en verdad, antigua data en el Perú. Hace una centuria atrás, explicables su afán y empeños por la guerra que entonces afrontábamos, don Federico Blume solicitaba ayuda del Gobierno para llevar a realidad la construcción de un sumergible ideado por él. Su concepción —con las imperfecciones explicables por lo complejo de los requerimientos técnicos, además de las dificultades económicas— obedecía a las exigencias del conflicto y la presencia de los buques enemigos en nuestras costas. El proyecto pudo concretizarse, para su autor, en plena guerra, en Paita, en cuya bahía realizó exitosas inmersiones, pero no llegó a tener la aplicación en cuyas miras lo concibiera su creador.

La partida de nacimiento de nuestra flotilla de submarinos se registra el 19 de agosto de 1911, fecha de arribo de los sumergibles **Ferré** y **Palacios** al Callao. Las unidades, adquiridas durante el gobierno de Dn. Augusto B. Leguía,eran de procedencia francesa, construidas por MM. Schneider & Co. en los astilleros de Chalons Sur Saóne, en el Mediterráneo.

Un segundo momento importante en la historia de nuestra fuerza de submarinos lo constituye el bienio 1926–1927, años en los que se produjo la incorporación a nuestra escuadra de los submarinos **R–1**, **R–2**, **R -3** y **R–4**, construidos en los astilleros de la Electric Boat Co., en Groton, Connecticuts, EE.UU., división ésta que constituyó, a lo largo de los años en que se mantuvieron operativos, la mejor escuela para el entrenamiento de nuestro personal en esta arma.

De la década de los cincuentas son los cuatro de la clase **Abtao**, que responden a los nombres de **Abtao**, **Dos de Mayo**, **Angamos** e **Iquique**.

También son de los Estados Unidos los dos de la clase **Guppy**, **La Pedrera** y **Pacocha**, que llegaron a huestra base naval en el Callao en 1975. Resulta procedente consignar que el segundo de ellos fue reactivado con excelentes resultados en los talleres del SIMAC.

Los submarinos de propulsión convencional de la clase 209, con los nombres de **Islay** y **Arica**, empezaron a servir en nuestra Marina en los años de 1974 y 1975, respectivamente. Construidos en Kiel, Alemania Federal, pese al tiempo transcurrido siguen conservando su condición de unidades modernas.

Los últimos incrementos se produjeron en los años 1981–1983 con la incorporación de los **BAP. Casma, Chipana, Antofagasta** y **Pisagua**.

Actualmente, pues, las aguas y costas peruanas se hallan custodiadas, además de las unidades propias de las otras fuerzas, por los doce submarinos a los que acabamos de hacer referencia, de los que seis han sido construidas en los Estados Unidos de Norteamérica y las otras seis restantes en Alemania Federal. Armas de suyo poderosas, estas modernas naves han dado forma en nuestra Marina a una fuerza de disuasión y combate respetables, y constituyen segura garantía respecto a la custodia de nuestro mar y sus costas, la tutela y guarda de nuestros intereses marítimos, así como la defensa del territorio patrio y nuestra soberanía.

**Fuerza de Aviación Naval**

Si es misión de toda Marina ejercer poder y control sobre el área del territorio marítimo del Estado al que se debe, consiguientemente estas facultades y responsabilidades se extienden sobre el espacio del mar bajo su cuidado. Ello explica, en el concepto actual de la guerra en el mar, el papel relevante que hoy distingue, a lado de las otras armas componentes de las Marinas de Guerra, a la Aviación Naval.

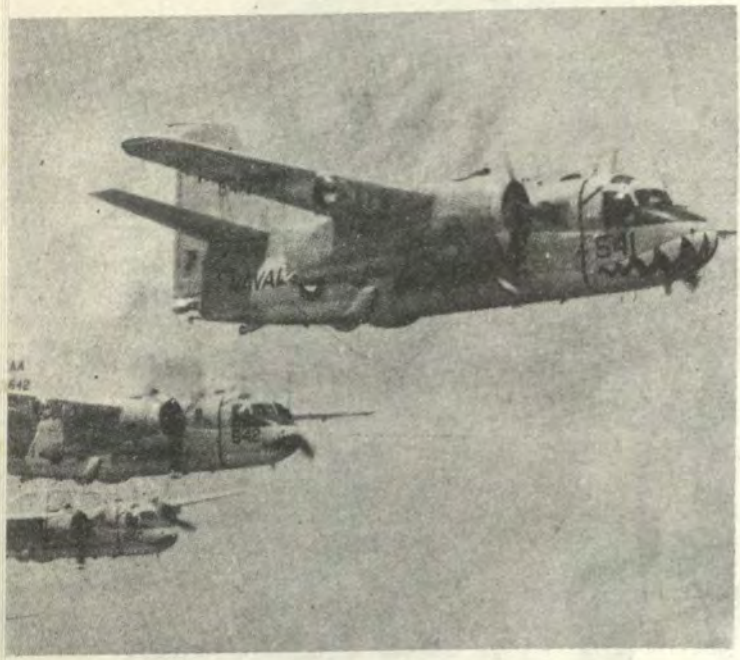
Las aeronaves de esta fuerza, con sus cometidos cada cual propios, sus dispositivos particulares y especializados y sus sistemas de detección, identificación, ataque y navegación y control de vuelos, específicos todos, han acrecentado la capacidad operativa de estas unidades, revalorando la fuerza que ellas representan en toda su amplitud e importancia. Esta apreciación fluye de cuanto se constató en la pasada conflagración mundial, y principalmente de la decisiva participación de la aviación embarcada, por el dominio y hegemonía que ésta lograra para la Marina norteamericana en el escenario bélico de su oponencia bélica con el Japón, el vasto Pacífico y los archipiélagos de la Oceanía.

El avión y el helicóptero constituyen en la actualidad un eficaz complemento de las unidades de superficie para la realización de las misiones que las Marinas tienen asignadas. De este modo, la relevancia de la Aviación Naval ha quedado definitivamente asentada hoy.

En lo que toca a Sudamérica, muchos de los gobiernos de esta parte del continente, conscientes de las exigencias y responsabilidades de sus Marinas, han dispuesto la creación, y atienden a su incremento y constante modernización, de su respectiva Aeronáutica Naval.



*Un "Sea King" posándose en la cubierta de su nave.*



*Aviones Trackers de la Fuerza de Aviación Naval en vuelo de formación.*

Por las consideraciones que anteceden, es de lógica concluir que a la imagen de nuestra Marina entre sus congéneres de esta parte de América debe, igualmente, corresponder la realidad de una Aviación Naval acorde a su poder y expresión.

En el Perú, la historia de la aviación naval acusa tres etapas claramente definidas.

La primera abarca de 1920 a 1923 y en ella debe destacarse la fecha de su creación, el 26 de enero, cuando la presidencia de Dn. Augusto B. Leguía, como **Cuerpo de Aviadores de la Armada Nacional.** Este asumió funciones concretas al institucionalizarse, por D.S. de 3 de mayo siguiente, el Servicio de Hidroaviación de Ancón, a cargo de oficiales de marina. Al organismo se le proveyó allí, en su sede de Ancón, con Escuela, talleres y cobertizos.

La segunda comprende de 1924 a 1935 y ella se impregna con la presencia de la Misión Naval norteamericana bajo la dirección del capitán de navío USN Harold B. Crow. Con la Misión se aperturó el servicio de correo aero–militar, cubriendo la aviación naval la ruta de Ancón–San Ramón y extendiéndose posteriormente a otros puntos de la aún apenas conocida amazonía. En 1935, la aviación naval y la militar fue-

ron fusionados, conformándose el Cuerpo Aéreo del Perú (CAP), todavía bajo la autoridad del Ministerio de Marina y Aviación, del que posteriormente se generaría la Fuerza Aérea del Perú. En esta, muchos marinos llegaron a desempeñar destacados cargos.

La tercera etapa se inicia en 1963, con la dación, el 24 de julio de ese año, de la Ley No. 13508 que creó el Servicio Aeronaval. Su denominación varió después a la de Fuerza de Aviación Naval, arma dependiente de la Comandancia General de Operaciones Navales, nombre con el que actualmente se le conoce.

Vigía permanente también de la integridad y soberanía del país, la Fuerza de Aviación Naval cuenta con modernas y versátiles unidades para el cumplimiento de las operaciones a que sea llamada en el mar, así como para el de otras específicas misiones.

Esta componente de nuestra Fuerza Naval cuenta actualmente con las siguientes unidades: 2 Focker F–27, 6 Helos AB–212, 6 T–34 C–1, 1 Bell 476, 1 Alouette III, 5 Bell 206 B, 9 Trackers S 2– i, 4 SH–3D (Sea King), 2 Dessna 150, 6 B–200T– (Beechcraft) y 1 C–47.

**Infantería de Marina**

El mar constituye para toda Marina de Guerra, desde una consideración, el elemento geográfico consubstancial a su presencia y manifestación de poder y, desde otro punto de vista, es también el medio y extensión física objeto de su tutela y control. Pero la expresión y posibilidades activas de esta potencia de dominio y combate no puede quedar circunscrita a sólo el área oceánica, la proyección de la fuerza naval al espacio terrestre –en los casos de efectivizarse éste de sus modos operativos– compone una de las importantes misiones de la Armada. En reacción y correspondencia a hechos que así lo requieran, o en acatamiento a exigencias de la estrategia o de la política, el poder naval puede trascender a las áreas costeras proyectándose e incursionando, aun, en los espacios continentales por medio de la fuerza con que cuenta para estas acciones. Aludimos a la fuerza anfibia. Anfibia, porque correspondiendo al medio marítimo y teniendo como punto de partida e impulso el mar, se orienta hacia ámbitos terrestres señalados como objetivos.

Esta fuerza –propia del Poder Naval y que desde el medio oceánico, y en respuesta a cuando así se la requiera, prorrumpe enérgica y vigorosamente en costas hostiles o áreas estimadas estratégicas– tiene su expresión concreta en la Infantería de Marina. Esta es, con remarcable tradición forjada a lo largo de su historia, cuerpo componente de las fuerzas navales; su misión es llevar a cabo acciones que sustentadas desde las áreas a que corresponde irrumpan –como ya dijéramos anteriormente– a zonas prefijadas como objetivos por razones estratégicas o por consideraciones a la política de dominio o de seguridad.



Cuando dirigía los destinos del Perú el Generalísimo Dn. José de San Martín, creada ya la Marina, el comandante general de ésta, capitán de navío Martín Jorge Guise, por documento que suscribiera el 6 de noviembre de 1821, solicitó al Protector la creación del Batallón de Marina para el servicio de guarnición en los buques y dependencias de la Armada. Tal día se señala en nuestra historia naval como el del nacimiento de la Infantería de Marina y así se lo conmemora. Antes, en la segunda expedición de Cochrane con las fuerzas liberacionistas, el almirante irlandés, en reconocimiento a las valiosas acciones del combatiente independista Francisco Vidal en las costas del Perú y de Chile, le confirió a éste el grado de subteniente de infantería de Marina. El

prócer Vidal es el paradigma de este cuerpo especializado en nuestra Armada.

En enero de 1881, la Infantería de Marina, representada por los batallones porteños "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" se cubrieron de gloria en los campos de Miraflores. Ellos, conjuntamente con el destacamento "Columna de Celadores del Callao", conformaban las fuerzas que el jefe militar y político del puerto, capitán de navío Luis Germán Astete, enviara al frente improvisado en defensa de la capital. Al día siguiente de su arribo y ubicación, ambas unidades navales lucharon y sucumbieron allí con heroismo ejemplar. De sus seiscientos efectivos quedaron muertos o gravemente heridos más de cuatrocientos, y de veinticinco de sus oficiales sólo sobrevivieron tres. En el campo de batalla y en los instantes de la lucha había ofrendado su vida el comandante del "Guardia Chalaca", capitán de fragata Carlos Arrieta, y el otro destacado jefe de los batallones navales, capitán de navío Juan G. Fanning, comandante de "Guarnición de Marina" que condujera el ataque de aquel cuerpo, herido de gravedad finalmente y consciente de su fenecimiento pronto, **¡Por la Patria!...**, había pronunciado antes de morir.

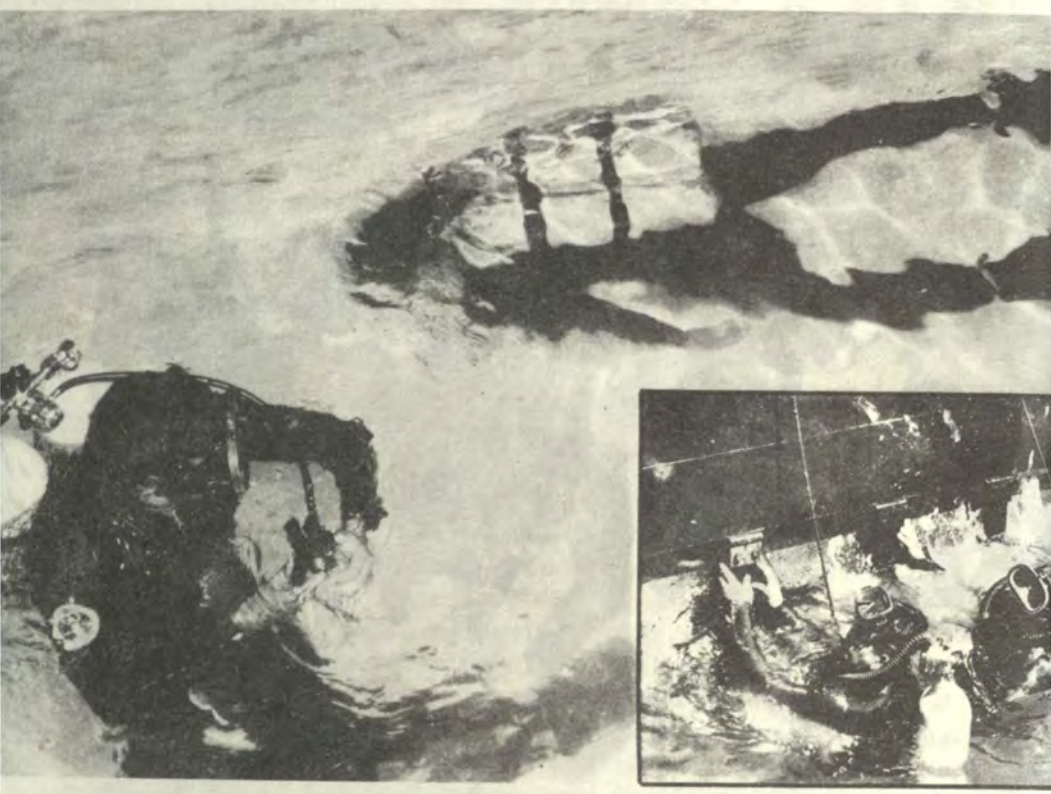


Fuerza de Comandos Navales, en 1943; Comando General de Defensa de Costas, en 1946; con grupos especializados de artillería móvil, de batallones de infantería de marina y de unidades a flote en 1956, tres años después, el 22 de abril de 1959, se la creó formalmente como Infantería de Marina. En 1966, asumió su denominación actual: Fuerza de Infantería de Marina.

Con Cuartel General en Ancón, hoy por hoy este cuerpo de acción y combate de la Marina de Guerra cuenta con compañías de fusileros, de comandos y servicios, y de reconocimiento anfibio. Para sus operaciones como batallón de desembarco, la Marina ha incorporado recientemente a su flota cuatro unidades de desembarco anfibio de la clase **Torrebone Parish** (LST), los BAP **Paita, Eten, Callao** y **Pisco**, adquiridas de los Estados Unidos.

### Fuerza de Operaciones Especiales

Si la guerra naval implica pensar, respecto de ella y como su manifestación más generalizada y usual, la directa oponencia de las fuerzas,





no puede excluirse de considerar en sus alcances a otra de las fases con que también, y con renovada vigencia, se expresa, aquélla de la atenuación –por medios indirectos– del poder del adversario. Medios indirectos de afectar el potencial y la capacidad del enemigo. En efecto, existe para ello toda una amplia gama de tácticas y de modos operativos en los que de modo general prima, en cuanto concierne a los actores, la acción inavisada, y, en lo que concierne a la fuerza contraria, el golpe impredecible y sorpresivo.

Precisamente, por su carácter de encubiertos e inesperados estos modos de acción ofensiva pueden tener efectos demoledores en el adversario tanto en lo que toca a su poder físico cuanto en lo que atañe a su moral, pues paralelo a la destrucción directa e instantánea que puede causarse mediante la modalidad elegida, se da también el desgaste que dicha acción, correlativamente, provoca en el oponente.

Ataques sorpresivos a buques, reconocimiento y estudio de objetivos determinados, eliminación de los obstáculos que pudiesen dificultar el despliegue y movimientos de las fuerzas propias, infiltración de espías, operativos de sabotaje, tareas irregulares de las más diversas, todas estas también formas de expresión de la guerra en el mar requieren



de la presencia y actuación de un personaje central imprescindible y calificado que, ya en desempeños personales o ya conformando equpos, asume y ejecuta misiones propias, en su modalidad operativa, del arma a cuyos cuadros estos combatientes del mar, los hombres–rana, se deben y pertenecen.

En el Perú, esta fuerza fue creada con el nombre de Equipo de Demolición Submarina y tuvo como sede inicial las instalaciones del Servicio de Salvamento; después, y en forma sucesiva, se le cambió de nombre denominándosela, en un segundo momento, Grupo de Demolición Submarina, y al asignársele nuevas misiones, Grupo de Operaciones Especiales. Finalmente, adoptó el de Fuerza de Operaciones Especiales, con el que actualmente se la distingue dentro de las fuerzas operativas de la Marina de Guerra, y cuyas áreas de acción, adecuándose a las diversas zonas en que esta componente de nuestras Fuerzas Armadas, la Marina de Guerra,actúa y opera, se dan en el mar y costas, en las boscosidades amazónicas y aun en las comprensiones andinas.

Tal es, a grandes rasgos, la imagen y la componencia de la Marina de Guerra peruana, en la parte que representa a su poder y señorío en nuestro mar territorial, "Mar de Grau" en su exacta acepción hoy, y que desde las páginas de esta Revista hemos querido presentar.



# Justicia Militar: Soporte de la Justicia Nacional



De "El Monitor",
órgano informativo de l
Marina de Guerra del Pe
No. 156.
Lima, abril de 1985.

**La Corte Suprema resolvió, recientemente, reconocer la competencia del Fuero Privativo Militar con relación al publicitado caso de las "Fosas de Pucayacu". A este respecto algunos medios de comunicación han incurrido en desinformaciones que alteran la veracidad y plantean dudas acerca de la idoneidad y legitimidad de lo resuelto.**

En nuestros días, los peruanos sufrimos, de un modo u otro, la agresión subversiva que cobra, irracionalmente y de modo cotidiano, vidas inocentes de hombres, mujeres y niños.

El mayor grado de la violencia y de otras acciones concurrentes de la subversión motivaron al gobierno decidir que la Fuerza Armada asumiere el control político-militar de diversas provincias.

Frente a las acciones emprendidas por la Fuerza Armada, protegiendo la vida de los habitantes de la zona declarada en emergencia y neutralizando los ataques a los puestos policiales que han segado tantas vidas del personal de la Guardia Civil, la respuesta de la subversión no se hizo esperar pero desde otro flanco, el de la guerra sicológica.

Así a través de algunos medios informativos, se suscitó la sistemática acusación de que los miembros de la Fuerza Armada y Fuerzas Policiales, y en particular nuestros marinos de guerra, violaban los derechos humanos de los pobladores inocentes.

Repitiendo un sinnúmero de calumnias y difamaciones, este cultivo sico-político de la subversión fue calando en determinados sectores ciudadanos. Pretendía sostener que la Fuerza Armada es responsable de la violencia y de otro lado justificaba los actos criminales de los terroristas, con argumentos ideológicos y desinformaciones.

Posteriormente la subversión, utilizando los resquicios que franquea la legislación vigente, se premitió una hábil estratagema periodístico-judicial, para enrostrar a los miembros de Infantería de Marina hechos delictivos que son impropios en nuestro personal naval. Como consecuencia, fueron iniciados varios procesos ante el fuero común de nuestro sistema judicial.

## Las Fosas de Pucayacu

En la localidad de Pucayacu, lugar que también se denomina Acco-Huasi, distrito de Marcas (provincia de Acobamba, departamento de Huancavelica), una nota periodística refería que miembros de Infantería de Marina en vehículos de la Fuerza, habían asesinado y enterrado allí cincuenta personas no identificadas, La nota periodística fue entregada al Fiscal de la Nación, quien solicitó se hicieran las investigaciones pertinentes para acusar y procesar a los marinos que resultaran responsables del asesinato de inocentes ciudadanos.

Posteriormente se abrió la instrucción, ante el Juez Instructor de Huanta, contra el Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Artaza Adrianzén, a quien se le imputó la calidad de Jefe Político Militar de las provincias de Huanta y La Mar (departamento de Ayacucho).

## El Proceso Judicial

El Código de Justicia Militar, en su artículo 318 establece que la jurisdicción penal militar no es renunciable y, en consecuencia, no puede dejar de ejercer en los casos que él mismo determina.

Bajo esta imperativa disposición, el Consejo de Guerra Permanente de Marina resolvió abrir instrucción contra el Oficial enjuiciado ante el fuero común y plantear la respectiva contienda de competencia, para que el Juez de Huanta se inhiba de proseguir con las actuaciones judiciales que había iniciado.

Al recibir el Juez de Huanta el oficio del Consejo de Guerra Permanente de Marina, se inhibió de seguir conociendo la causa judicial. Sin embargo, el Fiscal observó el hecho y solicitó que el Tribunal Correccional de Ayacucho resolviera su impugnación.

El Tribunal ordenó al Juez de Huanta proseguir con las investigaciones judiciales y dispuso que se remitiera a la Corte Suprema la contienda de competencia planteada, para que dirima la competencia entre ambos fueros, el común y el militar.

## La decisión de la Corte Suprema

La resolución de la Segunda Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia de la República, de fecha 10 de abril de 1985, declaró que corresponde al Consejo de Guerra Permanente de Marina conocer la causa y dispuso que el Juez de Huanta remita a éste los actuados del proceso.

En la parte considerativa de la resolución, la Corte Suprema advierte que el procedimiento seguido por el Fiscal y el Tribunal Correccional de Ayacucho, que impidió al Juez de Huanta declinar oportunamente su jurisdicción a favor del fuero militar, "resulta incongruente, lo que originaría su nulidad".

La resolución que dirime la compentencia a favor del fuero militar, en su parte considerativa, expresa la interpretación de las normas constitucionales y legales que tipifican los delitos de función militar. Interpretación de las leyes vigentes que constituye precedente, al ordenar se reconozca la competencia del fuero militar para el conocimiento de las causas que versan sobre los delitos de función en los que pudiera incurrir el personal militar.

La Constitución política vigente prescribe, en su artículo 282, que los miembros de la Fuerza Armada y Fuerzas Policiales en los casos de delitos de función, están sometidos al fuero respectivo y al Código de Justicia Militar.

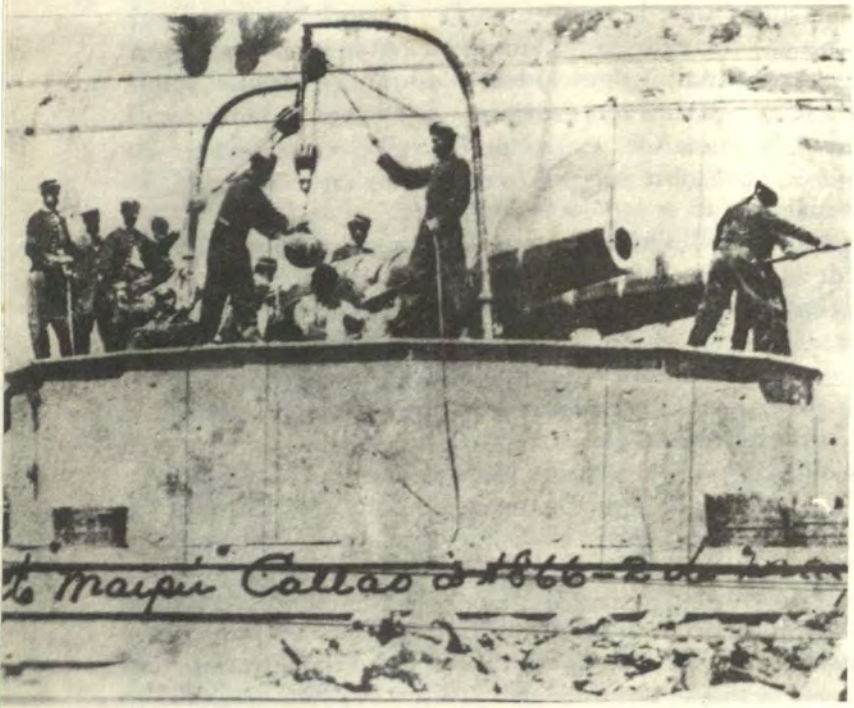
La Corte Suprema discierne "que los militares pueden desarrollar actividades de orden particular o privado o bien de orden público o institucional, caso este último que se reputan actos de servicio propios de su función militar". En el caso de estos últimos la Corte Suprema asevera "que los delitos de función no se limitan únicamente a los delitos que conciernen o atañen al ejercicio del cargo desempeñado por el militar, sino también a todos aquellos que tienen relación o repercusión con las funciones o actividades que a cada militar corresponde por el hecho de pertenecer a las instituciones armadas, pues no se requiere exclusivamente un nexo de causalidad entre el delito cometido y la función, basta la simple ocasionalidad".

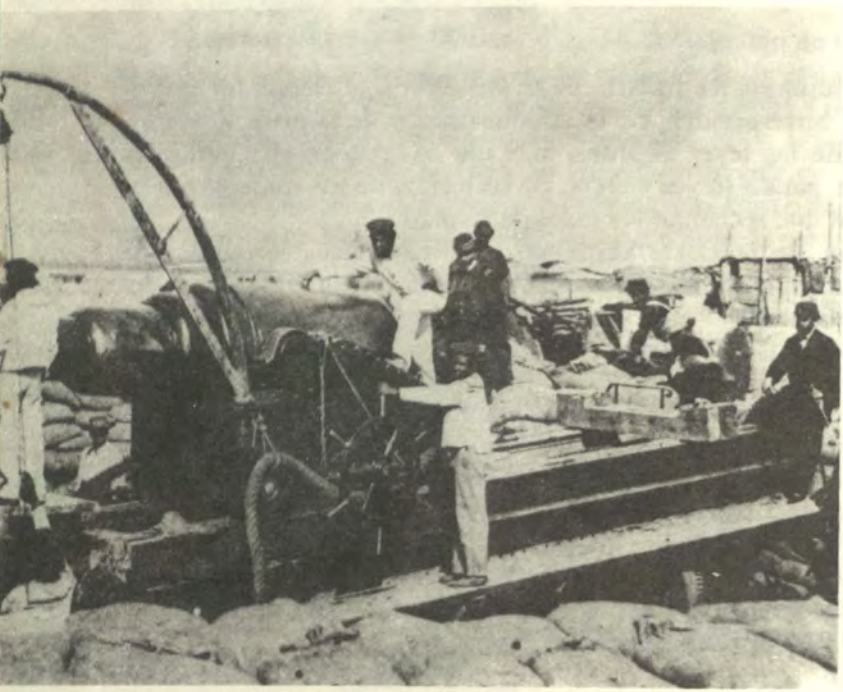
## El Precedente

La Corte Suprema de Justicia de la República, al ejercer las atribuciones que le corresponden en la administración de la justicia, consolida la visión de las leyes vigentes, a la que las autoridades judiciales deben atenerse para a su vez ejercer, en las instancias jerárquicas respectivas, la justicia que reclaman los casos particulares.

La decisión de la Corte Suprema de Justicia de la República ha llenado un sensible vacío, y perfeccionará la mejor aplicación del cuerpo legal nacional. Sus contenidos interpretativos salvaguardan el orden legal nacional y la administración de la justicia peruana, uno de cuyos soportes son los Tribunales de Justicia Militar, encargados por la Constitución y las leyes de mantener la moralidad, el orden y la disciplina de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales.

Enaltece a la Marina de Guerra del Perú haber promovido ante la Corte Suprema de Justicia de la República un caso judicial que, por el mérito de su resolución, crea un precedente que consolida la justicia militar y por extensión salvaguarda la competencia del Consejo Supremo de Justicia Militar, de los Tribunales del Ejército, de la Fuerza Aérea y de los Institutos Policiales.





*Fuertes y baterías costeras instaladas para la defensa del puerto, el 2 de Mayo.*

# Combate Naval del 2 de Mayo

*José Carlos Martín*

Revisando el archivo del ex-Presidente de la República Dr. José Pardo y Barreda (1864-1947) hemos encontrado referencias sobre la guerra con España y a los combates de Abtao y del 2 de Mayo de 1866, que por su trascendencia merecen ser de conocimiento público para una mejor y exacta verificación histórica de dichos sucesos y que son testimonios y comentarios de Manuel Pardo y Lavalle (1834-1878), que en esos momentos desempeñaba la Secretaría de Hacienda del gobierno dictatorial.

**La Cuádruple Alianza**

Perú y Chile celebran el 5 de diciembre de 1865 una alianza ofensiva y defensiva frente a la amenaza española. Ecuador el 30 de enero y Bolivia el 22 de marzo de 1866 se adherían a la Alianza. Como resultado de los acuerdos estipulados se concentró en el sur de Chile la escuadra peruana integrada por la fragata "Apurímac" y las corbetas "América" y "Unión", a las que se agregó la goleta chilena "Covadonga".

**Combate de Abtao**

El 7 de febrero de 1866 se efectuó el combate naval de Abtao entre la escuadra aliada y los buques españoles "Villa de Madrid" y "Blanca", que duró una hora y tres cuartos y que motivó el retiro de las naves hispanas con algunas averías. Un hermano de Manuel Pardo, el Tnte. Felipe Pardo y Lavalle (1841-1869) intervino en el combate. "Nada nuevo en estos siete días. A no ser el cambio de balas que tuvo lugar al frente de Chiloé entre las corbetas y los fuertes de una parte y la Villa de Madrid y Blanca de la otra, que dio por resultado la retirada de estos con unos cuantos agujeros en su casco. Se dice que salía a consecuencia de este nuevo hecho la "Numancia" sobre Chiloé a desfacer el agravio.

Tengo la esperanza de que se quede enterrada en uno de esos bajos". (1) Los datos son confirmados y ampliados en otra misiva: "Pedí una licencia por un mes y el mismo día que entré en posesión de ella un parte telegráfico con las noticias traídas por el vapor del Sur me obligó a volver al pie del cañón. Las noticias a que aludo las lleva este vapor, ya sabes que nuestros buques rechazaron gloriosamente en Abtao a la Villa de Madrid y a la Blanca. Posteriormente la Numancia y la misma Blanca después de reparar sus averías salieron a vengar el ultraje, pero llegaron a la boca de la Bahía de Huito fortificada por nuestros marinos y dieron media vuelta con rumbo a Valparaíso. Allí han desfogado la bilis el 31 del pasado, sábado de gloria, con los comerciantes ingleses y franceses. A las nueve de ese día abrieron el bombardeo sobre Valparaíso, especialmente sobre almacenes fiscales y demás edificios públicos; tres horas después habían perdido los súbditos de las grandes potencias nueve millones de pesos y el Gobierno chileno en sus edificios uno escaso; el resto de la población ha sufrido casi nada, víctimas ninguna. Parece que Méndez Núñez amenaza continuar el bombardeo de todos los puertos del Pacífico hasta Guayaquil con lo cual tendremos el gusto de que los ingleses y franceses nos ayuden a sobrellevar las cargas de la guerra. En el Callao no se la llevarán tan barata; nuestra baterías están concluidas, y la Aduana desarmada; pienso poner encima de los almacenes a todos los españoles de Lima a cuyo efecto están ya recogiéndose y enarbolar sobre ellos una bandera blanca, haciendo saber a Méndez Núñez previamente al bombardeo que bajo esa bandera blanca no hay más que mercaderías de neutrales y súbditos españoles" (2).

**Combate del 2 de Mayo**

En el cabezo de la isla de San Lorenzo ancló la escuadra española el 25 de abril de 1866 después del bombardeo de Valparaíso. El 26 el almirante Méndez Núñez (1824-1869), jefe de la escuadra española, decretó el bloqueo del puerto del Callao y el 27 dirigió un manifiesto al cuerpo diplomático y consular acreditado ante el gobierno de Lima. Ante la amenaza de bombardeo del Callao los representantes Lesseps, de Francia, y el marqués de Migliorati de Italia, solicitaron garantías para sus nacionales. El italiano además intentó una mediación. Las exigencias de los delegados peruanos: José Toribio Pacheco, Manuel Pardo y José Simeón Tejeda, de que al convenirse el acuerdo militar se saludara a las cuatro banderas aliadas en el puerto del Callao y el

(1) Carta de Manuel Pardo a José A. de Lavalle.—Lima 27 de febrero de 1866. Archivo del Dr. José Pardo y Barreda.

(2) Carta de Manuel Pardo a José A. de Lavalle.—Lima Mayo 12/66.—Archivo del Dr. José Pardo y Barreda.

retiro de la escuadra real de las aguas del Pacífico trajeron el fin de las conversaciones.

Bajo la supervigilancia del Secretario de Guerra José Gálvez (1819-1866) la defensa y construcción de las fortificaciones del Callao estuvo dirigida por los ingenieros Ernesto Malinowski (1818-1899), polaco, José Cornelio Borda, colombiano y los peruanos Jorge Rumtil y Felipe Santiago Arancibia, y conjugó a todos los vecinos de Lima y el Callao. Militares y civiles se conciliaron a servir a la patria.

"Por acá hemos estado de plácemes. El 2 de Mayo es día infausto para los españoles, el 2 de Mayo recibieron en Madrid una tunda soberana y no les ha ido mejor cincuenta y ocho años después en el Pacífico aunque con la notable diferencia de que el 2 de Mayo de Madrid les dejó un monumento de heroismo, y el del Callao sólo les dejará un recuerdo de vergüenza. No te haré una larga descripción de todo lo ocurrido pues en los diarios encontrarás más de lo necesario. Sabrás ya que el 31 de marzo bombardearon Valparaíso haciendo desaparecer nueve o diez millones de pesos en mercaderías y propiedad; el 25 de abril se presentaron en el cabezo de San Lorenzo y desde allí intimó Méndez Núñez el bloqueo del puerto y concedió seis días de término a los neutrales para salvar sus mercaderías del bombardeo. En los seis días se agitó comme de chei la diplomacia en proposiciones de arreglo que fueron rehusadas por nosotros, y el 2 a las 9 de la mañana se nos vino encima el nuevo Don Mendo con sus 6 fragatas y sus 300 cañones y comenzó la lucha más porfiada, más imponente y más heroica que han presenciado las costas de América. A la media hora de combate tuvo que retirarse de la línea la Berenguela que ha quedado inservible; a la hora la Villa de Madrid con sus máquinas destrozadas; media hora después volaba una de nuestras torres con Galvez, Borda, Domingo Nieto, Toribio Zavala, padre e hijo, Cárcamo y otros y otros, y después de estos tres sucesos que han sido los principales del día han continuado luchando fragatas y baterías tres horas más hasta las 4 y media en que la Numancia hizo señales de retirada a la escuadra que quedaba, habiendo avanzado al retirarse los buques españoles el Loa, Tumbes y el Monitor, únicos de los nuestros que había en el Callao,a hacer a los invasores sus últimos disparos. Yo he estado en el torreón del Castilla con el Presidente y jamás creí presenciar tanto acto de valor loco, tanta serenidad, tanta bala y tan manifiesta protección de la Providencia. Bastó decirte que hemos combatido 5 horas con nueve cañones grandes de los que cuatro quedaron inutilizados y 40 cañones viejos de a 32 que hemos hecho tales daños en los buques enemigos con excepción de la Numancia que les ha sido imposible renovar el ataque a esperar nuestras fuerzas y que de los 6000 proyectiles que han arrojado sobre el Callao, los buques y las fortificaciones no ha habido mas daño que 200 hom-

bres fuera de combate y unos cuantos agujeros en las casas del Callao que se taparán con 8 o 10 mil pesos. En la aduana no se ha quemado un solo bulto gracias a las Compañías de bomberos que tan luego como estallaba una granada acudían con baldes a echar agua. Todos los extranjeros han estado animados del mejor espíritu. Compañías de bomberos francesas, italianas y alemanas acudían a falta de incendio en el Callao a recoger a los heridos bajo los fuegos enemigos. El comercio nacional y extranjero ha hecho una suscripción de setenta mil pesos en favor de la viudas y huérfanos de las víctimas y lo que es más elocuente que todo para pintarle el espíritu que ha dominado estos días, no se ha preferido un solo grito contra los extranjeros ni aun contra los españoles y compañía de franceses, italianos y alemanes se han alternado con los nuestros para llevar en hombros el cadáver de nuestro pobre compañero de la guerra en los honores fúnebres que se le han hecho. No te puedo decir quienes se han distinguido; a mi juicio las personas a quienes más se debe la jornada han sido los ingenieros que han establecido las fortificaciones que enterradas en las bajas playas del Callao eran tan rasas que las balas enemigas pasaban todas por encima. A pesar del mal estado en que los buques españoles quedaron hemos esperado un nuevo ataque hasta antes de ayer. Pero en esa mañana levantaron el campo del cabezo de la isla, con rumbo al OE acompañados de la burla de todos los marinos extranjeros que existían en el puerto. Méndez Núñez ha recibido varias heridas y sus pérdidas del personal se calculan poco más o menos como las nuestras ¡Vaya un fin de fiesta" (3).

Inciden las referencias de Pardo sobre nuestros caídos Gálvez y Borda que volaron en la torre de la Merced. El teniente Domingo Nieto, que falleció en el hospital, adonde fue conducido para curarlo de sus heridas. El coronel Toribio Zavala, hermano del general Juan Zabala y de la Puente (1804-1879) conde de Paredes de Nava y marqués de Sierra Bullones, ministro de Marina de España en esos momentos. Los dos eran hijos del marqués de San Lorenzo de Valle Umbroso y habían nacido en la calle de Zavala, hoy quinta cuadra del jirón Ucayali número 580. El destino los enfrentó en esta contienda. Junto a Toribio cayó herido su hijo del mismo nombre. Y los hermanos Cárcamo: Raimundo, capitán de corbeta y Manuel, teniente primero.

(3) Carta de Manuel Pardo a José A. de Lavalle.—Lima 12/66.—Archivo del Dr. José Pardo y Barreda.

# Una familia de linaje marinero

*Manuel Zanutelli Rosas*

La información de servicios de los marinos de apellido de la Haza es como una gran novela de aventuras, cuyo protagonista principal, el mar, se encargó de acunarlos desde que tuvieron uso de razón. Documentos antiguos, con más de cien años -aunque no en todos los casos completos- sirven para comprobar la honrosa tradición marinera de esta familia. Desde antes que las naves republicanas apareciesen en el horizonte ya había un Aza o de la Haza a bordo de algún buque, como es el caso de Manuel de la Haza, quien arribó al Perú, en 1804, en una nave mercante en calidad de 2° piloto.

"En 1809 mandó el corsario **Flecha** y otros buques, y desde 1810 hasta 1819 el **Correo Abascal**, siendo el primer establecedor de fragatas correos: en 1809 mandando el citado **Flecha** proclamó en Intermedios el ¡Viva la patria!, por cuya razón, teniéndolo por patriota, fue sumariado por el Comandante General de Marina D. Joaquín de Molina y sufrió cincuenta días de prisión, habiendo escapado por haber obtenido el mando de Comandante General el Sr. D. José Pascual de Vivero" (1).

En Piura se distinguió por los donativos que hizo, desde 1820 hasta 1824, en favor de la causa patriota. Fue, andando el tiempo, capitán de puerto de Paita. Desempeñó interinamente el cargo de setiembre a diciembre de 1828. En ese año hizo la campaña sobre Colombia, a órdenes del general La Mar; en 1835 sirvió al general Felipe Santiago Salaverry, "por cuya causa fue desterrado por el gobierno confederado" (2). Hombre en constante actividad, se comprometió en la campaña de la Restauración en 1838 y se alistó en las fuerzas del general Antonio Gutiérrez de La Fuente.

Falleció el 31 de agosto de 1852, en el Callao, pero lo sepultaron en Lima. Teniente 2° desde el 15 de diciembre de 1827, ascendió al grado inmediato el 13.11.1833, a capitán de corbeta el 01.04.35, a capitán de fragata el 27. 02.41, a capitán de navío graduado el 29.07.48 y, finalmente, a capitán de navío efectivo el 24.08.52.

Casado con Ana María Rodríguez, fueron sus hijos:

1) **Diego de la Haza Rodríguez** nacido en 1812, en Paita. Se incorporó a la marina como alférez el 5 de octubre de 1833, porque había navegado ocho años en naves mercantes -en viajes al extranjero-

como piloto y a veces como capitán. Lo destacaron al bergantín "Arequipeño". Cuando se encontraba a bordo del "Tres Amigos", que comandaba el capitán de navío Manuel Loro, fue tomado prisionero en el puerto de Huanchaco. Se había perdido por entonces la batalla de Socabaya (07.02.36). Fue llevado a Trujillo, pero poco después se trasladó a Valparaíso y allí se embarcó en un mercante con rumbo a Australia. Volvió al citado puerto chileno y se integró a la expedición de Blanco Encalada hacia el Perú, como Teniente 1°. Vino en la segunda expedición en la corbeta "Valparaíso". Su título de teniente le fue reconocido el 11 de octubre de 1839. Capitán de corbeta el 21 de junio de 1845. En 1848 capitán de puerto de Huanchaco hasta febrero de 1850, en que asumió la segunda comandancia del "Rímac". En octubre de ese año viajó a Inglaterra, "como 2° Jefe de la comisión encargada de vigilar la construcción de la fragata Amazonas". Capitán de fragata graduado (30.09.50), capitán de fragata efectivo (11.02.54), capitán de navío efectivo (18.03.54), llegó a ser Comandante General de la Escuadra desde el 16 de agosto de 1865 (3). Murió el 29 de julio de 1883, de consunción. Partida: Parroquia de Santa Ana. Casado con Josefina Bonany.

2) **José de la Haza Rodríguez** nacido en 1814, en Paita. Aspirante (01.03.28), guardiamarina (13.06.29), alférez de fragata graduado (16.07.32), alférez efectivo (13.04.33), teniente 2° graduado (20.03.34), teniente 2° efectivo (01.04.35), capitán de corbeta graduado (20.06.39), capitán de fragata (18.08.42), capitán de navío graduado (15.03.51) y capitán de navío efectivo (28.04.52). Llegó a ostentar el grado de contralmirante. Cumplió su cita con el destino el 4 de noviembre de 1857, en Islay. Partida de defunción en la iglesia de Santa Rosa de dicho puerto.

De su matrimonio con Juana Campiani, efectuado el 8 de agosto de 1842 en el Callao, tuvieron a:

2.1) **Arístides de la Haza Campiani** bautizado en nuestro primer puerto el 3 de noviembre de 1845, de dos meses y doce días, con el nombre de **Justo Arístides**. Guardiamarina (26.06.58), alférez de fragata graduado (04.12.63), alférez de fragata efectivo (18.03.64), teniente 2° efectivo (31.07.65), teniente 1° graduado (07.02.72), teniente 1° efectivo (10.03.74). Prestó servicios en la fragata "Amazonas" (1861), en el transporte "Chalaco" (1865) y en la capitanía de Pisco (1867). De la misma forma sirvió en el "Huáscar" (1872) y en la "Apurímac" (1873). Durante el gobierno de Nicolás de Piérola, en la época de la Guerra del Pacífico, fue nombrado capitán de puerto de Ancón. Al reiniciarse la administración del país por el general Miguel Iglesias -después de la ocupación chilena- ejerció el mismo cargo en Samanco y Huarmey. Igual tarea desempeñó durante el primer gobierno

del general Cáceres, en Chimbote. Falleció el 15 de enero de 1889, en el puerto de Malabrigo, a causa de pulmonía y tisis. La partida de defunción se halla inscrita en la parroquia de Paiján. Fue casado con Laura Valdivia.

2.2) **María Rafaela Julia de la Haza Campiani** bautizada el 24 de octubre de 1846 en la parroquia de Santa Rosa de Islay, aunque nacida el 24.10.46.

2.3) **José Ernesto de la Haza Campiani** bautizado el 14.12.1852 de dos días, en la parroquia de San Simón y San Judas Tadeo del Callao. (Hubo un José de la Haza que obtuvo su título de guardiamarina el 20 de octubre de 1866. Era aspirante, a bordo del "Colón", durante el combate del Dos de Mayo. Sirvió en la fragata "Apurímac" hasta el 18 de noviembre del año en referencia, en que fue dado de baja. ¿Es nuestro personaje?).

3) **Manuela de la Haza Rodríguez** nacida en Paita, en 1818. Casó con el Capitán mercante escocés Federico Condell. Tuvieron varios hijos, uno de los cuales se llamó Carlos, cuyo advenimiento se produjo en Valparaíso el 14 de agosto de 1843, aunque su niñez la pasó en tierra peruana, principalmente en el Callao. ¡Lo que es la vida! Al paso de los años, Carlos Condell de la Haza combatiría contra nosotros en 1879. El 21 de mayo de dicho año, al encallar en la bahía de Iquique la fragata peruana "Independencia", ordenó descargar los cañones de su nave -la "Covadonga"- contra la embarcación que ya no podía defenderse y contra los náufragos. Rimadores y versistas, en Santiago, le dedicarían himnos triunfales: lo elevaron a alturas inconcebibles, como **héroe, guerrero, marino sin par**. Sin embargo, Carlos Condell estaba muy lejos de los gestos magnánimos y de la actitud caballeresca de Grau.

No vivió Manuela de la Haza de Condell, afortunadamente, el tiempo suficiente para comprobar la "hazaña" de este hijo por cuyas venas corría el 50 o/o de sangre peruana. Testó en el Callao, ante el notario Remigio Deustua, el 10 de diciembre de 1853, a las once de la noche. Su salud era muy delicada, pero estaba en su "cabal juicio". Dijo ser hija legítima de Manuel de la Haza y de Ana Rodríguez, "el primero natural de Sevilla en el Reyno de España, ya difunto que en paz descanse, y la segunda natural del mismo puerto de Payta que actualmente vive".

Expuso haber venido al mundo en Paita, igual que su progenitora. Y tener por esposo a Federico Condell, "que al presente se halla en Centro América, de cuyo matrimonio tenemos en la actualidad siete hijos llamados Delmira, Federico, Carlos, Ernesto, Emilia, Ernestina y Amanda". Cinco días después dejó de existir y fue amortajada con el hábito de Nuestra Señora de las Mercedes, de acuerdo a su postrera voluntad. La enterraron en el cuartel San Luis y San Fernando, letra

C–8, del Cementerio Presbítero Maestro. Según el obituario de la Beneficiencia Pública de Lima, falleció de una enfermedad al hígado. Los diarios no comentaron su deceso.

El esposo, Federico Condell, aparece en 1842 matriculado en condición de piloto en el Tercio Naval de Lima. En 1844, en el Callao, ofrece en venta al gobierno el bergantín "Delmira" -según el legajo PC–14 del Archivo Histórico Militar. Parece que no logró culminar su gestión, porque en 1846 aún lo poseía. Fue dueño también de la goleta "Adela

Debe decirse que un Federico Condell, en 1859, prestaba "Servicios de canciller del consulado de Valparaíso", y que por recibir haberes insuficientes, el Estado peruano le expidió el despacho de teniente efectivo de infantería. La fuente es impecable (legajo PC–9 del Archivo antes citado), pero es necesario aclarar que este Federico Condell era uno de los hijos de doña Manuela de la Haza y no el viejo Condell, que hacía años había muerto.

4) **Manuel de la Haza Rodríguez** bautizado el 14 de abril de 1822, de ¿seis? y medio meses, en la parroquia de San Lucas de Colán (4). Inició su carrera en la marina como oficial 3° del Cuerpo Político de la Armada, el 16.08.1841. Antes había trabajado en la Aduana de Paita. Ascendió a oficial 2° el 14 de octubre de 1851 y a oficial 1° el 13 de diciembre de 1852. Sirvió en el bergantín "Guise", en la factoría de Bellavista y en la Comandancia General de Marina, en calidad de secretario (5). Su partida de defunción, inscrita en la parroquia de Santa Fe de Jauja, tiene fecha del 26 de octubre de 1865. Lo enterraron en el cementerio de la ciudad. Todo hace presumir que la causa de su deceso fue la tuberculosis.

El 24 de enero de 1853 se había casado en la parroquia de San Simón y San Judas Tadeo del Callao, con Beatriz Caballero: ella era chilena, nacida en Santiago, hija de Francisco Caballero y de Rosario Gaete. Apadrinó la ceremonia Alejandro Deustua, a quien acompañó como madrina la señora Ana Rodríguez, progenitora del novio. De su unión matrimonial nacieron:

4.1) **María Mercedes de la Haza Caballero**, en el Callao. Fue bautizada el 21.3.1843. No se especifica de cuántos días. Después sería legitimada, al correr de los años.

4.2) **Manuel Cosme de la Haza Caballero**, en el Callao. Bautizado el 17 de noviembre de 1849 (nacido el 24 de junio del mismo año). Como en el caso anterior, al contraer enlace sus padres en 1853, fue legitimado. Cursó estudios de escritura, religión, gramática castellana, aritmética en el colegio chalaco de Carlos Postemski. También el idioma inglés, "en el cual salió bastante adelantado", según el certificado que le otorgó el dueño del plantel el 6 de febrero de 1863. Ingresó a la escuela militar-naval el 1° de marzo de 1864, y posteriormente fue embarcado en la fragata "Apurímac". Guardiamarina (01.02.1868),

alférez de fragata efectivo (16.05.71), teniente 2° efectivo (04.07.76), teniente 1° efectivo (19.07.77), en su carrera desempeñó variados cargos. Formó parte de la comisión demarcadora de límites con el Brasil (1873), como adjunto del capitán de fragata Guillermo Black. Combatió a bordo de la "Pilcomayo" durante la guerra con Chile. Capturada su nave (18.11.79) por el "Blanco Encalada" fue llevado prisionero a Chile. Vuelto a la patria lo destinaron a la Comandancia General de Marina de enero a febrero de 1880. Pasó al transporte "Limeña" (marzo–abril), continuó en el monitor "Atahualpa" (mayo-octubre), volvió al "Limeña" y finalmente a una batería de la Dársena en el Callao, en 1881. Quedó sin colocación al ingresar los chilenos a la capital el 17 de enero de 1881. De 1890 a 1892 estuvo embarcado en el crucero "Lima". Solicitó licencia por motivos de enfermedad. Hasta allí su huella.

4.3) **Manuel Alfredo de la Haza Caballero** bautizado el 21 de mayo de 1849 (n. el 30 marzo del mismo año). Error evidente en su partida de bautizo, porque su hermano Manuel nació, como ha quedado apuntado, el 24.06.49. ¿Los dos en el mismo año y con diferencia de un mes? Admitido en el colegio naval-militar en febrero de 1863, se graduó de guardiamarina el 1° de febrero de 1868, ascendió a alférez efectivo el 22 de junio de 1872. Llegó a teniente 2° graduado. En abril de 1884 se encontraba en la casa de insanos, "a consecuencia de las diversas impresiones sufridas durante la ocupación chilena", señalaba el informe dirigido a la superioridad naval, inserto en su expediente. Se agregaba: "Este oficial ha sido un honrado servidor de la Armada; hizo viaje a Europa en la dotación de la corbeta de guerra **Unión**, regresando en la misma. Naufragó en la blindada **Independencia** el 21 de mayo de 1879; ... desempeñó como oficial varias comisiones en nuestros buques, pasando sobre la escuadra enemiga; asistió a todos los bombardeos del Callao". Enfermo y sin posibilidad de curación, el 15 de octubre de 1890, en un parte suscrito por el doctor Belisario Sosa, se expuso: "está actualmente en el manicomio, atacado de **delirio crónico**".

4.4) **Florida Mercedes de la Haza Caballero**, cuyo enlace con Viriato de la Haza el 14 de abril de 1877, se realizó en la parroquia de San Lázaro. Dijo tener 26 años, lo que sitúa su nacimiento en 1851.

4.5) **María Ludomila de la Haza Caballero** bautizada en la parroquia de Santa Ana de nuestra capital el 27 de abril de 1857, de ocho meses.

5) **Santiago de la Haza Rodríguez** (su nombre completo era Ciriaco Santiago) bautizado el 25 de agosto de 1824 de siete días, en la iglesia Matriz de Piura. Alumno de la Escuela Náutica de Paita en

1840. Guardiamarina en la barca "Limeña" el 5 de marzo de 1841. Alférez de fragata graduado (15.08.42), alférez de fragata efectivo (20. 11.49), teniente 2° (15.11.53), teniente 1° graduado (20.10.59), teniente 1° efectivo (30.01.62), capitán de corbeta graduado (05.12.53) capitán de corbeta efectivo (31.03.65), capitán de fragata graduado (23.10.65). Su rastro se pierde a través de los años (6). Fallece el 29 de abril de 1895, en su casa de la calle Ramón Castilla No. 115 del Callao. Ostentaba el grado de capitán de navío. Lo enterraron en el Cementerio de Baquíjano. Dijo el corresponsal del diario "El Comercio" desde el puerto: "Su condición económica era muy estrecha en estos últimos tiempos, como consecuencia de la irregularidad de los pagos".

6) **Antonio de la Haza Rodríguez** (su nombre completo era Antonio Ambrosio) nació en Paita el 27 de diciembre de 1825 (7). Guardiamarina desde el 12 de enero de 1840, a bordo del bergantín "Constitución". Se graduó de alférez el 18 de agosto de 1842. Le dieron la efectividad en el grado el 29 de julio de 1848. Tenía experiencia marinera, lograda en sus viajes por las costas de Méjico y Chile en naves mercantes (8). Sus demás ascensos los obtuvo en las fechas siguientes: teniente 2° efectivo (20.11.49), teniente 1° efectivo (05.12.51), capitán de corbeta graduado (18.03.54), capitán de fragata efectivo (24.06.54), capitán de navío graduado (09.06.58), capitán de navío efectivo (18.08. 58) y contralmirante (25.01.75). Se constituyó en una figura de primera magnitud en la marina. En 1877 fue nombrado ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina. Dos años después Comandante General de la Marina. Fue un hombre muy respetado, por su experiencia y por su antigüedad en la institución. Comendador de la Orden de San Mauricio y San Lázaro. Murió el 24 de noviembre de 1891. Según el obituario de la parroquia de Los Huérfanos, a causa de una afección al corazón. Casado con Micaela Guerra, fueron padres de:

6.1 **Federico de la Haza Guerra** nacido en el Callao en 1867. Alumno de la Escuela Preparatoria (20.08.75), aspirante (12.11.79), guardiamarina (12.12.80), alférez de fragata (12.08.89), teniente 2° graduado (08.08.90), teniente 2° efectivo (30.06.94). Durante la guerra con Chile fue destinado al monitor "Atahualpa", al ancla en el Callao. En octubre de 1882, sin escuadra nuestro país, empezó a navegar en los vapores de la Compañía Inglesa. Posteriormente "fue solicitado para que se embarcase en los vapores fluviales del Ecuador, en los cuales navegó más de seis años, regresando enfermo al lado de su familia" (9). el 24 de marzo de 1889 volvió a la marina. Asignado al transporte "Santa Rosa", al arribar el crucero "Lima" cambió de colocación. Fue uno de los oficiales que se dirigieron a Chile, en 1890, para traer los restos del almirante Grau que se encontraban en el mausoleo de la familia Viel, en Santiago. Murió en Lima el 20 de enero de 1902, en Padre Jerónimo No. 41 (4a. cuadra del jirón Puno). El 18 de enero de

1893, durante su estancia en Pacasmayo, se había casado con Clotilde Wright, hija de Eduardo Wright y de María Vargas.

7) **María Ludomila de la Haza Rodríguez** bautizada el 31 de octubre de 1832, de tres días, en la iglesia Matriz de Piura.

**Pedro de la Haza.** Este personaje llegó a ser capitán de navío. Su expediente del archivo naval sólo tiene seis hojas, casi sin información aprovechable. La relación historiada de sus servicios no está incluida en ellas. Otra fuente nos da alguna luz sobre su vida profesional. Inició sus estudios "en la academia del puerto de Paita, bajo la dirección del que es hoy Sor. capitán de navío D. Francisco Carrasco, en el año de 1839" (10). Navegó en mercantes nacionales. Guardiamarina desde el 3 de diciembre de 1846, alcanzó alta posición en su vida profesional. Dejó de existir el 22 de octubre de 1871. El corresponsal del diario "El Nacional" dijo desde el Callao: " La marina de guerra y la sociedad toda acaban de sufrir una pérdida muy sensible con la muerte del capitán de navío señor D. Pedro de la Haza, acaecida ayer en esa capital. El señor de la Haza había desempeñado altos puestos, no sólo en la escuadra, sino en la administración pública, siendo la prefectura de Ica y la gobernación de la isla de Guañape los últimos que ocupó en su larga y distinguida carrera".

Es posible que fuese hijo de Manuel de la Haza y de Ana María Rodríguez. y, en consecuencia, hermano de los conocidos marinos Diego, José Manuel Cosme y Antonio de la Haza.

Su viuda se llamó Amalia Jiménez, quien en 1899 se trasladó a vivir a la Provincia Constitucional, a una casa de la Plaza de la Beneficencia, conocida también como de San Román o de los Burros.

Fueron padres de:

a) **Benjamín de la Haza Jiménez** bautizado en la parroquia de San Simón y San Judas Tadeo del Callao, el 10 de agosto de 1859 (n. el 17 de julio del mismo año). Inició sus estudios profesionales el 6 de marzo de 1876, después de haber estado en la Escuela Preparatoria desde el 6 de abril de 1872 hasta el 2 de agosto de 1874. Guardiamarina (13.08.77), alférez de fragata (26.03.80), teniente 2° (28.03.84), teniente 1° (02.01.99). Durante la guerra con Chile perteneció a la dotación de la cañonera "Pilcomayo" y de los transportes "Limeña" y "Talismán", Peleó como artillero en la batalla de Miraflores, en la 1ra. sección de las baterías rodantes a órdenes del teniente 1° Santiago Torrico. Quedó sin colocación al ser invadida Lima por las tropas chilenas. Capitán de puerto de Puno (06.05.84), agregado a los Tercios Navales (01.05.85), destinado al transporte "Perú" (10.07.85), prestó su concurso en el "Santa Rosa" desde el 18.02.86. Los años que siguieron fueron de constante actividad. Después de desempeñar diversas funciones -entre ellas la de administrador fiscal de los vapores del Titicaca, entre 1892 y 1897- se dedicó a navegar en buques mercantes.

En esta etapa de su vida arribó a Shanghai (1899). Falleció en Tambo de Mora el 2 de setiembre de 1902.

b) **Viriato de la Haza Jiménez** nació en Lima. Estudió en el colegio militar-naval durante cuatro años. Guardiamarina (21.09.58), alférez de fragata graduado (29.01.64), alférez de fragata efectivo (14. 03.65), teniente 2° graduado (22.07.65), teniente 2° efectivo (25.10. 65), teniente 1° graduado (07.02.72), teniente 1° efectivo (20.04.75). Durante la dictadura de 1866 fue separado del servicio. Volvió al año siguiente y lo destacaron al vapor "Meteoro". También desarrollaría sus actividades en el Departamento de Marina, seguidamente (1868) en la corbeta "Unión", poco después (1869) en el monitor "Huáscar" y en otras naves. Fue 2° comandante del "Mayro" en 1877. Al caer Lima en poder de los chilenos se encontraba en la fragata "Apurímac", en la bahía del Callao. Falleció en el citado puerto el 10 de abril de 1882. Lo enterraron en el Cementerio de Baquíjano. Fue casado con Aurora Agüero y fueron padres de **María Aurora de la Haza Agüero**, bautizada en la parroquia de San Simón y San Judas Tadeo del Callao, el 21 de enero de 1871, de ocho meses; de **María Angela de la Haza Agüero**, bautizada en el adoratorio de Santiago San Martín -al parecer una hacienda- perteneciente a la jurisdicción de la parroquia de Chancay, el 24 de febrero de 1872, de treinta días; y de **María Rosa de la Haza Agüero**, bautizada en la parroquia del Sagrario de Lima el 24 de setiembre de 1877, de cinco meses.

b) **Arturo de la Haza Jiménez** bautizado en la parroquia de San Simón y San Judas Tadeo del Callao, el 1° de marzo de 1857, de cinco días con los nombres de Cesáreo Pedro Arturo. El 5 de febrero de 1873 su progenitora dijo que su hijo quería "seguir la honrosa carrera de su padre". Pedía que lo admitiesen en el colegio naval. Lo recibieron previo examen médico, practicado a bordo del vapor "Marañón". Ex alumno del colegio de Guadalupe, donde sólo acabó el primer año de instrucción secundaria. Al parecer, no culminó su carrera en la marina.

Tal es, a grandes rasgos, el apunte genealógico sobre la familia de la Haza de tanta proyección en la marina.

---

Notas:

(1) Así aparece en su expediente personal. Archivo del Museo Naval.
(2) Según su ampliada hoja de servicios, inserta en el expediente de su hijo José —marino también— que se halla en la Ayudantía General del Ejército. Ministerio de Guerra.
(3) Véase la "Relación historiada de los contralmirantes, jefes y oficiales del cuerpo general de la Armada Nacional". Tomo I, folios 20 y 21. Archivo del Museo Naval.
(4) Cfr. el expediente de su hermano el contralmirante José de la Haza. En dicho legajo está su partida. Ministerio de Guerra.

(5) Hay un documento en el Archivo Histórico Militar (año 1861, legajo No. 13 a, 182) que amplía la imagen de este personaje. Está fechado en Lima, el 14 de febrero de 1861, suscrito por el ministro de Relaciones Exteriores con destino al ministro de Guerra y Marina, en los siguientes términos: "Acaba de informársenos que el viernes 8 del actual ocurrió en el Callao un lance sensible entre un oficial de la Marina de Guerra norteamericana y el oficial 1° del Cuerpo Político de la Armada Nacional Dn. Manuel de la Haza y que el resultado de ese acontecimiento, puramente privado y personal, ha sido la muerte del oficial americano en un duelo con aquél. En el estado en que se encuentran las relaciones del Perú con los Estados Unidos y después de haber el Gobierno expedido órdenes eficaces para que los ciudadanos de la Unión sean protegidos en sus personas y propiedades; es indispensable que por medio del respectivo sumario se compruebe en todos sus pormenores el hecho acaecido en el Callao y pueda conocerse su origen y el modo como se realizó. Ruego pues a VS que al efecto se sirve expedir la orden conveniente e informar del resultado. **José Fabio Melgar".**

(6) Hay informes en el expediente de su hermano José. Ministerio de Guerra. Consúltese, también, la **Memoria de Guerra y Marina** de 1888.

(7) Algo de su perfil biográfico en la revista "El Perú Ilustrado" del 26.12.1891, número 242. En la **Memoria de Guerra y Marina** de 1888 figuran sus ascensos.

(8) Cfr. la "Relación Historiada de los contralmirantes, jefes y oficiales del cuerpo general de la Armada Nacional". Tomo I. Museo Naval, folios 26/27.

(9) Según su expediente personal. Museo Naval.

(10) "Relación historiada de los contralmirantes...". Tomo I, folio 63 v. Museo Naval.

### *Fuentes de Información*

*Se han utilizado los expedientes de cada uno de los personajes citados en el presente estudio genealógico que se encuentran en el archivo del Museo Naval, así como el de José de la Haza, actualmente en la Ayudantía General del Ejército. Se han revisado las dos relaciones historiadas del Cuerpo General de la Armada que hemos citado. Periódicos y revistas que aparecen en el presente texto; la* ***Memoria de Guerra y Marina*** *de 1888; protocolos notariales, lápidas de los cementerios de Lima y Callao y, por último, el obituario de la Beneficiencia Pública de Lima.*





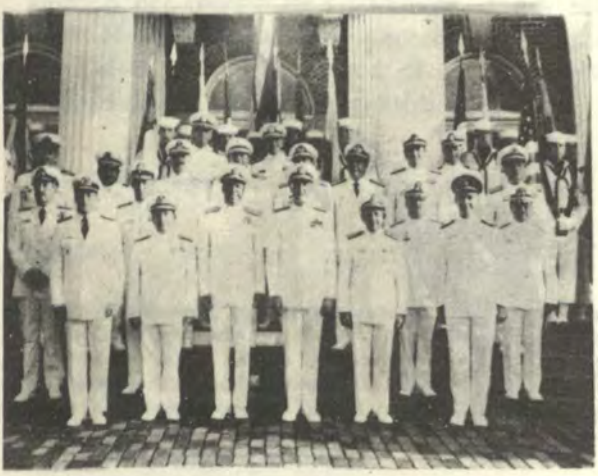
SE INAUGURO EN CHUCUITO LA PLAZA 'SANTA ROSA'. Vista de la Plaza Santa Rosa en el instante de la ceremonia cívico patriótica realizada en ella con ocasión de celebrarse la gesta del 2 de Mayo. En 1866 erigióse en el mismo lugar el Fuerte Santa Rosa, dotado por oficiales, cadetes y tripulantes de la Marina de Guerra

– 2 mayo 1985

SE CREA DIRECCION EJECUTIVA EN EL CENTRO MEDICO NAVAL A CARGO DE UN CONTRALMIRANTE DE COMANDO. El Director General del Personal de la Marina, Valm. José Carcelén Basurto, en el momento de presentar al Director Ejecutivo del CMN. "Santiago Távara', Calm. Alfonso Panizo Zariquiey. El acto se cumplió en la sede de dicho centro médico.

– 2 mayo 1985





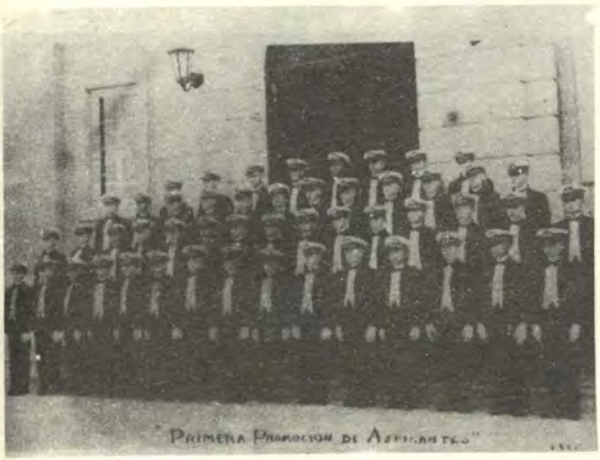
XII CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA: Comandantes Generales de las Marinas de América asistentes a la XII Conferencia Naval Interamericana. El Alm. Gerónimo Cafferata Marazzi sustentó la ponencia peruana respecto al complejo problema de la subversión y las estrategias para combatirla.

– 6 al 11 mayo 1985



"STELLA MARIS" EN EL DIA DE LA MADRE. La Sra. Teresa Freund de Du Bois recibiendo el agradecimiento de una paciente del CMN. "Santiago Távara", tras haberle hecho entrega de un presente por el Día de la Madre. Igual objeto de atención tuvieron los asilados en el Hogar de los Ancianos, de Chosica.

– 10 mayo 1985




50 ANIVERSARIO DE LA PRIMERA PROMOCION DE "PINGUINOS". La primera promoción de aspirantes a cadetes navales, que celebró 50 años de cuando su ingreso a la Escuela Naval. En el recuadro, el Calm. Ramón Arróspide Mejía en el momento de hacer uso de la palabra

– 11 mayo 1985



ALTOS JEFES AP. Y FAP. VISITAN **BAP PISAGUA:** El Comandante General de Operaciones Navales, Valm. Julio Pacheco Concha Hubner; el Comandante de Operaciones de la FAP., Teniente General Pablo Varela Novella, y el Comandante de la Defensa Aérea de esta arma, Mayor General César Olivera Fernández, observan en el interior del **BAP. Pisagua** la conducción de un ataque submarino

– 15 mayo 1985



CURSO DE GUERRA NAVAL DE LA ESUP EN VIAJE DE ESTUDIOS A LOS EE.UU. DE AMERICA. El Calm. Alberto Vattuone M., jefe de la delegación de la Escuela Superior de Guerra Naval, en el momento de despedirse del Comandante General de la Marina, Alm. Gerónimo Cafferata Marazzi

17 al 31 mayo 1985



CAÑONERAS **AMAZONAS** Y **LORETO**: 50 AÑOS DE SERVICIOS: El Comandante General de la Marina, Almi. Gerónimo Cafferata Marazzi, en el momento de su alocución en el acto conmemorativo de los 50 años de servicios de las cañoneras de la FNA. **BAP Amazonas** y **BAP Loreto.**

29 mayo 1985



COOPERACION MUTUA ENTRE MARINAS. Como una expresión de la confraternidad existente, a más del acuerdo de cooperación mutua suscrita entre ambas Armadas, el C. de C. Jorge Humberto Correa, de la Marina de Panamá, entrega un recordatorio al Jefe del Estado Mayor de la Marina de Guerra del Perú, Vaim. Víctor Nicolini del Castillo

– mayo 1985

AGAPE DE AGRADECIMIENTO
El jueves 30 de mayo, el Nuncio Apostólico, Mons. Julio Tagliafierri, ofreció un almuerzo a los Comandantes Generales de las FF. AA., para agradecer, en nombre de su Santidad, las facilidades que se le otorgó cuando su visita al Perú.





56 CASAS DE SERVICIO PARA EL PERSONAL SUBALTERNO. Maqueta del Conjunto Habitacional adquirido por la Marina de Guerra para el personal subalterno. Dicho conjunto se halla ubicado en la intersección del Paseo de la República con la Av. Angamos Este en Miraflores.
– mayo 1985

NUEVA REVISTA EN LA MARINA. La aparición de la nueva Revista "El Grumete", para el personal de grumetes y marineros ha sido recibida, como es de verse, con general beneplácito.
– mayo 1985





LISTO EL PROYECTO DE INVESTIGACION CIENTIFICA A LA ANTARTIDA. A partir del presente mes de junio se halla listo el proyecto peruano de realizar una expedición científica y de exploración con el que nuestro país participará en el Programa Internacional BIOMASS en la Antártida. Así lo declaró el Director de Hidrografía y Navegación de la Marina, Calm. José del Aguila Sánchez.

CREACION DEL BATALLON No. 2 DE INFANTERIA DE MARINA "GUARDIA CHALACA". El Comandante General de la Marina, Valm. Gerónimo Cafferata Marazzi, el 21 de junio en solemne ceremonia entregó al jefe del Batallón No. 2 de Infantería de Marina "Guardia Chalaca", de reciente creación, la bandera de guerra de dicha unidad. En la foto, sus componentes en el momento del desfile.





ACCION DE ASALTO DE NUESTRO POTENCIAL ANFIBIO EN PARACAS. Rememorando el hecho del desembarco de las fuerzas expedicionarias del Generalísimo Dn. José de San Martín en Paracas, el 8 de junio pasado, la Marina de Guerra ofreció una impresionante demostración de asalto anfibio en la playa "El Chaco", de Paracas. En el evento recordativo estuvieron presentes de la Argentina, Dr. Raúl Alfonsín, de nuestra Nación, Arqto. Fernando Belaúnde T., y almirantes y altos oficiales de nuestros mandos navales.

# VOLVO




**VOLVO (que en latín significa "yo ruedo") recorre los caminos del mundo.**

Camiones y buses Volvo, autos Volvo, motores marinos, grupos electrógenos y motores estacionarios, Volvo Penta y maquinaria de construcción Volvo BM, ruedan por las carreteras de todo el mundo, garantizando kilómetro a kilómetro, la calidad que sólo Volvo puede ofrecer.

Además, el servicio y repuestos originales Volvo son los únicos que garantizan la seguridad y legitimidad de su Volvo internacionalmente.

Volvo del Perú cuenta con una extensa red de concesionarios autorizados en todo el país, para que su Volvo, siga siendo un Volvo original.

Vaya donde vaya, Ud. tiene la asesoría y la seguridad que le da Volvo a su vehículo. Porque aquí en el Perú, como en todo el mundo, Volvo rueda el mundo entero.




## VOLVO DEL PERU

### RELACION DE CONCESIONARIOS VOLVO EN EL PERU

**PIURA:** AUTOMOTORES SAN JORGE • **CHICLAYO:** VEHICULOS S.A. • **TRUJILLO:** CARLOS A. MANNUCCI S.A. • **TINGO MARIA:** CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A. • **TARMA:** AUTOMOTORES DEL CENTRO S.A. • **LA MERCED - CHANCHAMAYO:** ANTONIO ROSALES DURAND E HIJOS S.A. • **HUARAZ:** FACTORIA INCA MOTORS S.A. • **TACNA:** AUTOMOTORES TACNA S.A. • **TARAPOTO:** AUTOMOTORES TARAPOTO S.A. • **HUANUCO:** CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A. **PUCALLPA:** CHIU HNOS. S.R. LTDA. • **AREQUIPA:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **JULIACA:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **CUZCO:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **PUNO:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **LIMA:** ROSALES DIESEL S.A. - ARDUR S.A. - CAMENA DISTRIBUIDORA S.A. "CADISA" - J. C. REPRESENTACIONES S.A. - AUTOMOTORES SAN JORGE S.A. - VOLVO DISTRIBUIDORA S.A.

## CONCURSO "REVISTA DE MARINA", 1985

El año pasado, tras algunas décadas en que no se convocara, la **Revista de Marina** reestableció su concurso anual. Para tal efecto, fueron tres las áreas en que se le dividió: tema anual (referido al Gran Almirante del Perú Miguel Grau), tema libre y fotográfico. Al concluir el plazo estipulado fueron declaradas vacantes la primera y última área; y tras un detallado examen de los trabajos remitidos para el "Tema Libre", se otorgaron los siguientes premios: primer lugar al artículo "El combate naval de Jambelí", del capitán de navío (r) José Valdizán Gamio; segundo lugar para "Sucesos a bordo del **B.A.P. Almirante Grau** con ocasión de la caída de Leguía - 25-08-1930", del teniente primero Jorge Ortiz Sotelo; y tercer lugar para "La Antártida y su caudal económico", del capitán de fragata Carlos Tubino Arias–Schereiber.

El presente año, satisfechos con los logros alcanzados en el concurso anterior y esperando tener similar respuesta en las otras dos áreas. convocamos nuestro concurso sobre las bases que se estipulan a continuación.

### BASES GENERALES

a) Pueden participar todos nuestos lectores, presentando más de un trabajo si lo considera necesario. Deberán hacerlo en sobre cerrado con seudónimo en la parte de afuera, dirigido a "Concurso Anual **Revista de Marina**, área . . . . . "

b) La fecha tope para recepeionar los trabajos será el 1 de setiembre de cada año.

c) El jurado calificador correspondiente, uno para cada área, efectuará un análisis de fondo y forma para cada trabajo, preseleccionando los diez mejores. En una segunda fase se les asignará el orden de mérito y la Dirección de Información se encargará de hacerlo conocer a los seleccionados.

d) Los premios para las dos primeras áreas ("Tema del Año" y "Tema Libre"), serán de S/. 2'000,000 para el primer lugar; S/. 1'000,000 para el segundo y S/. 500,000 para el tercero. En el área de fotografía serán de S/. 500,000 para el primer lugar en las dos categorías posibles (color y blanco y negro) y 200,000 para el segundo puesto en cada una de ellas.

e) Los premios serán entregados en ceremonia especial que se llevará a cabo en el mes de octubre de cada año.

f) La **Revista de Marina** retendrá los trabajos recibidos por un lapso no mayor de un año, pudiendo publicarlos o no en dicho plazo. En el caso de publicar un trabajo recibido para el concurso, el colaborador recibirá el premio correspondiente a la categoría de su artículo, conforme se señala en la tarifa que aparece antes del contenido de cada número.

## BASES ESPECIFICAS PARA EL AREA "TEMA DEL AÑO"

a) La intención de esta área es promocionar la investigación y el ensayo literario para exponer de una manera original el tema propuesto, que este año será "Las armas navales" (incluyendo las aeronavales, submarinas, de infantería de marina, etc.)

b) Los originales que se remitan deberán cumplir con las normas formales para los colaboradores de la Revista, que aparecen en la contratapa posterior de cada número.

c) La extensión mínima de los trabajos presentados será de doce páginas, sin contabilizarse notas, bibliografía ni ilustraciones.

## BASES ESPECIFICAS PARA EL AREA "TEMA LIBRE"

a) La intención de esta área es promocionar la investigación o el ensayo literario de algún tema de interés para nuestros lectores. Estos pueden abarcar aspectos de historia marítima o naval, de derecho marítimo del problema antártico, de estrategia naval peruana, informática naval sociología naval, transporte de cabotaje, el problema de nuestra marina mercante, sanidad naval y, en fin, de multitud de otros asuntos.

b) Los originales que se remitan deberán cumplir con las normas formales para los colaboradores de la Revista, que aparecen en la contratapa posterior de cada número.

c) La extensión mínima de los trabajos presentados erá de doce páginas, sin contabilizarse notas, bibliografía ni ilustraciones.

## BASES ESPECIFICAS PARA EL AREA "FOTOGRAFIA"

a) La fotografía como arte y ciencia tendrá cabida en este aspecto del concurso. Vale decir, se apreciarán los trabajos remitidos desde el punto de vista estético y desde el punto de vista técnico.

b) Las dimensiones serán las que se indican a continuación para cada modalidad: fotografía a color 13 x 18 cms.; transparencias de 6 x 6 cms. o de 35 mm.; en blanco y negro, será de 18 x 24 cms.

c) Las fotografías no premiadas, pero señaladas como meritorias por su calidad, recibirán la suma de S/. 20,000.

# Revista de Marina

## ILUSTRACIONES DE CARATULA, 1985

Continuando con la difusión de obras pictóricas de carácter naval, que tanta aceptación ha generado entre nuestros lectores y personas de uno u otro modo vinculadas a nuestra Marina de Guerra, el presente año la REVISTA DE MARINA contendrá en sus carátulas, como temas motivacionales, cuadros relacionados a buques veleros en las destacadas acciones que les cupo en su época y en nuestra historia. En las presentes páginas, las ilustraciones sobre ellos.

El Director

*Enero*
*Abril*



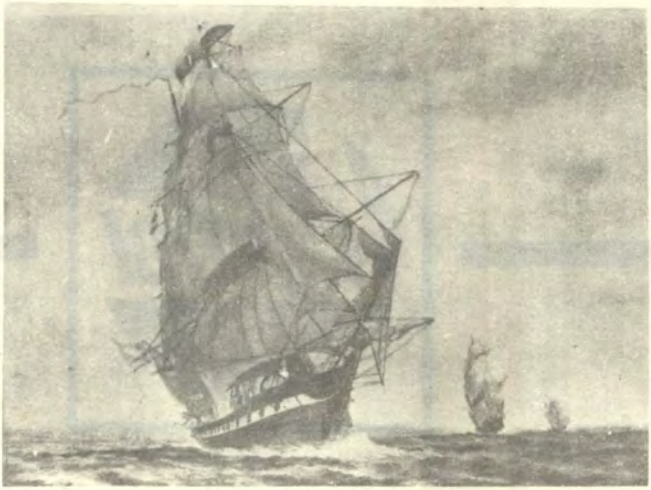
*1. Guerra de la Independencia. Ataque de Guise a los fuertes del Callao. 6-7 de octubre, 1824*

*Mayo–*
*Junio*



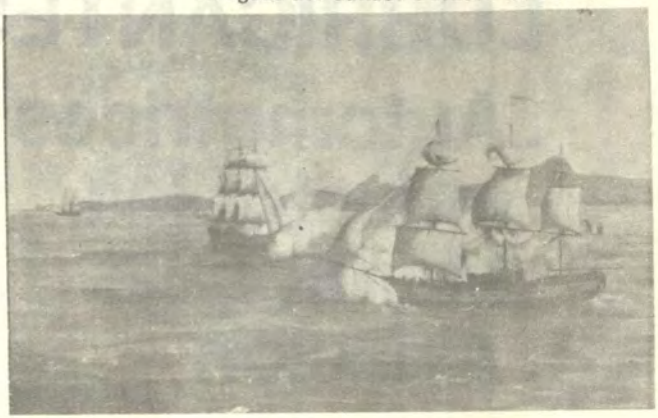
*2. Conflicto con Inglaterra. Combate naval de Pacocha.- 29 de mayo, 1877.*

*Julio – Agosto*



*3. Expedición Libertadora. Fragata* ***La Argentina*** *en aguas del Callao. Octubre de 1820.*

*Setiembre – Octubre*



*4. Guerra con Colombia. Combate de Malpelo. 31 de agosto, 1828.*

*Noviembre – Diciembre*



*5. Guerra con Colombia. Combate de Guayaquil. 22-24 de noviembre, 1828.*




# LUBRICANTES:

. Automotrices
. Industriales
. Marinos
. Aviación

**Castrol del Perú S.A.**

Camino Real 111 of. 216
San Isidro Telf. 40 45 22


MARINA DE GUERRA DEL PERU

SOMOS UN PAIS TAMBIEN MARITIMO. TRABAJEMOS PUES POR TENER SIEMPRE UNA PODEROSA MARINA DE GUERRA, GUARDIANA PERMANENTE DE NUESTROS INTERESES EN LA, DE SIEMPRE, Y POR SIEMPRE, PRIMERA DE SUS LINEAS DE DEFENSA: EL MAR.



**DIRECTOR**
Capitán de Navío AP
Carlos Ponce Canessa

Las ideas y opiniones vertidas en las páginas de esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los firmantes. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la *Revista de Marina*, su publicación oficial, se identifican, pues, necesariamente con los criterios de quienes son los autores

**Dirección y Administración:**

Dirección de Información

de la

Marina

MINISTERIO DE MARINA
Teléfono 314620 – 125
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima - Perú



# Revista de Marina

Año 78 No. 1
Volumen No. 375 JULIO – AGOSTO 1985

## CONTENIDO

Pág.

EDITORIAL 4

LA GUERRA: su naturaleza y aspectos sicológicos y morales 6
Dr. Jesús Lazo Acosta

SEMBLANZA DE GUISE 27
C. de F. A.P. (r) Dr. Fernando Romero

LA ANTARTIDA Y SU CAUDAL ECONOMICO 39
C. de F. A.P. Carlos Tubino Arias Schreiber

OFICIAL DE LA ARMADA: sinónimo de liderazgo 47
C. de F. A.P. (r) Luis Felipe Villena G.

GRANDEZA Y HOLOCAUSTO DE UN HEROE NAVAL EN *LA BREÑA* 53
Hugo G. Cárdenas Mandujano

EL TESTAMENTO MARITIMO 63
Mario F. Cavagnaro Basile

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL Y SU XIII PERIODO DE SESIONES 69
C. de N. A.P. César Linares Velásquez

COMBATE DE TORRES CAUSANO: por los fueros de la verdad histórica 85
C. de C. A.P. Sergio Mavila Marquina

EL PERRO EN LA DEFENSA Y EL ATAQUE 89
Alf. de Fgta. A.P. H. Valdez O'Hara

Actualidad Institucional 98

Editorial

## RELEVANCIA DE UNA FECHA EN NUESTRA HISTORIA NAVAL

Julio, a más de su significación como mes de celebraciones por la Independencia Nacional, se inviste igualmente de importancia en la historia de nuestra Marina de Guerra por el sacrificio, en aras del honor patrio, de dos de sus ejemplares oficiales en el pasado conflicto de 1879.

No es necesario repetir que, declarada la guerra a que nos referimos, le correspondió a la Marina asumir desde un primer momento las responsabilidades propias de una fuerza que registra como consubstancial a su misión y razón de ser la tutela y defensa de nuestro océano y costas, y que, por lo mismo, ha forjado en esta vigilancia y salvaguarda de nuestros espacios ribereños y marítimos una tradición enalteciente y heroica.

Todos recordamos que ante la apremiante exigencia del momento, sin haber alcanzado lo óptimo de su estado ni condiciones en sus buques la flota peruana se hizo a la mar un 16 de mayo, es decir, a poco más de un mes de declarada la contienda; se hizo a la mar rumbo a los espacios y aguas del sur en la que se había enseñoreado, explicable por su mayor potencial y número de unidades, la escuadra adversaria.

Llegado el momento crucial, pues, a la Marina le había correspondido iniciar la campaña —aquella radiante campaña naval del 79— confiada tan sólo en el espíritu y el profesionalismo de sus hombres. Este hecho de la guerra, de haber asumido la Marina la iniciativa de las acciones -en cuanto flota y contra la flota antagonista-, ha sido tratado con regular y permanente referencia en nuestra historia. En lo que no se ha reparado, o no se lo ha destacado de modo justo, es en lo referente a la consideración de que en la fase final de la contienda, en el último de los enfrentamientos armados, también a la Marina le cupo ser partícipe a través de dos de sus connotados oficiales, en la fecha y en los hechos de la confrontación armada final.

Hablamos de la batalla de Huamachuco. Establecido, en ella, el contacto de fuegos, primero, y el choque de los cuadros, después, la 4ta. División de Infantería peruana, siguiendo a su comandante, embistió con brío por el ala derecha. Esta división se hallaba bajo el mando del capitán de navío Luis Germán Astete, oficial naval elevado a alturas de una justa notoriedad tras su combate en Pacocha, en defensa del pabellón y honor nacionales y comandando nuestro legendario **Huáscar**, contra naves de una división inglesa en el Pacífico Sur. Igualmente, Astete había hecho respetable su comportamiento como Jefe de la plaza militar del Callao en la larga defensa de nuestro primer puerto y la Capital contra el asedio y el bloqueo impuestos tras el enfrentamiento en Arica por la flota sureña. En 1883, huérfana de buques desde dos años atrás la Marina, el comandante Astete consciente de la sacrificada y heroica gesta de los peruanos que, en torno a Cáceres, sostenían indoblegables y en alto el honor y la resistencia nacionales, pone a servicio de tan noble causa su invicta espada. Y sin buques que comandar, monta a caballo, y en

las variadas y arduas travesías del fragoso periplo de los combatientes peruanos debe soportar los rigores del clima, las incomodidades propias de la guerra de guerrillas, las marchas forzadas, en los duros parajes de la sierra, convulso mar de rocas y nieves. De este modo, el héroe deviene partícipe destacado de la prócer campaña de La Breña en su tercer y glorioso momento.

Decíamos que un aspecto poco divulgado en nuestra historia es la presencia de la Marina en la batalla de Huamachuco. Acabamos de citar al héroe Astete. Nos corresponde hacer recuerdo ahora, igualmente, de otro oficial de nuestra Armada de entonces, protagonista también distinguido en aquel infausto hecho de armas. Aludimos al coronel Leoncio Prado, alférez de fragata egresado de la Escuela Naval Militar y que como tal integró la expedición del comodoro Tucker a la amazonía y que como teniente segundo fue enviado por la Marina a estudiar ingeniería en los EE.UU. de América. Antes, en la guerra con España (1866) había combatido en Abtao, y en la Guerra del Pacífico, antes de la campaña de La Breña, había actuado como torpedista de la Marina en Arica y fue combatiente en el Alto de la Alianza. Espíritu inquieto y aventurero, Prado participó finalmente, en 1873, en ámbitos y mares antillanos, en las luchas por la libertad de Cuba, donde los patriotas de ese ejército insurgente le otorgaron el grado militar con que actuó en la batalla que precedió a su muerte.

"Combaten los hombres, no los buques" expresa un aforismo naval de antigua data y que siempre mantiene su vigencia. Y en la ocasión de hacer recuerdo del sacrificio, en sierras muy distantes del mar, de los oficiales de marina que da motivo a esta rememorativa apreciación es del todo pertinente exponer que sin unidades navales la Marina de Guerra actuó y pervivió animosa e indoblegable en la actitud de su oficialidad y personal. Combaten los hombres, no los buques. En correspondencia a este axioma es que podemos explicarnos el comportamiento de More en las baterías de Arica; la eficiente actuación de los defensores de nuestro primer puerto en el largo asedio de 1880; la denodada acción de los marinos, jefes y efectivos, en los reductos de Miraflores; la de los arrojados brigadistas de marina que volaron y hundieron, en aguas del Callao y Chancay, el **Loa** y la **Covadonga**, y, finalmente, la relevante actuación de Astete y de Prado en la epónima gesta de La Breña y su sacrificio en Huamachuco, en donde la gloria y la inmortalidad coronaron su heroicidad y su sentido del honor naval.

Concluyendo lo que hemos expuesto, corresponde que nos ratifiquemos en lo que expusimos al comienzo de estas reflexiones en el sentido que, por el ejemplo y la acrisolada actuación de estos dos héroes navales, el mes de Julio tiene también significativa y particular importancia en la historia y tradición de nuestra Marina de Guerra.

EL DIRECTOR

# La Guerra: su naturaleza y aspectos sicosociales y morales

*Dr. Jesús Lazo Acosta*

## PRIMERA PARTE

## I. NATURALEZA DE LA GUERRA

Todos creemos saber qué es la guerra Sin embargo, el asunto no es tan sencillo como parece, porque no es fácil determinar la naturaleza de un fenómeno social tan complejo y descubrir sus causas.

La historia nos ayudará, en principio, a distinguir diversas formas de guerra y a descartar ciertas explicaciones demasiado simplistas.

1. **Las formas de la guerra**
   a. **La Ciudad antigua** conoce la guerra que conduce a la aniquilación y esclavitud del enemigo.

      Salvo para muy raros espíritus —Cicerón, por ejemplo— y hasta el fin de la Edad Antigua, **la guerra plantea problemas sociales pero no morales.**

      Aparece como un fenómeno natural, favorecido por los dioses gracias al cual se aseguran la grandeza y la prosperidad de la patria.

      Mediante la guerra se obtienen esclavos, sobre cuyo trabajo descansa toda la economía de la sociedad. Se aseguran los resultados de la guerra mediante ritos sagrados, cercanos a la magia.

      En la antigüedad, es Israel prácticamente el único conocedor de la idea moral de la derrota, azote enviado por Jehová para castigar la injusticia; no obstante, en el teatro griego se oye también a Esquilo condenar, en nombre de los principios morales la empresa orgullosa de los persas

   b. **Para la cristiandad de la Edad Media,** la guerra es una forma del ejercicio del derecho de dominio; está reservada teóricamente al emperador, y tiene una **función esencialmente penal.**

      Es entonces cuando se desarrolla la teoría de la **guerra justa** (Ius ad bellum = Derecho de guerra) en función de una civilización de carácter patrimonial. La guerra feudal es un deber de justicia ejercido por el príncipe, en cuanto padre.

   c. La guerra **en los tiempos modernos** (ss. XVI–XVIII) es **el instrumento de los reyes.** Aparece en su forma moderna el Estado soberano. Por un tiempo permanecerá sumiso a la autoridad de la

Iglesia o, por lo menos, al derecho natural. Pero, poco a poco, la guerra aparecerá como **un derecho del Estado soberano** que no tiene que rendir cuentas a nadie. La guerra aparece como un instrumento político.

Ya no es cuestión de **ius ad bellum** sino solamente de **ius in bello**, es decir, de reglas que los soberanos se obligan a respetar mediante contratos.

Una nueva ciencia ha nacido para regular las relaciones entre Estados: **el Derecho de Gentes.**

d. Después de la **Revolución francesa**, a la guerra entre reyes sigue la guerra entre Estados, y finalmente la de clases y la de bloques ideológicos.

Esta nueva guerra se caracteriza:

(1) Por su carácter **totalitario**: no se lucha ya solamente por la defensa de intereses limitados, se lucha por la victoria de una ideología; todo el país toma las armas, es decir, se alista, la guerra reviste un carácter sagrado que exige a los ciudadanos el sacrificio completo (1)

(2) Por el prodigioso desarrollo de las **técnicas de destrucción**. la revolución industrial pone en manos de las grandes potencias un conjun to de medios destructores cada vez más formidables; la guerra se convierte más en asunto de ingenieros e intelectuales que de militares.

e. A mediados del siglo XX, despues de las dos guerras mundiales la **creación de la Organización de las Naciones Unidas** y la **invención de las armas atómicas y termonucleares** plantean una nueva situación.

Se comprueba de una parte la preparación intensiva (guerra de las galaxias, por ejemplo) y el temor general a la guerra total; de otra parte la proliferación de las guerras locales y de las guerras revolucionarias.

La guerra total no parece un medio del todo apto para su finalidad; se prepara con cierta vergüenza y cierta conciencia de culpabilidad; por el contrario la guerra–revolución, la guerra no convencional se utiliza más que nunca como medio político y se considera noble y heroica (2).

La distinción tradicional entre guerra de legítima defensa y guerra de conquista parece corresponder cada vez menos a la realidad sociológica, pues la guerra, hoy en día, se hace más frecuentemente sin cruzar la frontera, utilizando simplemente "la acción subversiva". En nuestros días la distinción existe, más bien, entre **guerra total**, que se prepara con el fin de tomar represalias o como reacción; y las **guerras limitadas**, entre las que no es fácil distinguir "límites" precisos, siendo el tipo más corriente el de **guerra revolucionaria o subversiva**.

## 2. Las definiciones de la guerra

La rápida ojeada histórica que hemos dado, no puede en modo alguno permitirnos, siquiera, una defi-

nición provisional del fenómeno de la guerra; falta que alleguemos otros elementos que la determinan. ¿Cuáles son, por ejemplo, los rasgos comunes a toda guerra, lo que la distingue de otras formas de conflicto?

Clausewitz dice: 'La guerra es un conflicto de grandes intereses regido por la sangre, y es en ello precisamente en lo que difiere de otros conflictos. Se la puede comparar más que a cualquier cosa, al comercio, que es así mismo un conflicto de intereses y actividades humanas; mayor todavía es su parecido con la política, que puede considerarse a su vez —al menos en parte— como una especie de comercio en gran escala. Además, la política es la matriz en la que se desarrolla la guerra; sus líneas generales se encierran en ella, dibujadas ya rudimentariamente, como las propiedades de las criaturas vivientes en sus embriones" (3).

En otras palabras, puede decirse que toda guerra presenta las tres características siguientes:

a. **El carácter militar**. es un conflicto movido con las armas (comprendida el arma sicológica). Estas armas son una especie de "utillaje" y en todas las épocas de la historia las naciones más bien provistas son también las mejor armadas.
b. **El carácter institucional**: la guerra tiene sus leyes; no es un simple robo, asalto o asesinato.
c. **El carácter político**: se lleva a cabo entre grupos políticos organizados (Estados o grupos revolucionarios) con el fin de doblegar la voluntad del adversario y llevarlo a una negociación.

Reuniendo estos elementos distintos, Bouthoul da esta definición de la guerra, breve y puramente descriptiva: "Una lucha armada y sangrienta entre grupos organizados" (4). Pero esta definición no incluye la **guerra fría** que utiliza el arma sicológica, el bloqueo económico y cultural, y, sin embargo, no es sangrienta. Quizás es preferible atenerse a otra fórmula más general de Clausewitz, tomada muy a menudo por Lenin, y por Mao Tsé–Tung: "La guerra es la continuación de la política por otros medios, concretamente; por la violencia" (5).

No obstante, cargando el acento únicamente en la acción consciente y voluntaria de los hombres que desatan la guerra, estas definiciones olvidan otros muchos factores que se encuentran en el origen del fenómeno: factores económicos, demográficos, sicología de masas, inconsciencia.

Un intelectual serio deberá preguntarse si la guerra no responde a ciertas necesidades fundamentales de la sicología y de la sociedad humana. Pero antes de examinar estas "funciones sociales" de la guerra, conviene descartar ciertas explicaciones fáciles y, sobre todo, insuficientes que suelen circular.

3. **Las explicaciones corrientes del fenómeno bélico**

a. No pocos —entre ellos muchos cristianos idealistas y pacifistas— tienden a no destacar más que las **causas morales** de la guerra: la maldad, el espíritu de violencia, la ambición, el pecado, etc.

No es ciertamente cuestión de negar que el "peligro de la guerra tiene, en principio, un carác-

ter espiritual", que el "nudo del problema de la guerra es, en primer lugar, de orden espiritual" (6)

Nos preguntamos quién no suscribiría el préambulo del Convenio de la UNESCO que declara: "que naciendo la guerra en el espíritu humano, es en el mismo espíritu donde deben procurarse las defensas de la paz (...) que una paz fundada sobre los meros acuerdos económicos y políticos de los gobiernos no podrá obtener la adhesión unánime, durable y sincera de los pueblos, y que, en consecuencia, esta paz debe fundamentarse sobre los cimientos de la solidaridad intelectual y moral de la humanidad" (7).

Nadie piensa, obviamente, poner en duda tan nobles propósitos, pero no deben ser separados del contexto vivo que los aclara y completa, pues no queriendo poner de relieve más que las causas morales de los conflictos, es decir, no reconociendo en el origen de la guerra más que la mala voluntad del género humano, se corre el riesgo de llegar a conclusiones socialmente peligrosas. Y así, podemos oir como se dice: "Practiquen la virtud moral de la no–violencia, rehusen el servicio militar, por ejemplo, y las guerras acabaran faltas de combatientes". Ello es sencillamente olvidar que el servicio militar no es causa de la guerra; la institución del alistamiento es más bien una consecuencia de la guerra ideológica moderna.

Existe otra posición, contraria a la descrita aunque igualmente errónea, y es la que de la existencia real del pecado y su permanencia en el hombre, deduce la fatalidad de la guerra y la inutilidad de todo esfuerzo por evitarla. De este criterio falso se deduce la necesidad de aumentar indefinidamente los armamentos para garantizar la propia seguridad, ya que la guerra es inevitable.

b. Otros creen poder explicar el origen de la guerra por las meras causas **económicas.**

A primera vista, un cierto número de hechos parece darles la razón: guerras primitivas de necesidad, para romper el cerco del hambre; guerras de abundancia para conquistar mercados, guerras coloniales (8). Incluso guerras aparentemente tan idealistas como las Cruzadas y las de religión, han sido frecuentemente incitadas, al decir de los cronistas, por la preocupación de evitar el hambre o por el deseo de enriquecerse.

Sobre ello, los economistas de la escuela liberal, mucho antes que los marxistas, edificaron una teoría estrictamente "**económica**" de la guerra y de la paz (9). Según ellos, el proteccionismo aduanero, practicado por todos los Estados después de la Edad Media, multiplicó los conflictos El principal resultado del sistema (y quizá la profunda razón por la que los soberanos se atenían a él) era el aumento del tesoro real, gracias a lo cual los

príncipes podían guerrear. Los economistas liberales creían sinceramente que el libre cambio, permitiendo a todos los pueblos aprovisionarse donde les pareciera, suprimiría la ocasión del conflicto. Y de hecho, el siglo del liberalismo ha sido relativamente pacífico. Pero la guerra de 1914, al sobrevenir en pleno triunfo del liberalismo económico, trajo un cruel mentís a la teoría liberal. Fue entonces cuando otra teoría, elaborada por Lenin a partir de los principios marxistas, alcanzó a su vez el éxito, e incluso en algunos medios no marxistas goza de prestigio sobrevalorado.

Marx y Engels, situando la causa suprema de todo desorden social en la apropiación privada de los medios de producción, habían sentado la conclusión de que las guerras cesarían con el advenimiento del socialismo: "La hostilidad entre las naciones –se lee en el **Manifiesto Comunista**– desaparecerá con el antagonismo de clases en la propia nación. Pero mejor que sus predecesores, Lenín encontró fórmulas más simples y rotundas para explicar los fenómenos bélicos del siglo XIX y de principios del XX: existen las guerras **imperialistas**, último estadio de la descomposición del capitalismo, y las guerras revolucionarias. Unas y otras tienen causas económicas: las primeras tienden a mantener por la violencia los beneficios económicos de la producción que aseguran el dominio de la clase burguesa; las segundas tienden a modificar estos beneficios de producción para instaurar la economía comunista.

En el estadio avanzado del capitalismo –explica Lenin–, cuando las empresas se concentran y los monopolios reemplazan a la libre concurrencia, las naciones imperialistas, incapaces de absorber su propia producción, se lanzan sobre los territorios ultramarinos. Los que llegan tarde al reparto del planeta, van a chocar contra sus hermanos mayores a fin de arrebatarles su parte de botín. Los otros, contrariamente, lucharán para eliminar a los advenedizos y aumentar aún sus monopolios. La guerra de 1914 –según Lenin– es la primera gran guerra imperialista y no será probablemente la última.

Los estudiosos de esta materia, como Robert Bosc, señalan que la teoría marxista–leninista de la guerra da una interpretación de los hechos exageradamente sistemática, inconciliable con los datos que suministra la historia. Nada prueba, por ejemplo, que las dos grandes guerras mundiales hayan tenido por causa determinante las rivalidades capitalistas y el reparto del planeta; por el contrario, cuando la causa del conflicto entre Estados capitalistas era un territorio colonial (Egipto en 1882, Marruecos y Congo entre 1906 y 1912), o una rivalidad de mercado, han encontrado siempre con rapidez el modo de transigir. Las hostilidades se han desencadenado por motivos polí-

ticos (nacionalismo, voluntad de poder) mucho más que económicos. Asimismo, las guerras revolucionarias contemporáneas no tienen como única razón, ni siquiera como primer objetivo, el derribar un sistema económico de producción.

## II. FUNCIONES SOCIALES DE LA GUERRA

El estudio sociológico de la guerra ha comenzado no hace mucho y se ha llevado a cabo de un modo poco ordenado: sicólogos–sociales, antropólogos, demógrafos, historiadores, filósofos, políticos, juristas e historiadores militares, traban sin mayor conexión. No se ha elaborado aun ninguna síntesis de carácter rigurosamente científico.

Si reunimos algunos elementos dispersos en diversas publicaciones, podemos afirmar que desde el punto de vista de la sociología histórica, la guerra parece ejercer tres funciones principales:

1.- Aparece como una **necesidad biológica** para el desenvolvimiento de la especie humana; de donde, según ciertos filósofos, se deduce el carácter **fatal** (inevitable) y aun **benefactor** de la guerra.
2.- Responde a una **necesidad sicológica** del género humano; tendría, en consecuencia, un carácter **instintivo, natural.**
3.- Ejerce una **función política institucional**, como tal, la guerra es acto **voluntario**, sometido a la **moralidad**; es justa o es injusta.

Si alguien se ciñe a una sola de estas "funciones" y deja las otras al margen, construirá una teoría biológica de la guerra, una teoría sicológica de la guerra, o una teoría institucional de la guerra. Creemos que es necesario considerar simultáneamente todos estos aspectos para obtener un conocimiento cabal del fenómeno.

1.- **La guerra como necesidad biológica.**
   a. Algunos entienden esta necesidad en un sentido excesivamente materialista; constatan una relación entre la **exuberancia demográfica** de un pueblo y los periodos belicosos de su historia. La guerra ejercería, de acuerdo a este criterio, una función de **"destrucción del excedente"** procuraría una **"relajación demográfica"**.

"La guerra –escribe Bouthoul– sería así una función social de recurso periódico, caracterizada por la acumulación en una sociedad de un capital humano, del cual, una parte y en un determinado momento, es brutalmente eliminado. Poco importan las circunstancias sicológicas y los episodios históricos de tal eliminación, así como su consecuencias. El esquema matemático es el mismo en todo caso" (10).

Los fautores de esta teoría apoyan sus aseveraciones en determinadas pruebas, como las curvas matemáticas de movimientos

de población antes y después de las guerras, y la modificación de la pirámide de las edades en los pueblos más belicosos, antes y después de las guerras.

El error en que incurren estos estudiosos consiste en elevar al rango de tesis estas experiencias. En efecto, la presión demográfica no es por ella misma causa de la guerra. En ciertos casos, por el contrario, la extrema miseria originada por la superpoblación conduce a la apatía; y es sólo mediante un fenómeno sicológico y político de toma de conciencia, como puede, en este caso, desencadenarse el impulso bélico. Es preciso que intervenga la propaganda. Es menester que la presión demográfica sea utilizada con fines políticos.

Una presión demográfica exuberante, puede servir como **ocasión**, no como causa, o como alimento para la guerra, como ocurrió en la guerra de Argelia. De ello se infiere la necesidad de supervisar los desequilibrios demográficos por parte de organismos nacionales e internacionales, la urgencia de abrir las puertas a la inmigración y a la emigración, y, sobre todo, la de crear empleos.

b, En un sentido sicológico más profundo, la guerra sería necesaria para **la expansión biológica de la humanidad** porque la guerra es **el instrumento necesario del progreso**, y, muy concretamente, **"el motor de la historia"**. Encontramos aquí una famosa teoría de Hegel que trataremos de explicar seguidamente.

El concepto de guerra en la filosofía hegeliana, está en estrecha relación con el concepto de Estado. Es arrancándose de su individualidad (de su **"ser, ahí, natural"**), para servir al Estado, como el hombre alcanza la moralidad (el **"ser, ahí, ético"**). Esta idea se encuentra ya en el **Contrato Social**, de Juan Jacobo Rousseau. La función de la guerra sería facilitar "la salud moral" tanto de los individuos como de los Estados particulares, que son también "individuos" en relación con el Estado Universal.

En la filosofía dialéctica de Hegel, la guerra, que es la **potencia de la negación**, juega un doble papel: por una parte tiene una significación interior a la comunidad; asegura la cohesión de todos los ciudadanos, su patriotismo, reprimiendo la individualización (es decir, el egoísta aislamiento, "el embotamiento en el ser –ahí–natural, lejos del ser–ahí–ético"), por otra parte, apela a las fuerzas negativas de la individualidad para deshacer una comunidad que está en trance de endurecerse, de paralizarse. Mediante la guerra **"se conserva la salud moral contra la fijación de las determinaciones extinguidas"**.

Mediante la guerra –según esta filosofía– se manifiesta el trasiego del Espíritu de una nación a otra nación, por ejemplo, de la Francia de Napoleón, que

fue, algún tiempo, portador del Espíritu Universal, a la Prusia de Federico Guillermo III, que es, según Hegel, la cima del progreso de la historia (11).

Es conocido el partido que sacaron de esta teoría los herederos intelectuales de Hegel, como los marxistas, los pangermanistas alemanes y los fascistas italianos. En nombre, pues, de lo que sería la metafísica más profunda, la guerra está justificada: "las guerras, acaecen cuando son necesarias". No son más que "el movimiento necesario" para el progreso del Espíritu (12).

Si la guerra tiene en el movimiento de la historia la función que Hegel le asigna, es claro que cualquier esfuerzo para suprimirla es vano. Las victorias de Hitler, Stalin, Mao Tsé-Tung, hacen de tales hombres los portadores sucesivos del Espíritu Universal, del mismo modo que lo fueron, según Hegel, la Francia Napoleónica o la Prusia de Federico Guillermo.

Podemos concederle a Hegel que a veces la guerra sirve para el progreso de la historia. Pero que la guerra haya desempeñado un rol importante, acaso necesario, en el nacimiento y desenvolvimiento de las civilizaciones, al menos en el pasado, no entraña la conclusión de que, en una nueva situación la guerra conserve la misma condición de necesaria.

Tenemos que admitir como incontrovertible que la guerra no tiene más que un valor histórico relativo y de ninguna manera absoluto. Existen otros motores de la historia. Definitivamente, "la guerra –como enseña Scheler– no está en la esencia de la naturaleza humana" (13).

No obstante, si la guerra no es necesaria al movimiento de la historia, será preciso explicar por qué las apariencias dan frecuentemente la razón a Hegel. Marx y Lenin dirán que son las contradicciones de la sociedad dividida en clases las que hacen necesaria la guerra. Si refutamos simultáneamente la explicación hegeliana y la explicación marxista de la guerra, habremos de proponer otra. Pero es preciso que examinemos antes la opinión de los que ven el origen de la guerra no en el movimiento de la historia, sino simplemente en la elemental sicología de los pueblos.

2.- **La guerra responde a una necesidad sicológica del hombre** (14)

a. En primer lugar –por muy espantoso que ello pueda parecer– la guerra procura al hombre un remedio contra su **aburrimiento**.

Destacados historiadores ponen de relieve el vínculo entre guerra y fiesta, entre la guerra y el juego, y ello no solamente en los pueblos primitivos.

La guerra, como la fiesta, crea una exaltación colectiva durante la cual las leyes ordinarias de la vida civil y de la moral están trastornadas; lo que está prohibido en tiempo ordinario, está permitido, y aun aconsejado en tiempo de guerra: matar, robar, mentir, etc.; y por ello procura una incomparable **diversión**

a los ciudadanos, la guerra es por excelencia el "**juego**" de las personas mayores (15).

Muy pronto, como en la fiesta de los pueblos primitivos, la guerra conduce al dominio de lo **sagrado**: fascinante y terrible, subyuga al hombre, y nadie negará que puede, en efecto, ser el camino de las grandes virtudes: valor, sacrificio, entrega.

Todas las literaturas cantan las hazañas de los guerreros.

Se ha llegado a afirmar que en nuestra sociedad, profana en alto grado, la guerra sigue siendo para el hombre la única posibilidad de expresión de lo "sagrado", le da una razón de vivir, la satisfacción de consagrarse a un absoluto. De hecho, los pocos minutos de recogimiento oficial de nuestra sociedad están reservados al culto de nuestros héroes o en celebración de nuestras gloriosas jornadas militares.

Los caudillos guerreros son objeto de una admiración religiosa, cuidadosamente conservada como la ritualidad de la liturgia de la Iglesia. Morir por la patria en la lucha sangrienta, es la más hermosa suerte. Victor Hugo escribió: "Los que piadosamente han muerto por la patria merecen que la gente rece sobre su tumba".

La literatura soviética exalta la actividad guerrera con el mismo tono de entusiasmo religioso. Se podrían multiplicar los textos históricos y literarios que muestran que —como dice Jean Prevost "el hombre no vive sólo de pan, necesita también golpes" (16).

En consecuencia, cualquiera que sea la comunidad política, la necesidad incoercible del juego violento de la guerra puede nacer de la **sicosis de aburrimiento**, bien sea el aburrimiento sicológico, y este es el mal de una sociedad estática, que no sabe orientar la juventud hacia obras de creación donde pueda gastar sus energías, bien sea el aburrimiento metafísico, la pérdida total de la razón de vivir, y nacerá entonces en esta sociedad la tentación difusa de buscar en la guerra la persecución de un mito, de un sustituto del sentimiento religioso, la satisfacción de una necesidad de lo "sacro". En ambos casos una hábil propaganda puede utilizar las energías sobrantes, proponiéndoles con la guerra una distracción o una cruzada.

b. Más que el aburrimiento, el **miedo puede desatar en la** sociedad un reflejo colectivo de defensa y de agresividad.

Uno de los fenómenos que ha llamado la atención de los precursores de la sociología ha sido esta agresividad de las masas víctimas de la angustia o de la inseguridad. La gente que tiene miedo busca inconscientemente alguien a quien acusar o herir. Muchos sicólogos sociales quieren explicar esta agresividad de las masas mediante el mismo mecamismo que los sicoanalistas han descubierto estudiando la agresi-

vidad individual de los paranoicos (17).

Pero importa distinguir los dos fenómenos: la agresividad individual y la agresividad colectiva, y no prejuzgar la cuestión previa: ¿existe una correlación necesaria entre el instinto personal de agresividad y el impulso bélico colectivo? Es preciso apelar aquí a algunas nociones elementales de sicoanálisis.

(1) El análisis sicológico ha descubierto la importancia del **instinto de agresividad**; y no escasean los estudios que explican su origen y desenvolvimiento en la "psyquis" del niño. Mientras Freud relaciona todo el dinamismo síquico con el instinto erótico, los sicoanalistas contemporáneos insisten sobre el otro instinto primario no menos fundamental, el instinto de agresividad; las dos potencias, amor y odio, son complementarias; el instinto de destrucción y de muerte es tan esencial como el de amor y de vida.

Una acción en pro de la paz que quisiera considerar en su punto de partida los instintos agresivos como elementos morbosos o patológicos, se situaría fuera de la realidad sicológica y no podría conducir a nada.

La pulsación erótica y la agresiva, son igualmente naturales y en principio, igual mente egoistas. Es propio del hombre la facultad de dominar, controlar, rechazar, desviar o "sublimar" sus instintos; es toda la labir de la educación.

(2) Uno de los resultados más interesantes de la sicología moderna es el vínculo que ha descubierto entre el instinto de agresividad y el **sentimiento** —consciente o inconsciente— **de culpabilidad**

El niño a quien se le imponen las primeras trabas sociales (limpieza) se resiste con la agresividad, pero las órdenes de sus padres se hacen pronto parte de sí mismo lo que los analistas llaman el "sobre-mí" que se instala en él, hace las veces de juez y de tirano, y rechaza aquellos instintos en que la sociedad no tolera la libre y anárquica expansión. Con la aparición de la conciencia, la violación de los preceptos sociales será sentida como un acto culpable. Pero llegará un día en que el desarrollo de la "psyquis" por una razón u otra (mala educación o predisposición natural), no habrá sido un efecto sano y normal, entonces, al sentimiento inconsciente ("complejo") de culpabilidad responderá el sujeto con la necesidad de herirse él mismo o con la necesidad de herir a los demás (en lenguaje moral o bien imponiéndose castigos a si mismo, o bien encontrando un testaferro sobre

el que descargar su propia culpabilidad). Toda la potencia del instinto se encuentra así encauzada o contra el propio sujeto o contra un adversario que sobreviene responsable de todo lo que sucede. En el límite, los dos casos morbosos: el masoquismo y la manía persecutoria.

(3) **Una sana educación del instinto de agresividad** permite por el contrario evitar la formación de estos sentimientos de culpabilidad y sublimar la agresividad volviéndola contra la naturaleza y las cosas (lucha contra la enfermedad, el hambre, conquista de las fuerzas de la naturaleza, etc.) y orientándola hacia la emulación, la lucha y las competencias pacíficas.
Combinada con una sana educación del instinto erótico (sublimación del amor egoísta en sacrificio y don de sí) acaba formando el tipo del héroe y del santo, que no son anormales, sino por el contrario, conforme a la sana expansión de la naturaleza humana.

(4) ¿En qué casos y en qué condiciones semejantes instintos agresivos del individuo pueden dar lugar al nacimiento de impulsos bélicos colectivos?

Observemos, de antemano, que la guerra no conduce a violencias personales inmediatas, y que, en todo caso, la guerra moderna da muy poca satisfacción al instinto agresivo propiamente dicho.

La guerra no es ya una aventura hoy en día. Ha sido monopolizada por la "tecnocracia". El odio, la reactivación de los instintos agresivos elementales parecen ser, en muchos casos, una consecuencia más que una causa de la guerra. Se puede comenzar una guerra sin odio. El vínculo entre la agresividad individual y la colectiva no es pues inmediato. No queda probado, de ningún modo, que el desencadenamiento de una guerra pueda reducirse a un fenómeno de sicología colectiva. "El instinto de poder, la lucha en general, se fundan en la naturaleza del hombre –escribe Scheler– pero no la forma especial que llamamos guerra. La guerra no se funda sobre la naturaleza humana" (18).

En realidad, cuando no se desarrolla artificialmente en virtud de la propaganda política, el **impulso bélico del pueblo tiene su origen en los sentimientos de frustración y de angustia.** Un pueblo se siente en peligro de ser privado de todo lo que tiene en más estima, en todo lo que cree necesitar más perentoriamente, su li-

bertad, su manera de vivir, su personalidad, su lengua, o, simplemente, su petróleo, sus fronteras naturales, etc. Se cree sitiado, sofocado. Este miedo puede provocar en todas partes tanto reacciones depresivas (relajación moral, suicidios, crisis de inmoralidad) como reacciones agresivas. Incluso cuando pone en juego los instintos agresivos, el miedo conduce a desordenadas violencias antes que a la guerra, la cual exige sangre fría y lucidez. En ciertos casos el sentimiento de culpabilidad, cuya estrecha dependencia en relación con el instinto agresivo nos es conocida, puede, igual que en los individuos, jugar su papel: cada uno de los adversarios quiere convencerse de que posee la razón y acusa al otro de perversidad. Pero esto se produce sobre todo después que la guerra se ha desencadenado y cuando cada beligerante se siente culpable de las víctimas inocentes de una empresa loca y quizá criminal; para justificarse ante sus propios ojos prosigue la guerra.

Desde luego que no podemos suscribir las erróneas expresiones de ciertos sicoanalistas que pretenden explicar toda lucha social e internacional remitiéndola al juego sutil de los instintos agresivos y de los sentimientos de culpabilidad (19).

Sin embargo, parece que están en lo cierto cuando subrayan el carácter **"infantil"** de la guerra. Maryse Choisy dice: **"La guerra pertenece a la infancia de la humanidad.** Es un error considerarla como materia viril por excelencia, de hombre adulto" (20).

Sin caer en la equivocación de aceptar globalmente toda esta teoría, puede admitirse que la guerra, al menos por los componentes sicológicos que intervienen en sus causas y su desarrollo, no es un fenómeno fatal, es decir, inevitable. Puede haber tenido un papel importante en cierta etapa de la historia humana, un poco como la magia que aparecía indiscutiblemente en el origen de las ciencias y de las artes (21). La magia y la guerra "pertenecen a la infancia de la humanidad". El miedo a la naturaleza engendra la magia y la superstición, mediante las cuales el hombre pretende vencer las fuerzas ocultas; el miedo a los hombres engendra la guerra. Uno y otro temor pueden ser superados.

Estudiemos ahora la función más importante de la guerra en la sociedad humana: su función política.

3.- **La guerra ejerce una función política**

a. "La guerra es la continuación de la política por otros medios".

Esta frase de Clausewitz, ya citada , expresa muy bien la función más evidente de la guerra en el curso de la historia.

(1) La guerra ha sido siempre **el instrumento de las ambiciones políticas** personales y nacionales: Alejandro Magno, César, Federico II, Napoleón, etc.

(2) A "fortiori", la **guerra justa**, entablada en legítima defensa, o por solidaridad internacional, ejerce una función política y aun **una de las funciones esenciales del poder político**: castigar al violador del derecho y restablecer la justicia.

(3) En nuestros tiempos la guerra se ha convertido en el instrumento privilegiado por el cual se propaga una **ideología política**. las guerras de liberación nacional y las guerras revolucionarias se presentan como una continuación de la política por otros medios.

Todavía en 1915, Lenin escribió: "Si mañana Marruecos declarase la guerra a Francia, la India a Inglaterra, Persia o la China a Rusia, se trataría de **'guerras justas'**, **'defensivas'**, fuere quien fuere el primer agresor, y todo socialista mostrará la simpatía por la victoria de los Estados oprimidos, dependientes, sin juzgar la plenitud de sus derechos, sobre las grandes potencias opresoras, esclavizadoras, expoliadoras" (22)

Se nota el carácter agresivamente moral de esta declaración. Los teóricos de ideología comunista, como también los de la ideología nacional (Derecho de los pueblos a disponer de sí mismos), distinguen, como los teólogos de la Edad Media, pero obviamente por contenidos y connotaciones diferentes, entre guerras justas y guerras injustas.

Mao Tsé–Tung, en 1938, escribió: "Todas las guerras de la historia se dividen en dos clases: las guerras justas y las guerras injustas. Nosotros, los comunistas, no sólo no intervenimos contra las guerras justas, sino que tomamos parte activamente en ellas (...) Nuestra guerra es una guerra sagrada, justa y progresiva, una guerra por la paz" (23)

Sólo las guerras de liberación nacional o de emancipación social son justas. No entra cualquier guerra en el "sentido de la historia".

La guerra debe ser el instrumento del progeso **consciente** de la historia. Es este carácter de "consciente", "voluntaria", el que Marx y sobre todo Lenin y Mao Tsé Tung, han unido a la concepción hegeliana de la guerra; en esto lo han corregido, y aun radicalmente transformado: la guerra no

es absolutamente, sino sólo relativamente necesaria (24)

La guerra es solamente el **medio** de una política. Si este medio no está muy adaptado al fin perseguido, no es necesario recurrir a él. Pero al afirmar que la guerra es un medio o instrumento político, ni Clausewitz, ni Lenin dan una explicación del fenómeno. Más exactamente, Clausewitz adopta la filosofía de Hegel: "Las guerras se producen cuando son necesarias", y Lenin adopta la de Marx: "La guerra comenzó con la aparición de la propiedad privada y de las clases".

Si no queremos seguir ni a Clausewitz ni a Marx, no obstante reconocer justas algunas de sus afirmaciones; y si por otra parte, la explicación de la guerra por causas meramente morales o sicológicas nos parece insuficiente, nos es forzoso presentar una explicación del fenómeno de la guerra que realmente satisfaga al historiador, al jurista, al político y al sociólogo, que tenga en cuenta a la vez el carácter aparentemente necesario de la guerra que parece tener en la historia pretérita de la sociedad humana, y la nueva situación histórica en que la aspiración humana a la paz podría dejar de ser utópica en ciertas condiciones.

b. En la actualidad va tomando fuerza en las universidades europeas, principalmente en las cátedras de sociología, una concepción sociológica de la guerra, que tiene entre sus fautores al sociólogo Delos y que nos parece convincente por su solidez, cohesión, lógica y claridad.

En una sociedad internacional todavía poco organizada –enseña Delos– la guerra ejerce **una función política de sustitución**, suple la ausencia de órganos legislativos, ejecutivos y judiciales, lleva a cabo los cambios que un gobierno, una asamblea, un tribunal, ejecutan en el interior de un Estado para ajustar las situaciones jurídicas a la realidad social siempre cambiante. Por otra parte, las principales "fuentes" del Derecho Internacional ¿no son los tratados de paz firmados al final de una guerra y convertidos así en "ley" internacional? Al hacer la guerra se quiere obligar a reconocer un nuevo estado jurídico, o bien a hacer respetar un estado jurídico viejo; hay, pues, ciertamente función legislativa o ejecutiva o penal de la guerra. La guerra resulta así **"una verdadera institución jurídica polivalente"** (25).

Se comprende así que la guerra haya sido, y continúe prácticamente siendo necesaria y, en consecuencia, moralmente justificable para resolver los conflictos, para cambiar las situaciones que se hacen intolerables, durante el tiempo que la sociedad internacional no posea los órganos

apropiados, pero la guerra perderá su razón de ser y su justificación moral si se la puede substituir por órganos internacionales que cumplan sus funciones que ejerce actualmente la guerra en la sociedad. Así se explica la necesidad relativa, no la absoluta, de la guerra en la historia de la humanidad.

Delos explica luminosamente su posición: "Si la guerra es ciertamente este procedimiento de sustitución que hemos enunciado lleva en sí misma las causas morales y sociológicas de su desaparición.

Tengamos cuidado de no separar las causas sociológicas de las causas morales. Quiero decir que la eliminación de la guerra a lo cual se encaminan nuestros esfuerzos, no depende únicamente, al parecer, de una opción moral del modo que muchos lo entienden. De creerles, existen buenos y malos; los buenos se oponen a la guerra, los otros la quieren y la aceptan. Es una clasificación de Juicio Final. En realidad, la guerra no es esta entidad absoluta de la que se nos habla sin definirla. Ha sido, a todo lo largo de la época moderna, **una empresa funcional**. Considerada bajo este aspecto, está llamada a **perder, a la vez, su legitimidad moral y su razón de ser sociológica o funcional.** Hay que destacar que en toda la edad moderna la estructura de la sociedad de Estados era tal que todos, **políticos** y **moralistas**, han admitido espontáneamente la utilidad e incluso la necesidad funcional de la guerra como última salvaguarda del derecho, que nunca la han condenado en sí misma, sino que sólo han exigido que sea justa en sus condiciones y humana en sus operaciones. Estas son las condiciones de guerra justa y la humanización de sus procedimientos, los cuales han sido objeto de especulaciones doctrinales y morales. Hoy día todavía se contentan algunos moralistas con
nar la guerra porque, según ellos, las condiciones de la guerra justa no llegan a darse, salvo en casos muy excepcionales que escapan a nuestras perspectivas.

Es cierto. Pero creo que hay que ir al propio tiempo más al fondo de la cuestión. Ciertamente es exacto: las ruinas materiales y morales sembradas por la guerra son inconmensurables y como el que más, no estamos dispuestos a aceptar deliberadamente la miseria humana, o el riesgo de muerte de la civilización. Pero por muy eficaces que sean estas consideraciones para inclinarnos a desterrar de la humanidad este azote, hemos de reconocer que no son suficientes para resolver el problema intelectual y moral que plantea la guerra; y no solucionan el problema, puesto que se puede afirmar **ab extrinseco** que no comprenden la guerra más que en sus condiciones, que no la condenan más que en sus efectos.

Poniendo las cosas en el límite ¿no se debe decir en último extremo que hay valores que tienen más precio que una civilización

histórica o incluso que la existencia misma del mundo, pues son de otro orden? Todavía hay otro aspecto del problema que no debe ser menospreciado: la guerra se manifiesta como una realidad sociológica y funcional que depende del estado de la sociedad internacional.

El crecimiento del cuerpo social multiplica las posibilidades de instituir los órganos capaces de asegurar las funciones internacionales. En la misma medida, la guerra pierde, al propio tiempo, la legitimidad moral que pudiera tener bajo este aspecto. Y así, la guerra se elimina del campo moral de la humanidad, no solamente porque las condiciones de la justa guerra parecen imposibles de reunir, sino porque siendo **procedimiento de sustitución susceptible de ser reemplazado a su vez, pierde su razón de ser sociológica.** A partir de este momento ya no puede ser más que un acto "desnaturalizado" en el sentido literal de la palabra, un acto "social", un atentado al orden, un crimen social internacional, en sentido sociológico, y, como consecuencia, en el sentido moral de esta expresión (26).

Que no se reproche demasiado a esta explicación de la guerra (procedimiento político de sustitución) su carácter exageradamente jurídico. Delos no olvida ni las causas demográficas y económicas, ni los elementos sicológicos pasionales o ideológicos que entran en juego en el desarrollo de una guerra. En esta concepción, los **órganos de la sociedad internacional** no serán precisamente capaces de "reemplazar la guerra" más que vigilando atentamente los desequilibrios demográficos y económicos, el desenvolvimiento de las sicosis colectivas de miedo, de frustración o de tedio, y todas las demás causas próximas o remotas de los conflictos.

El mérito de esta explicación socio–política de la guerra consiste, por otra parte, en indicar el camino por el cual la guerra puede un día ser superada, no por la creación revolucionaria de una sociedad comunista, totalitariamente unificada, donde los antagonismos sociales habían desaparecido (tesis del marxismo–leninismo), sino por la puesta en marcha progresiva de **instituciones** capaces de conciliar para el bien común internacional los intereses necesariamente divergentes de los grupos sociales y nacionales que compondrán la sociedad humana (27).

Al mismo tiempo, esta manera de plantear el problema de superación de la guerra nos deja entrever la oposición filosófica fundamental entre la tesis comunista y ésta que compartimos del sociólogo Delos.

Una cuestión queda pendiente todavía: ¿No será tomar nuestros deseos por realidad y caer en la utopía, el cree posible y próxima la puesta en marcha de instituciones internacionales, suficiente-

mente equipadas para "reemplazar funcionalmente la guerra" cuando una fracción creciente de la humanidad, los Estados bajo régimen marxista, pretenden y pretenderán siempre hacer prevalecer los intereses concretos de la Revolución comunista a costa de este valor, a su modo de ver irrealista e irreal, que llamamos "el bien común internacional"?

La objeción es menos grave de lo que pudiera parecer. Tal como destaca Maritain a propósito de los derechos del hombre, "los hombres mutuamente opuestos en sus concepciones teóricas, pueden llegar a un acuerdo puramente práctico sobre la enumeración de los derechos del hombre" (28). Por la misma razón, una divergencia radical en la concepción racional de la sociedad internacional no impide un acuerdo práctico sobre dos hechos: **primero**: la paz entre los pueblos es un valor positivo, pues se reconoce por todos (contra Hegel) **que la guerra no es ni fatal ni necesaria absolutamente** para el progreso de la historia, siendo sólo un instrumento político, necesario relativa y provisionalmente, en una sociedad desorganizada; **segundo**: la guerra –al menos la guerra total poniendo en juego la misma supervivencia de la humanidad– **no es hoy un instrumento político adecuado** para defender los intereses.

Esta **coincidencia** entre un **valor** universalmente reconocido (la paz) y el **interés** común de los pueblos (de no utilizar la guerra, al menos la guerra total), es un **hecho nuevo** en la historia (29).

Este nuevo hecho desplaza el centro alrededor del cual gravitaba hasta el momento la política internacional. La guerra (¿cómo ganarla? o ¿Cómo evitarla?) deja de ser el eje principal de la política, puesto que ya no es hoy su instrumento adecuado, salvo en ciertos casos muy limitados. Sólo mediante la organización de la sociedad internacional, y a través de otros medios que no sean la guerra, los conflictos de intereses y de ideologías tienen la oportunidad de desenvolverse y ser superados en el futuro.

Así, el análisis político–social e histórico–social, no sólo nos ha dado luz sobre la naturaleza del fenómeno de la guerra, sino que nos ha permitido **plantear en términos nuevos el problema de la moralidad de la guerra**. pues según la expresión de Delos, a medida que la guerra pierde su razón de ser sociológica, pierde también su justificación moral.

Notas:

(1) Es conocido el famoso Decreto de la Convención de 23 de abril de 1793: "Desde ahora y hasta que el enemigo haya sido eliminado del territorio de la República, todo francés está en disponibilidad permanente para el servicio de las armas. Los jóvenes irán al combate; los casados forjarán las armas y transportarán los suministros; las mujeres confeccionarán tiendas, vestidos, servirán en los hospitales; los niños transformarán en vendas los lienzos viejos; y los ancianos se harán conducir hasta la plaza pública para excitar el valor de los soldados, predicar el odio a la monarquía y la unidad de la República".

(2) He aquí algunos textos de Mao Tsé–Tung: "La obra central de la Revolución y su forma máxima, es la toma del poder por las armas, es decir mediante la guerra". "Si, somos partidarios de la omnipotencia de la guerra revolucionaria. No es un mal sino un bien; está además conforme con el marxismo. Con la ayuda de fusiles los comunistas rusos han creado el poder socialista soviético. En una palabra, podemos afirmar que no es posible transformar el mundo, sino con la ayuda de los fusiles. Abogamos por la abolición de las guerras, no tenemos necesidad de ellas. Pero no es posible abolir la guerra sino con la guerra. Si quieres que no existan los fusiles, toma tu fusil" **(La guerra y la estrategia,** citada y traducida en **Moreaux choises** de Mao Tsé–Tung, t.2., 253–263).

(3) **De la guerra,** Paris 1955, 145.

(4) BOUTHOUL G., **Les Guerres,** Paris 1951, 35.

(5) Esta célebre fórmula se cita así por Lenín en un folleto de 1915 en italiano: **Le krach de la IIe. Internationale.**

(6) PIO XII, Mensaje de Navidad de 1951.

(7) Convenio de creación de la UNESCO, 16 de noviembre de 1945.

(8) Añadamos el ejemplo curioso de los insectos "sociales", como las hormigas y las abejas; Cfr. BOUTHOUL, o.c., 110–118 y 221–222. En el mundo animal parece que sólo las hormigas y las abejas se lanzan a verdaderas **guerras** organizadas, entre seres de la misma especie, igual que los hombres. Y las hormigas y las abejas viven en sociedad, con destacables instintos económicos para la acumulación de riquezas.

(9) Cfr. SILBERNER E., **La Guerra y la Paz en la Historia de las doctrinas económicas,** Barcelona 1980.

(10) BOUTHOUL G., **O.C.,** 269

(11) HEGEL, **Filosofía del Derecho,** Barcelona 1977, t.7, 668: "En la paz, la vida civil se extiende. A la larga los hombres caen en el marasmo; sus cualidades se fijan poco a poco, se petrifican. Pero para tener salud se precisa todo el cuerpo, y cuando las partes se paralizan, llega la muerte (...) De las guerras no sólo salen reforzados los pueblos, sino que naciones divididas en su seno, conquistan –por la guerra exterior– la tranquilidad neeesaria en el interior. Ciertamente, la guerra trae consigo inseguridad en la propiedad, pero esta inseguridad real no es más que el **movimiento necesario...** Después las cosechas brotan de nuevo y las habladurías callan ante la seriedad de la historia". En su obra **Fenomenología,** Hegel enseña lo siguiente: "Para no dejar que se endurezcan y arraiguen en esta soledad los sistemas particulares, y para no dejar desintegrar el Todo y evaporar el espíritu el gobierno debe de tiempo en tiempo, sacudirlos en sus mismas entrañas mediante la guerra".

(12) Cfr. HEGEL, **Enciclopedia de las Ciencias Filosóficas,** párrafo 550.

(13) SCHELER M., **L'Idée de paix et le pacifisme,** Paris 1975, 48.

(14) El libro colectivo **La naturaleza de los conflictos,** UNESCO 1957, contiene un interesante artículo sobre este asunto, titulado **El estudio sicológico de los estados de tensión y de los conflictos,** escrito por T.H. PEAR.

(15) FLUGEL en su libro **Man, morals and society,** Londres 1945, resume bajo cuatro rúbricas principales "los atractivos sicológicos de la guerra": la aventura, el sentimiento de la unidad social, la satisfacción de ser liberado de las preocupaciones y de los contratiempos, y la agresión.

(16) La fascinación de la muerte y la violencia mortal es uno de los rasgos más característicos de la literatura contemporánea en casi todos los países: Jünger, Malraux, Sartre, Hemingway.

(17) BOUTHOUL G., **O.C.,** 426.

(18) SCHELER M., **O.C.,** 50

(19) PERROTTI N., en **Psyché,** nov.-dic., 1947, 1374: "Ved cómo las luchas sociales que se desarrollan frecuentemente en un escenario grandioso, son en realidad una repetición de la misma lucha entre el 'eso' y el 'sobre–mi' reflejada sobre el 'yo' y la 'sociedad'.

(20) CHOISY M., **L'anneau de Polycrate,** Burdeos 1950, 136.

(21) La comparación es de BOUDOUIN en su libro **De l'instinct a l'esprit,** Paris 1980, 260.

(22) LENIN, **El socialismo y la guerra,** folleto escrito en 1915.

(23) MAO TSE–TUNG, **La guerre prolonguée,** en **Oeuvres choisies de Mao,** Paris 1938, t.2, 174.

(24) MAO TSE–TUNG, **Les problemes stratégiques de la guerre révolutionnaire en Chine**, en **Oeuvres choisies; o.c.**, t.1, 212: "La guerra comienza con la aparición de la propiedad privada y de las clases sociales, y queda como forma suprema de lucha, forma a la cual puede recurrirse para resolver las contradicciones existentes entre las clases, las naciones, los Estados, los bloques políticos, **en cierta etapa determinada del desarrollo de tales contradicciones.** Si no se comprenden las condiciones de la guerra, sus caracteres, los vínculos que la unen a otros fenómenos se expone uno a ignorar las leyes de la guerra, la forma de hacerla, lo cual le hace impotente para vencer".

(25) Cfr. el curso de Delos, en la Semana Social de Pau en 1953, **Sociología de la guerra moderna y teoría de la guerra justa**, 217–222. En la página 220 escribe lo siguiente: "La verdad es que la guerra es un procedimiento polivalente y aún ambivalente. La razón es bien clara. En una sociedad que no adquirió aun los órganos normales, las funciones sociales no pueden ejercerse más que por los individuos bajo el control del interés personal, o según la ley del desdoblamiento funcional (es decir siendo a la vez juez y parte en su propia causa). El desorden consiguiente a la insatisfacción de las necesidades sociales, se traduce en conflictos entre miembros del cuerpo social. La guerra es un modo de solucionar estos conflictos, un medio procesal de sustitución, que permite llenar por desdoblamiento funcional una de las obligaciones sociales abandonadas".

(26) DELOS, **o.c.**, 221-222.

(27) Pío XII adoptó implícitamente esta posición y esta explicacion en sus mensajes y alocuciones; siempre que condenó la guerra que "no es ya un medio apto ni proporcionado para resolver los conflictos", inmediatamente añadió: "por ello deben ser creadas instituciones internacionales para resolver pacíficamente las diferencias entre Estados". Véase a tal efecto, principalmente los mensajes de Navidad de 1941 y 1944.

(28) MARITAIN J., **El hombre y el Estado**, Madrid 1979, 69.

(29) MAX SCHELER, en la obra citada, muestra magníficamente el alcance de estas "coincidencias" para cambiar el curso de la historia: "Lo que posee una importancia para el curso mismo de los acontecimientos, lo que merece consideración, son las 'coyunturas' fortuitas donde 'coinciden' las ideas, los valores y los instintos, los impulsos, las tendencias dinámicas, los intereses..." (p.27). "En la humanidad histórica de nuestro tiempo, las diversas tendencias e instintos vitales están ya dispuestos y colocados recíprocamente de modo que puedan, en un plazo histórico previsible y gracias al empleo de ciertos métodos morales, jurídicos, políticos y de instituciones establecidas por el poder de nuestra voluntad, provocar esta 'paz perpetua' cuya idea es tan antigüa y tan permanente. **Es posible** que sea *así*; y si es preciso responder afirmativamente esta pregunta, la ineficacia secular de la idea del pacifismo bajo todas sus formas no será una objeción viable contra el pacifismo. Lo que no ha existido durante milenios, puede precisamente existir hoy" (p.30).

Castrol

# LUBRICANTES:

. Automotrices
. Industriales
. Marinos
. Aviación

**Castrol del Perú S.A.**

Camino Real 111 of. 216
San Isidro Telf. 40 45 22


VICE ALMIRANTE
MARTIN JORGE GUISE

# Semblanza de Guise

*Capitán de Fragata A.P. (r)*
*Dr. Fernando Romero*

Se acaban de cumplir diez años de la inauguración en el Callao del monumento al contralmirante Martín Jorge Guise, primer comandante general que tuvo en su creación la Marina de Guerra del Perú. Con tal ocasión la **Revista de Marina** cree oportuno reproducir el poco conocido discurso de orden que, en representación institucional, pronunció el capitán de fragata (r) doctor Fernando Romero, hoy director del Museo Naval del Perú. Como es sabido, al comandante Romero se deben los ensayos y artículos que hoy existen sobre el almirante Guise. Es mas, tiene en preparación una completa biografía del héroe del combate de Guayaquil, preparada a base de una exhaustiva investigación realizada en los archivos históricos británicos y en el fondo documental de la familia Guise, a la cual visitó en Elmore Court (Gloucester, Inglaterra), por invitación del Consejo Británico.

En la nobleza del bronce consagratorio aparece ante los ojos del Perú una figura bizarra que cierto viajero describió en 1824, como "de modales finos, tez oscura y semblante que demuestra sentido de voluntad y gran determinación". Es la de Martín Jorge Guise, capitán de fragata en la marina de su país natal, prócer de nuestra independencia y héroe de la Marina de Guerra republicana.

El mundo vive hoy una etapa inquietante de su historia. El varias veces centenario proceso esquilmador impuesto por las naciones poderosas sobre las naciones débiles, y la voracidad a veces inmisericorde con que, en algunos lugares, pequeños grupos humanos se han beneficiado con las riquezas de sus propios países, sin tomar en cuenta el bienestar de las mayorías, han generado un hervor de resentimiento que cuando llega al exceso, royendo los ánimos, suele torcerlos de lo que es justo, valioso y debido. Con frecuencia se propone derribar venerables altares y empequeñecer glorias pasadas, considerándolas cultos falsos,

deidades vanas, encarecimientos engañosos. No sería de extrañar, por eso, que hubiera quienes con sonrisa despectiva miraran esta ceremonia en que la Nación, llamada a colocarse siempre por encima de minúsculas diferencias, rinde el homenaje de un monumento público a un héroe nacido en Inglaterra. Otros, en cambio, no sólo lo consideramos justificado sino necesario para el bien perdurable de la Patria; pues en el héroe lo contingente y lo perecedero se hacen inmortales a pesar de palabras vanas, y porque el transcurrir de los siglos no logra carcomer la fortaleza de la gloria. Por eso en los períodos de crisis la fe en el culto que se rinde a los héroes (religiosos, civiles, militares) siempre abriga la esperanza de que ellos aparecen, como respondiendo a nuestros anhelos, precisamente en aquellas oportunidades en que los grupos humanos necesitan fecundizar con las cenizas de los grandes hombres, las tierras donde transcurre nuestra azarosa existencia.

No es la hermosura, la fortaleza o la grandiosidad la que determina el poder carismático que posee el monumento que al héroe se consagra. Tampoco los acontecimientos que en éste se representan, los que en el juicio cambiante de las apreciaciones humanas pueden admitir variables interpretaciones, según los afecten los matices sentimentales. Lo que del monumento despierta devoción es el espíritu que animó al sujeto del heroísmo. Es la remembranza del hombre, en sus grandezas y miserias, en sus virtudes y flaquezas, en sus dolores y gozos, cualquiera que hayan sido el ropaje que cubrió su cuerpo llamado a convertirse en polvo, y el nivel de su categoría destinada a desaparecer. Por eso quiero hoy, aquí, referirme más al individuo Martín Jorge Guise, que a las acciones de guerra que el marino realizó, las cuales, por otra parte, se hallan reseñadas en una recopilación de antiguos artículos míos que la cartera de Marina acaba de editar por disposición del señor vicealmirante Ministro del Ramo.

Procede Guise de una de esas familias de los llamados "campesinos caballeros" (**country gentlemen**), que a fines del siglo XVIII poseen la fuerza política, social y económica más influyente de Gran Bretaña, y miran en Londres únicamente la capital, a la que es necesario trasladarse durante los meses en que funciona el Parlamento, para dictar desde su recinto las leyes que les favorecen. La mayor parte del año viven en la mansión ancestral, situada en el interior del país, que está rodeada de las tierras en cuya productividad cifran su orgullo, porque la finca de labranza no es solo una fuente de recursos del **country gentlemen** sino el objeto de su fausto señorial. Hacen en su tierra y en su ganado importantes inversiones de capital, para mejorar la producción e introducir las últimas innovaciones en drenajes, rotación de cultivos, nuevos implementos de labranza, cruces de razas finas, investigaciones fitopatológicas y otros lujos agropecuarios que son desconocidos en el resto de Europa.

Rural pero no rústico, el caballero campesino se rodea de belleza, de manifestaciones intelectuales, de diversiones. En la casona abundan las obras de arte, en especial, los cuadros de la pléyade de los grandes retratistas y paisajistas ingleses (Reynolds, Lawrence, Gainsborough, Constable, Turner). Hay una bien nutrida biblioteca donde están las obras de los escritores de moda (Malthus, Ricardo, Benthan, Byron), y la **Enciclopedia Británica**, que se halla ya en su quinta edición. A causa del insaciable apetito que se ha despertado por la noticia novedosa, política o científica, se acumulan rimeros de anuarios y revistas, y buena cantidad de los 250 diarios que por entonces se publican en Londres y las provincias. Los ejercicios al aire libre alternan con las competencias atléticas. La caza es el deporte que reúne a los dos sexos, entre los cuales las relaciones distan mucho de ser semejantes a las que existen en el continente europeo. Las mujeres inglesas poseen ya un alto grado de libertad personal, y se han cultivado tanto que a principios del siglo XIX monopolizan la creación literaria del género novelesco.

Parco en el hablar, de mirada serena y facciones regulares en un rostro quemado por los aires salinos, los vientos helados y el rigor del sol, llega Guise a nuestro mar Pacífico cuando se encuentra ya en sazón marinera y en madurez vital. Cuenta treintinueve años de edad y ha servido cinco lustros en la Marina Real de su país. Desde que era un adolescente su vida ha transcurrido a bordo de catorce domicilios móviles que en forma incesante se han desplazado por los anchurosos y profundos caminos de los océanos, no permitiéndole visitar el hogar materno sino muy pocas veces y durante breves lapsos. En combates de escuadras, luchas singulares de buques, caza de corsarios, defensa de convoyes, duelos con fortalezas terrestres y operaciones de desembarco, ha pasado de las ventiscas escandinavas a las calmas ecuatoriales, de los huracanes del Caribe a las borrascas del Canal de la Mancha. Ha experimentado todos los climas, desde aquellos donde se hallan las interminables noches del Báltico, a los que originan los días luminosos y regulares de las Antillas. En el mundo cosmopolita que era la Marina Real de su país, ha alternado con personajes de la realeza, con jefes prominentes, con oficiales de diversas índole y procedencias, y con tripulantes de toda calaña, desde malhechores británicos escapados de la justicia civil (a quienes se ahorcaba en las vergas cuando el **látigo de nueve colas** no podía domarlos), hasta nórdicos dorados, hercúleos sajones, berberiscos gárrulos, portugueses judíos, indostánicos, malayos, levantinos. Ha visto los colores de varios mares y los perfiles de muchas costas, pisando la tierra de una veintena de países que en radas inhóspitas o en puertos acogedores ofrecían amor temporero y placer a destajo.

Porque pertenece a esa clase social que domina en una Gran Bretaña que ha quedado prácticamente dueña del mundo al finalizar las guerras napoleónicas, al terminar sus servicios en la Marina Real, Martín Jorge

Guise, se halla en 1815 en capacidad de usufructuar las ventajas de que goza su grupo. De sus hermanos mayores, el uno está en el Parlamento y el otro ha alcanzado el grado de general y la codiciada Orden del Baño. El, por su parte, tiene la intocada fortuna personal que ha heredado sucesivamente de su padre y de su madre, y los ahorros de veinte años de vida a bordo.

Sin embargo, la línea de conducta que adopta resulta tan inesperada por parte de quien se encuentra con un apreciable respaldo económico para iniciar su vida civil, que da derecho a presumir que se debe a una quiebra de fe en lo que lo rodea y a un anhelo de algo, espiritualmente más satisfactorio. Esto tiene lugar después de un viaje que realiza a Francia.

Desde los catorce de edad y durante más de veinte años ha vivido a bordo de buques de guerra, entregado a sus tareas profesionales y alentado en el cumplimiento de sus deberes por la convicción de que su país luchaba contra un "jacobismo" destructor, primero y contra una imperial ambición de dominio militar, después, y está a favor del establecimiento en el mundo de un orden justiciero, liberal, generoso. No le sería difícil apreciar que el resultado de tan larga y sangrienta lucha es desconsolador en cuanto a sus logros sociales. Inspirada por Rusia en 1815, y con la adhesión de todos los estados continentales ha surgido en Europa la Santa Alianza, que liga a los soberanos en un pacto que, oculto bajo disfraz religioso, se propone ahogar las libertades populares. En Francia, todo aquello que fue la esperanza republicana se ha ensombrecido en la noche oscura de un movimiento ultrarrealista en el que se oyen los ayes del "Terror blanco" y en la que no aparecen, siquiera, los relámpagos de la gloria militar que acompañaban las victorias de los ejércitos napoleónicos. En España Fernando VII, con la ayuda de su vecino galo y de Rusia, y gracias a la tolerancia de Londres, ha abolido la Constitución; y la cárcel y los maltratos son el pago que reciben los liberales que dirigieron la heroica lucha de siete años que el pueblo sostuvo para preservar una corona que este rey no merece. En su país, por último, y para beneficio de los terratenientes, como su propia familia, las medidas de protección a la agricultura han llevado el pan a un "precio de hambre" y la miseria y desocupación del proletariado son tan grandes que se entrega a la violencia. Se han dictado las duras "leyes de coerción" y por primera vez en la historia de la constitucional Gran Bretaña, cuna de la declaración de los derechos ciudadanos y de la libertad de prensa, se suspende la facultad de **habeas corpus**.

Sus andanzas marineras lo han acercado al conocimiento de un lejano mundo en el que aparece una aurora de contraste respecto a Europa. Porque en 1807 y 1812 luchó contra los buques de la flamante marina militar norteamericana, Guise ha apreciado de cerca la resolución, el aliento patriótico y la pujanza combativa que treinta años de demo-

cracia republicana han dado a los Estados Unidos de Jefferson, Madison y Monroe. En las aguas de Haití, y en 1801, ha aprendido que el hombre, que es creado libre por naturaleza, es libre aunque haya nacido en cadenas; y que la defensa de tal estado avasalla cuanto se le opone, al punto de haber permitido a Toussaint L'Overture que, sin ejército y sin armas, derrotara a las engreidas tropas que Bonaparte envió contra la isla, y que con sus negros, ex esclavos como él mismo, diera nacimiento a la segunda nación independiente de nuestro continente. Y en las costas de Cartagena y Venezuela, entre 1810 y 1814, los insurgentes sudamericanos que tres veces han resurgido de sus fracasos para proseguir con ánimo esforzado su lucha contra España, le han enseñado que el anhelo de crear una patria republicana es inmutable como la carrera del sol y no desiste de su firmeza.

Debió ser la comparación entre aquella realidad y esta esperanza, la que lo lleva a dar un paso que determinará su destino. A pesar que los diarios de su país, en numerosos y frecuentes artículos, dan a conocer la pobreza fiscal y las luchas internas que ya existen entre diversas facciones, y prevén un futuro sombrío a las colonias españolas que se han sublevado en las Américas, Guise decide dejar Inglaterra y venir a participar en la lucha independentista de los criollos. Al tomar esta decisión va contra expresas prohibiciones dictadas en su país. El gobierno ha hecho saber a los oficiales de marina que se borrará de los escalafones los nombres de quienes se alisten en las fuerzas armadas de los insurgentes, y ha vedado a los súbditos del reino las ventas de naves y pertrechos destinadas a los revolucionarios. Ello, no obstante, Guise compra un buque, lo arma, lo tripula y sigiliosamente parte de Londres con destino al Pacífico sudamericano. Al llegar pone al servicio de la causa emancipadora su experiencia profesional y una valentía que aplauden todos aquellos que fueron testigos de sus acciones de armas, y que Bolívar reconoce con nobleza aun en circunstancias en que tienen a Guise por enemigo. Entre febrero de 1819 y octubre de 1824, los puertos y las playas de nuestro amplio litoral vieron con frecuencia los empeños guerreros del bravo marino. Bien reconocerán hoy su noble figura, las piedras de la maciza fortaleza frente a la cual se halla su estatua, las cuales durante año y medio sufrieron el castigo de las balas que contra ellas disparaba la escuadra del almirante, quien en el ataque emuló la obstinación que el empecinado Rodil ponía en la defensa.

**Quo honestior eo tutior** es la máxima que desde hace siglos se colocó en el escudo de armas de los barones de Elmore y Higham, para que rija la conducta de la estirpe. Obliga a los Guise a comportarse con la honestidad que les impone su clase social. Ofrece, a cambio de ello, la seguridad de ánimo que se obtiene de una conciencia limpia, un carácter firme y una voluntad indoblegable. Este es el virtuoso ro-



*Al llegar a América, Guise puso al servicio de la causa emancipadora su experiencia profesional. En la foto, la Expedición Libertadora en rumbo hacia el Perú.*

paje espiritual, heredado de su progenie, con que llega a nosotros esta "alma sin sombras, recta, leal, y bien nacida", como la calificó don Germán Leguía y Martínez. Conservarlo sin rasgaduras y sin mácula debió serle extremadamente difícil. Las circunstancias que rodearon el proceso independentista de Sudamérica, hicieron que en nuestro país se juntaran las corrientes del Norte y meridional, y a causa de tal confluencia, aquí surgieron turbulencias de los intereses de las naciones ya definidas o que todavía se hallaban en agraz, cuyos soldados convivían en nuestro territorio. La concurrencia humana se complicaba más aún a causa de la presencia de norteamericanos y de europeos que, como Guise, habían venido a reforzar nuestras filas movidos por variados sentimientos. Ninguno tenía la reputación, adquirida en el Parlamento Británico, en las operaciones bursátiles de Londres y en múltiples y victoriosas batallas navales (algunas de las cuales al ser referidas parecían creaciones de la fantasía), de Lord Thomas Cochrane. Le toca a Guise iniciar sus servicios sudamericanos a órdenes de este personaje de leyenda, y el lapso en que ello ocurre constituye para nuestro héroe una dura prueba. Nada justifica algunas interpretaciones que de las desavenencias entre esas dos personas se han hecho, las que consideran que tales fricciones se debieron a celos recíprocos. La realidad es que se produjo un choque de caracteres, que resultó inevitable, a causa de las diferencias sicológicas que existían entre estos dos hombres igualmente respetables.

Cochrane, escosés (vale decir: producto decantado del celta combativo y del escandinavo aventurero) aparece en la historia como una tardía reencarnación del heroe medioeval. Rinde prioritaria reverencia a sus propias fuerzas. Con orgullo que a veces parece satánico, se cree capaz de intentar lo imposible. Como goza al desafiar el peligro, reba-

sando las ideas de propósito y de finalidad y sin ninguna vacilación, a cara o cruz, juega a menudo su vida contra la muerte; y en la partida sale siempre ganancioso. Guise, anglosajón comedido, es alumbramiento idealista del liberalismo de su época. La causa de la libertad es el **leimotiv** de sus acciones, las cuales refrena de toda violencia y ferocidad. Es fácil advertir que como se ha identificado con el destino de nuestras naciones, en vez de buscar la satisfacción de las aventuras que terminan en triunfos, prefiere dar el ejemplo formativo de la mesura reflexiva.

La heroicidad de Cochrane quiere siempre ser protagónica. Las muchas desavenencias que con sus jefes tuvo, y las acusaciones de que los hace objeto, son manifestaciones subconscientes de que le resulta intolerable que otros ocupen el primer plano desplazándolo a él. Tiene un insaciable deseo de acrecer su fama, de obligar a la gente a que admire sus hazañas. Cuando algo se opone a ello, o cuando no cabe cosechar más nombradía porque la competencia ha terminado, deja el país al cual ha estado sirviendo y pasa a otro donde se ofrezcan nuevas aventuras. En las memorias y la autobiografía que escribió cuando ya tenía ochenticinco años, son varias las referencias que hace a su "gloria". El heroísmo de Guise, en cambio, resalta a base de modestia, como el sombreado hace sobresalir y da vigor a las figuras que aparecen en un cuadro. Puesto que no persigue el peligro por sí mismo y para burlarlo, es hombre que enraiza. En su permanencia entre nosotros es fácil advertir su identificación con el Perú, y el deseo de finalizar una tarea venciendo con paciencia los obstáculos que encuentra. No se halla en su correspondencia y en las relaciones históricas que a él aluden, una sola frase o una sola anécdota que muestre un orgulloso deseo de sobrevivir como personaje de importancia en el recuerdo de la posteridad. En su testamento dispone que se le amortaje con el hábito franciscano, prohibiendo que se ponga en el ataud las condecoraciones que ha ganado y las insignias de su rango, pues es su voluntad expresa, "que mi entierro sea con la humildad y moderación con que he vivido".

Las siempre violentas reacciones temperamentales de Cochrane, su deseo de imponer su voluntad, su moral de la fuerza, su heroicidad que con frecuencia se hace carnicera, lo llevan al choque indisciplinado contra San Martín, a quien cree cobarde e indeciso porque no consiente que el almirante se apodere de Lima mediante un asalto en el que muy probablemente hubiera conseguido una victoria, pero a base de destrucción, ruina e innumerables víctimas. Por contraste, el Protector da a Guise la preferencia de su afecto, porque en éste el heroísmo es ánimo noble; es el heroísmo guerrero humanizado que en el combate de Guayaquil lo lleva a la muerte porque se niega a deshonrar nuestras armas, utilizándolas contra el desnudo pecho del inerme, se abstiene de arrasar la plaza con sus cañones, ya que destruiría la vida de pacífi-

cos civiles, y se limita a luchar contra los buques, las baterías y los soldados que se parapetan en los edificios.

El amor a la riqueza, que es otra característica del héroe medioeval, en Cochrane aparece en forma distintiva, que si bien se ha exagerado, no deja de ser evidente. En su patria ha sido un calificado experto en la obtención de los beneficios que dejan las presas, y cuando el Almirantazgo ha querido limitarlos, su voz fue la que más y con mayor fuerza se ha oído en el Parlamento, tratando de impedirlo. Aquí, en Ancón, se apodera del dinero fiscal, con propósito dudoso. Guise, en cambio, es de un desprendimiento que resulta inusitado en su tiempo y en su medio. A pesar que en el buque que ha traído de Inglaterra ha invertido casi toda su fortuna, en Buenos Aires rechaza una oferta del gobierno imperial del Brasil, que es económicamente muy ventajosa. Conocedor de las dificultades que existen para preparar la expedición libertadora del Perú, entrega la nave a un agente de Chile, a cambio de una simple posibilidad de compra. Los resultados de esta operación comercial y la modesta recompensa que acepta por los importantes servicios que con peligro constante de su vida rinde durante diez años en el Pacífico, demuestran bien a las claras su desapego por el dinero: Al salir en 1828 a la campaña en que muere defendiendo nuestra bandera, tiene que pedir al gobierno que se le adelante cinco mil pesos para cancelar varias deudas de honor.

Durante los últimos años de la existencia de Guise, el dolor, el goce y el sacrificio se suceden rápidamente en su vida. Ha ido creciendo en él un especial interés por cuanto ocurre en el Perú, que no se explicaría en aquel que actuara con ánimo de extranjero, pues corresponde a quien ha llegado a sentirse parte del país. Esto ocurre durante un período muy difícil de nuestra iniciación republicana, cuando todavía no hay entre nosotros concepto claro de la división de poderes, ni existen limitaciones precisas sobre los campos de acción que corresponden a las instituciones nacionales. A diferencia de Cochrane, Guise carece de experiencia política. Mas de veinte años de su vida transcurrieron a bordo. Si esto le ha dado la oportunidad de apreciar con ojos adiestrados la inmensa variedad física de los mares, le impidió bucear en el profundo océano del alma humana, para estudiar las tempestades interiores que en esta producen las diferencias ideológicas, los choques de ambiciones y las luchas por el poder. Su permanencia en Inglaterra y en el continente europeo durante el agitado período de 1815–1818, fue insuficiente como etapa de preparación para venir a actuar en elevadas posiciones, en una tierra extraña y entre individuos de sicología muy diferente a la de los suyos. Esto explicaría los errores en que Guise pudo incurrir en aquellos aspectos de su conducta como almirante de la escuadra peruana, que se relacionan con la actuación de Bolívar en

el Perú. Conocer cuál es nuestro deber resulta siempre más difícil que saber cumplirlo.

A quien ejerce un comando superior, la lealtad es la virtud cardinal que se le exige, en forma de una devoción incuestionable que ha de ser extensiva. Deberá ejercerla hacia arriba y hacia abajo, pues si sólo la presta al superior corre el peligro de convertirla en el servilismo, y si únicamente la concede al subordinado puede caer en la demagogia. Pero, sobre todo, ha de practicarla sin olvidar, que quien la merece más alta e inquebrantable es la Nación, que le ha dado la investidura del comando y ha puesto en sus manos las armas del Estado. De tal conjunto nace una gradación de deberes. El orden en que se les coloque puede parecer en ciertas ocasiones erróneo; pero será respetable si se encuentra que la regla acostumbrada de conducta del jefe, ha sido siempre proceder con altura moral. Esto no lo tuvieron en cuenta los subordinados de Bolívar, respecto a Guise.

En los inciertos momentos en que la mayoría dirigente del país decide llamar a Bolívar, el Comandante General de la Escuadra apoya a Riva-Agüero, quien se opone a tal medida. Esta actitud se la dicta a Guise la lealtad que cree ha de guardar al presidente de la República seleccionado para el gobierno, sin detenerse a considerar que el Congreso ha procedido bajo coerción. Tal comportamiento de Guise provoca la desconfianza del Libertador. Todo parece indicar que inmediatamente después, la decisión y valentía que el marino pone en el cumplimiento de su deber, le ganan el respeto y la admiración de Bolívar, quien no le escatima elogios y en noviembre de 1824, menciona "las esperanzas que la América tiene" en que Guise, al mando de "la escuadra combinada compuesta de todos los buques de guerra de Colombia y el Perú", busque y destruya a la escuadra española. Pero un funcionario subalterno, en Guayaquil e inmediatamente después de la decisiva victoria de Ayacucho, lo apresa a causa de que el Comandante General, cumpliendo otra vez un deber de lealtad para con sus tripulantes y para con la Nación, exige que se paguen varios sueldos que se deben al personal, y que se repare y pertrechen las naves. A ese ultraje se añade la saña de enviarlo por tierra a Lima, arrestado y alojándolo en las cárceles del camino; y la injusticia de mantenerlo preso durante dieciocho meses. Pero la verdad, como Guise ha visto que ocurre con la luz del sol en las altas latitudes, puede desaparecer durante largo tiempo pero nunca se extingue, y tras su eclipse luce más pura. En setiembre de 1826 un consejo de guerra de oficiales generales exonera a Guise de todos los cargos y recomienda que se le reponga "en su empleo y distinciones" y que se exija la satisfacción que merece "el agravio e insulto nacional" inferido en la persona del Comandante General de la Escuadra "y en la bandera de nuestra República". La actitud de Guise antes y después de esta reivindicación es ejemplar, por la dignidad y el se-

ñorío con que se conduce. Como es un alma sin dobleces, desconoce el resentimiento. Porque es un ánimo templado, ignora la desesperanza. De allí que al salir de esa ingrata experiencia, en vez de abandonar el Perú se integre más aún con nuestro país: se convierte al catolicismo y contrae matrimonio con una joven de la familia Valle Riestra. Al formar así su propio hogar peruano, cree haber llegado al final de su carrera militar (de la cual se retira) y al comienzo de una felicidad que merece, después de más de treinta años de azarosa vida guerrera.

El hombre no puede elegir su cuna, más si puede elegir su patria. Pese a los lazos que nos unen con el territorio, éste es sólo la base que sostiene el sentimiento de identificación con un país. Patria es amor en el bien y en el mal, en los triunfos y en los fracasos, en los ideales que se abrigan, en el recuerdo de las batallas ganadas y en la promesa de las futuras glorias nacionales. Es voz de la familia, calor de hogar, mancomunidad social, pasión alta y duradera. Sobre todo, firmeza en la defensa de los grandes derechos del Estado, y voluntaria aceptación de los grandes sacrificios que nos impone. Así sentía Guise al Perú. Y porque su lealtad para con nuestro país prima en él sobre cualesquiera otros sentimientos, abandona esposa e hijos cuando nuevamente se necesita que sea expresión corajuda de la patria en armas.

Deja su sereno y tibio retiro miraflorino para comandar una escuadra que después de años de permanecer abandonada ahora se está alistando con los riesgos que conlleva la improvisación, para afrontar el peligro en que el Perú se encuentra ante la guerra que la Gran Colombia le ha declarado el 3 de julio de 1828. Bien comprende que la condición de las naves que comanda y la falta de adiestramiento militar de su personal, distan mucho de ser satisfactorios. Su experiencia profesional le dice en forma clara que, entrar en la ría de Guayaquil, en la cual las maniobras de sus naves quedan sometidas a los altibajos de la marea, es extremadamente peligroso al no contar con una artillería tan dominante e implacable que la acción se decida mediante un fuego abrumador que arrase en forma rápida todo lo que se le oponga. Pero el sentimiento del deber tiene en su ánimo más fuerza que la reflexión Uno de los últimos oficios que envía al gobierno, en que se refiere al Perú como su "nueva patria", contiene esta frase premonitoria: "... sacrificaré también mi propia vida, si fuera necesario".

El 24 de noviembre cumple su promesa. Desde el 22 y sin buscar ninguna protección, ha combatido contra los fuertes y baterías de tierra, que se defienden valerosamente. Sólo el cañón pudo derribarlo ese día. Sobre la cubierta de la **Presidente** nave cuya historia la convertía en apropiado altar para el sacrificio, cayó muerto el almirante, tinto en sangre de holocausto cuajada de rubíes sobre su pecho intrépido. Fue un épico final digno de este caballero andante de la indepen-



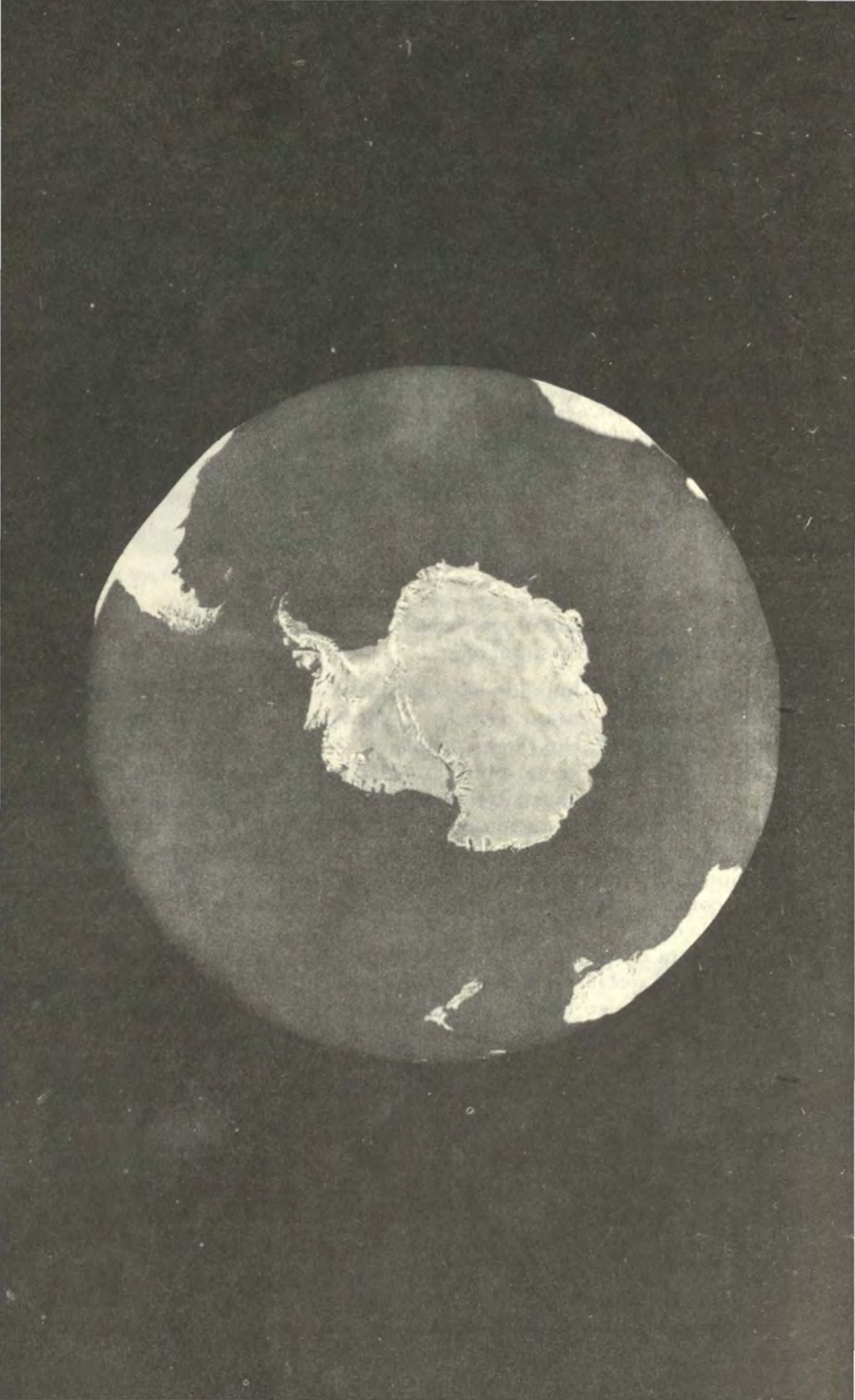
*Guerra con Colombia. Combate de Guayaquil. Sobre la cubierta de su buque insignia, la fragata* ***Presidente****, sucumbió el Almirante Guise.*

dencia política de nuestro país; marino ejemplar por su valor, su sentido de responsabilidad y su señorío.

Porque supo ser humilde en la grandeza, desterrando de sí todo linaje de presunción, dispuso en su testamento que se le enterrase "sin pompa ni vanidad". Hoy, después de siglo y medio, bien puede el Estado usar de la potestad de prescripción liberatoria, para darle en este monumento la honra que, sin desear, merecía. En forma tangible, en el bronce resaltará la inspiración que le debe la Marina de Guerra, que en su nacimiento recibió abrigo en sus brazos y guía en sus conocimientos profesionales; y que ahora, ya adulta y engrandecida, en recuerdo del primer comandante general que tuvo, hoy inclina su bandera que jamás fue arriada en acción de guerra.

Como era costumbre hacerlo con los vikingos que morían aquí quedará cerca del océano que amó tanto, frente a este mar que gracias a la contribución se hizo nuestro. Barcos que pasen al largo y marinos jóvenes y en agraz podrán ver esta recia figura que viste nuestro uniforme, y que en el bronce enaltecedor dicta la lección estimulante de su ejemplo. Porque esta es la estatua de alguien que tuvo sobresaliente calidad humana. De alguien que luchó por la libertad. De alguien que sacrificó su vida por el Perú.

Obra meritoria hace la Comisión Nacional del Sesquicentenario al levantar este monumento. Acto hermoso el de la Patria, al abrir su regazo de gloria para estrechar amorosamente a este extranjero como a un hijo más, como a un peruano más.



Concurso Anual **Revista de Marina**
1984
Area **Tema Libre**: Tercer puesto

# La Antártida y su caudal económico

*Capitán de Fragata A.P.*
*Carlos Tubino Arias Schreiber*

Pocos lugares en la Tierra han sido visitados con tanto interés científico en los últimos 150 años como la Antártida y ninguno ha guardado con tanto celo sus secretos. En su proyección demtro de la historia y la geografía del mundo presenta algunas particularidades como: no tener árboles ni población autóctona, y ser el sitio más frígido del orbe. A los continentes tradicionalmente conocidos (Europa, Asia, Africa, América y Oceanía) se une ahora la Antártida, el novísimo mundo de los hielos y la soledad. Su superficie es aproximadamente de 14.5 millones de kilómetros cuadrados, algo inferior a la de Europa y los Estados Unidos juntos; su meseta central se eleva a 3,000 metros sobre el nivel del mar, desafiando al parecer, con su extraordinario peso, el equilibrio del globo terráqueo por no tener una visible compensación en el volumen de agua que cubre el extremo opuesto del Hemisferio Norte. Ha sido, por un lado, la región de la Tierra que más ha demorado en incorporarse a los conocimientos geográficos de la humanidad y, por otro lado, la que más resistencia sigue ofreciendo a la inquietud investigadora del hombre. Ninguna exigió mayores sacrificios para comprobar su existencia (1).

En la actualidad es uno de los pocos territorios vírgenes del mundo donde la naturaleza sigue colocando obstáculos para evitar su conquista definitiva. Sin embargo, ella debe llegar a concretarse en un futuro no muy lejano.

Otra de sus principales características es que aún es tierra de nadie y ya es tierra de todos, porque todos la reclaman y la pretenden sin haberla dominado.

A continuación haremos un análisis del sexto continente, como muchos lo denominan, iniciando el mismo con un estudio de los viajes exploratorios realizados según diversas teorías.

En la mitología polinésica hay una hermosa leyenda referente a los témpanos de hielo, que se remonta a la época en que todavía no habían

sido vistos por los ojos del hombre. Al parecer, en el año 650 antes de nuestra era, un aborigen de esas islas divisó objetos blancos que emergían de las aguas luego de haber navegado muchos días. Como jamás había visto el hielo o la nieve, no podía interpretar lo que veía y lo llamó espuma de mar de **arruruz**, lo que no era otra cosa que la fécula blanca de la raiz de una planta que tenía la propiedad de flotar sobre las aguas. Según una publicación brasileña (**Revista Científica**), en la expedición del litoral brasileño organizada por el reino de Portugal, en 1501, Américo Vespucio sobrepasó sus propósitos y relató en una carta a su protector italiano, Lorenzo de Médicis, el descubrimiento del Polo Antártico; sin embargo, muchos escritores e historiadores consideran que la posible tierra avistada fueron las islas Georgias (2).

En abril de 1595 Alvaro de Mendaña y Neyra salió del puerto del Callao con cuatro buques y 400 hombres para poblar las islas occidentales del Mar del Sur. Llevaba por maestre de campo a Pedro Marino, por almirante a Lope de Vega y por piloto mayor a Pedro Fernández de Quirós. Llegados a una isla que denominaron Australia del Espíritu Santo, en homenaje a la casa de Austria, las desgracias llovieron sobre los expedicionarios. Poco después, habiendo muerto muchos hombres, entre ellos el adelantado don Alvaro, quedó como gobernadora su viuda Isabel Barreto.

Al volver a Madrid presentó Quirós ocho memoriales al rey solicitando autorización para repoblar la colonia. A pesar de que no se le autorizó para ello, en 1605 efectuó otro viaje y reconoció las Nuevas Hébridas (3)

El comerciante Antonio de la Rocha, nacido en Londres, de padre francés, anduvo bastante cerca de la Antártida. Partió de Hamburgo con destino al Perú en 1674 y al retornar por la ruta del Cabo en abril del año siguiente, fue empujado por los vientos y las corrientes, hasta encontrarse frente a una costa que no estaba indicada en sus cartas. Por espacio de 14 días debió permanecer fondeado en una bahía, a la espera de que mejorase el tiempo. Ciertos escritores sospechan que de la Rocha redescubrió la misma tierra vista antes por Vespucio (4).

Después de algunas expediciones francesas sin mayor resonancia, entra en escena James Cook, teniente de la marina inglesa, quien entre 1768 y 1775 realiza una larga jornada por los mares del sur descubriendo y sacando a la luz del mundo diversas islas, entre ellas las Georgias del Sur. Luego de estos descubrimientos se inició la cacería de focas, por lo cotizado de sus pieles en Europa y Asia. En 1819 suceden varios episodios casi simultáneos que desembocan en el descubrimiento formal de la Antártida. El 19 de febrero de 1819 el bergantín **Williams**, al mando del capitán Smith avistó el grupo de las Sheetland, en un lugar de las islas Livingston señalado actualmente en las cartas con el nombre de punta Williams. En viajes posteriores el citado bergantín, siempre al

mando de Smith, dejó constancia de haber llegado a otras tierras más al sur, las cuales conforman parte de la península Antártica. Al terminar ese mismo año, el buque argentino **Espíritu Santo** arribaba a las Sheetland, comportándose de forma tal que demostraba conocer esos parajes. Es también sugestivo que el **San Juan Nepomuceno** buque de igual bandera, lograra en esa misma temporada un importante cargamento de aquella procedencia (5).

El 13 de mayo de ese mismo año de 1819, salió de Cádiz un convoy cargado de soldados, pertrechos y dinero en metálico para asistir al virrey Joaquín de la Pezuela, que enfrentaba la revolución emancipadora en el Perú. Uno de los buques que integraba el convoy el **San Telmo**, fue visto el 2 de setiembre de dicho año, debatiéndose inerme contra una tempestad en los 62 de latitud sur y 70 de longitud oeste. Desgraciadamente para sus tripulantes, no se fue a pique en el sitio sino que su casco flotó a la deriva por varios días hasta terminar por estrellarse contra los arrecifes de la isla Livingston. El capitán William Smith, al llegar a estos parajes, encontró restos del naufragio y de la vida que había intentado salvar algunos de sus tripulantes.. Con seguridad estos desdichados fueron los primeros seres humanos que vivieron y murieron en las soledades de las Sheetland del Sur. Lo que es un hecho insólito es que, después de largos siglos de inmovilidad, de pronto varios buques, según diversos autores, llegan a las islas Sheetland del Sur, consideradas parte del continente Antártico.

El mando del bergantín **Williams** fue confiado a Edward Bransfield, quien, según los ingleses, descubrió la tierra firme el 30 de enero de 1820; mientras tanto, para el concepto norteamericano, este señor navegó únicamente entre las islas Trinidad y Tower, reservando para Nathaniel B. Palmer el honor del descubrimiento del continente el 17 de noviembre de 1820.

Al desaparecer la fiebre de las pieles de focas, por el exterminio de las mismas, la Antártida se suma nuevamente en el silencio, hasta que en el presente siglo, se llevan a cabo expediciones científicas y viajes como el de Scott, que con su sacrificio al conquistar el Polo Sur en 1920 hizo volver los ojos de muchas naciones hacia el continente helado.

Es así como se inician los estudios sobre las riquezas y misterios que este continente encierra, lo que por lógica consecuencia desató una carrera entre diversos países que reclamaban derechos territoriales sobre la misma. De esta manera se llega al Tratado Antártico del 1 de diciembre de 1959, en que doce países que habían realizado expediciones y/o colocado estaciones científicas se comprometieron a postergar los reclamos de soberanía hasta su eventual prescripción en 1991. Este tratado no niega las reclamaciones anteriores a su firma, pero tampoco las acepta (6). Los países firmantes son: Argentina, Aus-

tralia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, Sudáfrica, URSS, Inglaterra y los EE.UU.

Entre otras consideraciones, se menciona el compromiso de no utilizar jamás ese continente con fines militares (como la construcción de bases, la realización de maniobras, los ensayos de armas y, en particular, las pruebas atómicas y nucleares). Por el contrario, los doce países signatarios pueden instalar bases de investigaciones científicas en los lugares que estimen más apropiados, y los resultados de las diferentes experiencias deben, obligatoriamente, ser comunicados al resto de los países firmantes (7). Regularmente, desde 1959, estos países se reunen para confrontar los resultados de sus experiencias, pero también para examinar en común los problemas políticos que van surgiendo y para definir su línea de conducta para los próximos años.

De hecho, son sólo siete los países que presentan reivindicaciones de soberanía nacional sobre determinadas partes de la Antártida. Se trata de Australia, Nueva Zelandia, Francia, Chile, Argentina, Noruega e Inglaterra. Es más, en ocasiones, las zonas reivindicadas se yuxtaponen. Chile, Argentina e Inglaterra reclaman la región de la península Antártica, zona que se supone es la más rica de todo el continente. Por el contrario, inmensas extensiones heladas, muy al oeste del mar de Ross, jamás han sido reclamadas (8). Entre las potencias no reclamantes se encuentran la URSS y los EE.UU. Es obvio que no se trata de una actitud generosa; el hecho es que no reclaman soberanía particular porque no admiten ningún tipo de soberanía en la Antártida. Su estrategia es correcta a "igualdad" de condiciones formales entre los países interesados en la Antártida; se imponen por su propio peso político, económico, militar y científico–tecnológico, quienes se encuentran en mejores condiciones reales (9).

Es conveniente tener en cuenta que los países firmantes del tratado Antártico, a los que se les ha llamado integrantes de un club exclusivo, dejaron una puerta abierta para que otros estados pudieran adherirse al mismo, mediante el artículo XIII que dice: "Quedará abierta a la adhesión de cualquier estado que sea miembro de las Naciones Unidas". Varios países han ejercido este derecho, entre otros, Polonia en 1961, Checoslovaquia en 1962, Dinamarca en 1965, Holanda en 1967, Brasil en 1977 y Perú en 1981. Estos países, según el artículo IX párrafo 2, tienen derecho a participar en las reuniones de consulta e intercambio de información sobre asuntos comunes relacionados a la Antártida, a condición de que demuestren su interés en dicho contienente mediante la realización de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación o el envío de una expedición con el mismo fin.

Es así como en la actualidad se puede ver todos los años, expediciones de diversos países durante el verano antártico. Ultimamente, el Brasil ha presentado sus reivindicaciones territoriales con respecto a la Antártida, basadas en la teoría del sector; la cual fue presentada por primera vez en el Parlamento de Canadá, el 20 de febrero de 1907, por el entonces senador Pascal Poirier, con la idea de que sea aplicada en el Artico. Mediante esta teoría, la prolongación de los meridianos que pasan por un país, proyectados hacia el polo, le dan soberanía sobre un sector del mismo. En el Antártico –y en eso se basan fundamentalmente los tratadistas que se oponen a su aplicación en este continente–, los países que lo enfrentan se hallan muy alejados de él, lo que dificulta el invocar los argumentos de la continuidad o contigüidad. Claro que pueden establecerse límites en lo que a distancia respecta, lo que sin duda, favorecería a países como Chile y la Argentina, originando, por supuesto, la oposición de otros tratadistas (10).

La teoría del sector o "De Frontacao", presentada por Terezinha de Castro en 1971, en la que se basa la reclamación territorial brasileña reparte porciones de la Antártida americana entre Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Uruguay y Brasil (11)

Lo que parece real es que ninguna teoría por si sola podrá otorgar soberanía, sino que se necesitarán otros argumentos como el descubrimiento, que muchos países se otorgan, exploración continua, ocupación del territorio, actos administrativos, etc. Mientras tanto, el resto de países del mundo miran desde fuera el desenvolvimiento del tratado Antártico.

Han habido en el pasado propuestas de internacionalizar la Antártida y es muy posible que ciertos países vuelvan sobre el tema en cuanto se presente una coyuntura favorable. De esta manera podemos anticipar que al fenecer el Tratado Antártico, en 1991 y a medida que los intereses económicos interfieran en la zona, las pugnas y controversias se acrecentarán hasta un nivel nunca visto con anterioridad, determinando que la paz y estabilidad de esta región, con su habitat circundante, lleguen a peligrar.

Hace unos años se celebró en la ciudad de Oslo la VIII Conferencia Consultiva sobre el Antártico, en la cual los científicos han logrado procurarse informaciones importantes sobre la composición del subsuelo de los fondos marinos y sobre los recursos biológicos del océano austral. En la actualidad se tiene la certeza que la Antártida perteneció hace millones de años al supercontinente de Gondwana, que, antes que se produjera la deriva de los continentes, contenía a Australia, América del Sur, la Antártida y Africa. Se sabe también que el subsuelo de la Antártida, una capa de 3,000 a 4,000 metros de hielo, está compuesto de terrenos nacidos en la misma época que las otras

partes del continente de Gondwana y que el último cataclismo geológico cerca de 70 millones de años atrás, dio nacimiento a la cordillera de los Andes y a las montañas de la península Antártica, así como a las situadas a lo largo de la costa oeste del continente, como la cadena de Ford (12).

Para los geólogos es muy importante conocer los aspectos concernientes a la formación de las diferentes regiones de la Antártida, pues las tierras nacidas en la misma época tienen todas las posibilidades de contener recursos mineros similares. Por esto se deduce que en la Antártida deben encontrarse los minerales que existen en el subsuelo de la América del Sur, Africa y Austalia.

El tema de la explotación minera fue tratado por primera vez, en la VII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, mereciendo la atención de todas las delegaciones al punto de haber sido inscrito como tema para la siguiente reunión. La información de la que se disponía (noviembre de 1972) era que la explotación, en caso de autorizarse, sería incierta, aleatoria y costosa (13). Sin embargo, al azar de las expediciones se han descubierto algunos excelentes yacimientos de hierro y carbón, al sur de las montañas del Príncipe Carlos, en la zona este de la Antártida. Con la ayuda de magnetómetros instalados a bordo de aviones de estudio se descubrió un yacimiento de hierro de 120 kms. de longitud y un centenar de metros de espesor. Un segundo yacimiento de 160 kms. de longitud fue identificado de la misma manera, cerca de Davis (14). Estos yacimientos pueden hacer frente al consumo mundial por 200 años, pero al estar hundidos bajo centenares de metros de hielo hacen su explotación muy difícil. Se calcula en cincuenta años el tiempo necesario para que el avance tecnológico mundial pueda hacer frente a este tipo de explotación minera. El carbón es la fuente más conocida en la Antártida; los yacimientos son numerosos pero las condiciones de explotación, las dificultades de transporte y otros factores convierten en prácticamente inutilizables sus vetas carboníferas.

Debemos tener en cuenta, también, que en los mares adyacentes posiblemente exista petróleo, habiéndose encontrado el oro negro frente a las costas de la Patagonia por lo que los geólogos consideran que pueden existir yacimientos en el mar de Weddell, frente a las costas de la península Antártica. Al lado de recursos potenciales de petróleo, las misiones científicas han descubierto vestigios de un elevado número de minerales, como cobre, oro, níquel, tungsteno, titanio, niobio, fosfatos, cuarzo y uranio (15).

No podemos dejar de mencionar la gran riqueza biológica del océano Antártico, donde sobresale el krill, un crusáceo rojo muy pequeño que parece un langostino, alimento de toda la fauna del Antártico. En parte, gracias al krill, se puede considerar a este océa-

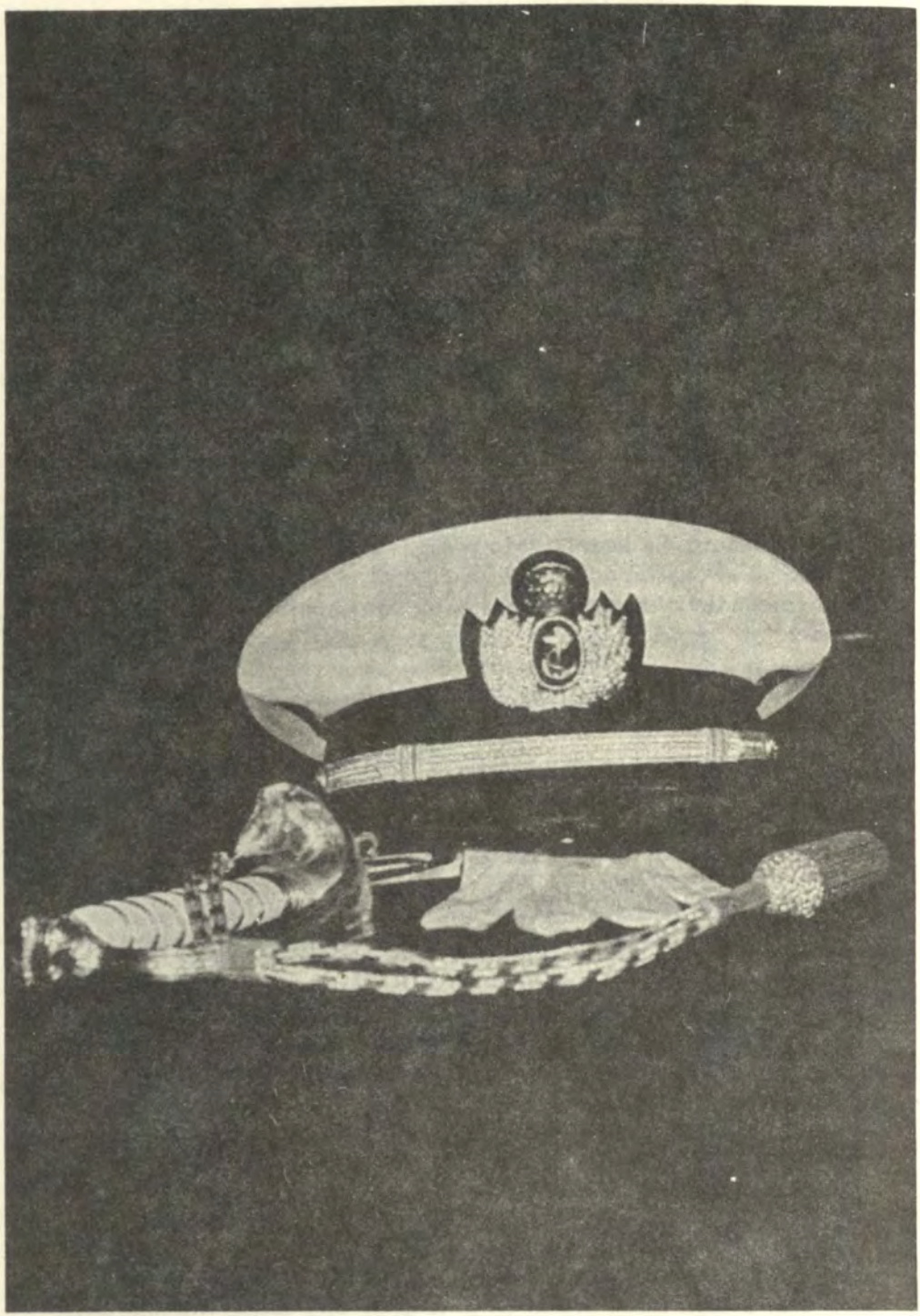
no como el más rico del mundo. Está esencialmente localizado en el mar de Weddell, situado en una ensenada perfilada por la tierra de Graman y la tierra de Coats (16). La pesca de este crustáceo tendrá que hacerse con mucho cuidado, pues se corre el riesgo de destruir el eco–sistema existente en estas áreas.

Con lo que hemos podido analizar, deducimos que la hora de la Antártida está llegando, en un mundo cada día mas necesitado de fuentes de energía y cada vez más superpoblado, en que la alimentación de la humanidad encenderá muchas chispas. Esta vez el continente helado puede ser el pastel codiciado y, aunque en teoría la Antártida no pertenece a nadie, hay países que presentan reivindicaciones territoriales superpuestas. Las superpotencias, con su avanzada tecnología, tratan de usufructuar las riquezas de este continente mientras el resto del mundo, expectante, intenta obtener algún beneficio de uno de los últimos rincones inexplorados del planeta.

Los próximos años veran a muchos hombres de diferentes naciones en los foros internacionales y en las estepas heladas de la Antártida, luchando por presentar los derechos de sus países en lo que se llama el sexto continente. La historia está por escribirse. Asistimos a un acontecimiento en el cual se definirá el destino de este importante y trascendental rincón del planeta, donde el Perú tiene inobjetables derechos que defender.

## Notas:

1. FITTE J. Ernesto. **El Descubrimiento de la Antártida.** Emece Editores, Buenos Aires, 1962.
2. F.A. DE Verhagen. **"Américo Vespucio".** Sierra 1865, citado por Ernesto J. Fitte en su obra "La Disputa con Gran Bretaña por las Islas del Atlántico Sur", Buenos Aires, 1968.
3. MURILLO Velarde, Pedro, **Geografía Histórica de la América y de las Islas Adyacentes De las Tierras Articas y Antárticas e Islas de los Mares del Norte y Sur.** Madrid, 1752.
4. Op. cit.
5. Op. cit.
6. MILIA F.A. y otros. **"La Antártida, un Espacio Geopolítico"** Ediciones Pleamar 1978.
7. Revista de Información Científica, Técnica y Cultural. Emece 1983. Artículo "La Antártida: ¿Para quién sus riquezas?
8. Idem.
9. Op. cit.
10. Idem.
11. Idem.
12. Revista de Información Científica, Técnica y Cultural. Emece 1983. Artículo "La Antártida, ¿Para quién sus Riquezas?
13. Op. cit.
14. Revista de Información Científica, Técnica y Cultural. Emece 1983. Artículo "La Antártida: ¿Para quién sus Riquezas?".
15. Idem.
16. Idem.



# Oficial de la Armada: sinónimo de liderazgo

*Capitán de Fragata A.P. (r)*
*Luis Felipe Villena G.*

No quisiese decir que necesariamente los tiempos pasados eran mejores y deducir de allí que los jóvenes de las actuales generaciones constituyen un producto integralmente inferior. Y no lo quiero decir porque las apariencias de la juventud del día de hoy nos podrían conducir a juicios erróneos si descubriésemos después que han estado ocultas para nosotros otros valores que no estuvimos en capacidad de percibir en ella y que pueden aflorar después en su oportunidad. Pero sí desearía presentar un análisis, desde el punto de vista de la educación y formación de un Cadete Naval, y su posterior trayectoria como Oficial, entre ésas y estas épocas.

Se da el caso, para mi análisis, que las características culturales y socio–económicas del Perú no han experimentado desgraciadamente un avance significativo a través de 163 años de vida republicana porque las circunstancias de inestabilidad política con sus consecuencias perjudiciales para el logro del progreso, desde que fuimos independientes hasta hoy, han seguido gravitando en ese transcurso y, en consecuencia no ha habido, entre uno y otro tiempo, factores modificatorios que harían quizás más fácil el examen que intentaré hacer ahora. Sin embargo, si han ocurrido particularidades externas que han presionado para una variación inadecuada en la escala de valores de esa educación y de esa formación del Cadete y del Oficial, desde su hogar, y, por supuesto, ya en el seno de la Armada. Por ejemplo, el avance tecnológico en los últimos 40 años. Pero no quiero decir con esto que el progreso tecnológico pudiese, ni mucho menos ser dañino, sino que no se ha insertado adecuadamente dentro del mosaico que determina el equilibrio convenientemente entre los factores que intervienen en la formación espiritual, moral, física y pedagógica de cualquier oficio o profesión. Como lo expresa el gran filósofo y politólogo argentino Dr. Mario Grondona: "No es fácil hacer caer a la gente en la cuenta sobre cuáles son las verdaderas raíces del desarrollo de una nación y, por ende, de la humanidad. Decirle a las personas que no es lo más importante el rostro alucinante de la civilización del consumo y del avance tecnológico sino las

cualidades éticas y racionales del puritano siglo XVII en las que el desarrollo justamente se fundó, no es ciertamente una tarea fácil. Expresarles que hoy, cuando admiramos los robots y las computadoras, lo que estamos viendo es simplemente el resultado de un manejo, de antaño, mucho más sensato y racional de los recursos disponibles que el que hoy hacemos. El mundo moderno no empezó por las máquinas y la tecnología sino por la adquisición de hábitos y virtudes que conducirían finalmente a ellas: la puntualidad, la responsabilidad, el diseño de objetivos no fantasiosos, el cuidado y mantenimiento de lo que se posee la estabilidad de los propósitos y de las instituciones, la consideración de que el mérito es el único criterio del éxito. Que la clave del éxito no depende tanto de "cuántos" recursos poseemos sino "cómo" los estamos usando.

Para los efectos prácticos de mi estudio en el presente artículo creo que será mejor obviar todo lo acontecido en el siglo pasado y que, desde el año 1821, nos muestra una nación en sucesivas crisis de todo tipo que impiden la madurez de nuestra nacionalidad hasta toparnos, casi inermes, con la infausta Guerra del Pacífico después de la cual, para remate, el Perú quedó sumido en una profunda postración que se prolongó, diría yo, hasta algo más allá de los años veinte del presente siglo. Y es justamente, al menos en lo que respecta a nuestra Marina de Guerra, que por esa época se contratan los servicios de Jefes y Oficiales de la Armada de los EE.UU. de N.A. para, entre otras cosas, orientar mejor la educación y formación de nuestra oficialidad, actitud que en mi opinión ha significado un hito en nuestra Historia de enorme valor. Y es por eso que creo que nuestra Marina de Guerra, desde ese momento adquiere una gran responsabilidad para la construcción del destino de nuestro pueblo, no desde luego dentro del campo político, ya que no le corresponde, sino como una entidad a ser imitada por otras nacionales, especialmente las tutelares, para abrir los nuevos surcos que habrán de conducirnos a los altos destinos a los que está llamada nuestra nación.

La Misión Naval Americana, tal como así se llamaba, trató de implantar siempre en la filosofía formativa del Cadete la importancia del liderazgo y hasta el día de hoy, a pesar de los avatares de los años recientes y presentes al pensamiento matriz de que el Oficial de Marina es antes que todo un caballero todavía, gracias a Dios, mantiene toda su validez. Y ser caballero, indudablemente significa pundonor, ejemplo, guía. Es por eso que siempre se incluyó en los planes de estudio la perentoria necesidad de enseñar textos de liderazgo, el don de mando ya que son hombres los que hay que dirigir, atender y aconsejar para conservar siempre la piedra filosofal del éxito de una institución: la ascendencia profesional moral y espiritual de superiores sobre subalternos como la única forma de otorgarle salud, trascendencia y sentido

a la entidad y así ir edificando la solidez de una sociedad civilizada, pacífica y progresista. Desgraciadamente esa práctica la hemos venido perdiendo a través de los años. Pareciera entonces que cuando felizmente en los años 30 de este siglo la Misión Naval Americana sembró valores espirituales en la formación de nuestros oficiales, cincuenta años después, aunque en forma relativa, podríamos decir que justamente ese país, los EE.UU. de N.A., podría señalarse hoy como ejemplo de una nación muy influyente, pero que quizás los ha perdido.

Pero, aparte de esa paradoja, volvamos a nuestro ámbito nacional en mi afán de analizar la conducta que podríamos seguir para rescatarlos en la educación de nuestros futuros oficiales.

Primeramente diré que la acumulación del progreso tecnológico combinado con la ambición de los padres para que sus hijos "hagan carreras cortas" ha dado por resultado que en los planes de estudio de los cadetes se hayan desplazado, total o parcialmente, materias de formación tales como el estudio analítico de la Historia del Perú, la Latinoamericana y la General del mundo, y, muy particularmente desde luego, la Naval y Marítima con énfasis en los de nuestros Intereses Marítimos, así como las Ciencias Sociales siempre dentro del marco nacional y mundial a partir de la realidad peruana, esto último orientado a algo muy importante cual es que dentro del estudio de las humanidades y de las ciencias sociales nuestro futuro oficial vaya formándose en esa rama que es de toda la vida profesional pero que debe comenzar con el Cadete: la Conducción de Hombres, arte y ciencia vital. Esto supone, en mi opinión, pensar en modificar la duración de los años de aspirantazgo y de cadete, ampliándola a no menos de 7 años en total, sin modificar la edad límite actual de graduación como Alférez de Fragata pero sí estableciendo el ingreso, dos años de edad más temprana a Aspirante a Cadete Naval de lo que hoy se hace. Opino que el esquema de 2 años de Aspirante y 5 de Cadete es el más adecuado para lograr un tipo de oficial bien integrado técnica, moral, física, humana y espiritualmente, que posea todas las características de un auténtico conductor de hombres, capaz de motivar a sus subordinados y dar testimonio a sus superiores sobre una mística, una eficiencia y un sentido de responsabilidad que no es hoy desgraciadamente como debería ser las cualidades más importantes de todo profesional, y mas aún para el caso del Oficial Naval.

Tenemos que regresar al concepto que siempre hemos acariciado pero que casi nunca hemos practicado: hay que hacer del postulante a oficial, primero un hombre de mar y, luego, un profesional. Y para ese fin hay un elemento que algunas personas consideran o retrógrado o simplemente tradicional pero sin mayor valor cual es el buque escuela a vela. Para mi, este tipo de nave no es solamente el instrumento que va

a contribuir a construir ese hombre de mar desde los años de aspirante sino también a través de todos los años de cadete, porque ese buque es un aula flotante sobre la cual, durante todos sus períodos anuales de embarque no solo va a entrenarse y curtirse frente a los elementos naturales del mar, del viento y la reciedumbre que adquirirá entre las jarcias, sino que sus diferentes viajes podrán estar dedicados, no al conocimiento y al manejo de los modernos equipos electrónicos de comunicaciones, ingeniería o control de tiro, sino justamente a aquellas que se relacionen con la realidad nacional a través de los cruceros en nuestro litoral y al de las relaciones internacionales, historia, etc. en las visitas a puertos extranjeros. Aquellos aspectos técnicos de ingeniería, control de tiro, etc., serían satisfechos en ese otro tipo de embarque que harían también anualmente en las naves de la flota, equipados en forma que ninguna nave escuela podría reemplazar, puesto que en esas unidades capitales y auxiliares se encuentra siempre disponible, y al día la técnica que en ningún otro lugar podría encontrar el Aspirante o Cadete Naval.

Permítaseme declarar que considero al buque escuela a vela como un factor indispensable (y no solamente necesario) para nuestra Marina de Guerra, además de que puede y debería ser utilizado por los Cadetes de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Grau".

Como resumen de lo expresado hasta aquí y que vendría ser el primer esquema de este artículo que presento a través de las páginas de nuestra Revista de Marina, concluiría lo siguiente:

1.- El primer objetivo es lograr un Oficial que sea un verdadero caballero.

2.- El período de formación de nuestro Oficial requiere más años de estudio que las que hoy realiza, para introducirlo más en disciplinas del campo de la historia y de las humanidades.

3.- El segundo objetivo es dar un producto armónico en lo moral, espiritual, técnico, cultural y físico que lo defina a través de toda la carrera profesional, como un auténtico lider, o sea, un buen conductor de hombres.

4.- El buque escuela a vela juega un papel muy importante para estos fines.

La segunda parte del presente trabajo se relaciona con la necesidad de pensar en que, paralelamente con la educación y formación del futuro Oficial y, aún a lo largo de toda la carrera profesional, deberíamos estar preparando simultáneamente a un profesional preparado para desempeñar en forma parcial, ciertas actividades profesionales de la vida civil y en forma total, cuando por diversas razones abandone el sentido militar. Esto es mi opinión, por tres razones:

1.- Porque aun durante el servicio naval el intelecto de un Oficial no debe estar ciento por ciento comprometido con las actividades puramente castrenses, por el simple argumento que un militar en actividad no está actuando sólo en asuntos de defensa (aunque si prioritariamente) sino también en aspectos de desarrollo. Negar esto significaría negar la luz del día.

2.- Porque el límite de la vida útil para las funciones castrenses de un militar, por razones obvias, le permite retirarse a una edad que si bien no es ya aparente para el servicio, si le permitirá desempeñarse en otras actividades. Quiero decir que el castrense retirado está materialmente obligado a continuar activo no sólo atendiendo a la fuerte inversión que ha hecho el Estado para formarlo a través de tantos años de servicio sino que, bajo el supuesto de que ha llevado una existencia relativamente sana, posee una "expectativa de vida" superior (estoy refiriéndome a términos generales desde luego) a la de la mayoría de los civiles.

3.- Porque las exigencias de retribuir a la nación lo que esta hace para formar a un militar son más prioritarias en naciones en vías de desarrollo, como en el Perú, y con mayor razón cuando en nuestro país las leyes de jubilación se basan en edades de retiro tan tempranas que dan por resultado un gran desperdicio en recursos humanos. Y muy grave en una nación que tan urgentemente los necesita.

Es fácil deducir que esta segunda parte de mi artículo sugiere un mayor uso no sólo de nuestras universidades (aún con todas sus deficiencias) sino de una serie de otras organizaciones estatales y civiles que vayan contribuyendo a esa formación extranaval del Oficial durante su carrera, en todos los grados y no sólo en los subalternos, guardándose la debida distancia, por supuesto, para los más altos escalones jerárquicos.

Para concluir, deseo señalar que el marco general del presente estudio está constituído por el concepto de liderazgo al que, en una u otra forma, habrán de concurrir, si se analizan detenidamente, todos los demás aspectos que, espero que con éxito, he expuesto aquí. Porque como se trata de motivar siempre a personas, en cualquier tiempo y lugar, cada profesional, indistintamente de su campo de actividad, debe tender a ser líder conforme se integra dentro de un hermoso complejo de ser moral, espiritual, técnico, físico y culturalmente promocionado en un proceso permanente que finaliza con su propia existencia. Es decir, que toda persona bien formada profesionalmente fomente y haga prosperar durante toda su vida la concepción única, vital y siempre certera que responsa a la escala de valores: Dios, Patria, Familia, Humanidad. Y todo ello bajo la fundamental virtud de la genuina libertad.



CAPITAN DE NAVIO
LUIS GERMAN ASTETE

# Grandeza y holocausto de un Héroe Naval en *La Breña*

*H. G. Cárdenas Mandujano*

El conflicto de 1879 nos ha servido, desde puntos de vista cívicos, para que, enalteciéndonos como pueblo, aflorasen en los hombres más representativos de la patria de entonces expresiones cimeras de personalidad, elevados trasuntos de valimento humano y moral en los prohombres de aquellas generaciones. De ello nos informa la gesta heroica de nuestros marinos en el **Huáscar**, la actitud señera de los defensores de Arica; la entereza del Presidente García Calderón, y, para no citar más ejemplos, el valor estoico e indeclinable de los componentes de La Breña.

Aparte, de los hechos adversos, la guerra aquella sirvió para ilustrar, con muchos y esclarecidos ejemplos, a propios y extraños, el valor espiritual de tantos insignes peruanos que, con su actuar en ese período bélico y de vicisitudes diversas ameritaron grandemente nuestra expresión de país y patria. Tal es el caso, también, del capitán de navío Luis Germán Astete, oficial de la Marina de Guerra del Perú muerto heroicamente el 10 de julio de 1883 en la batalla de Huamachuco.

Más atrás de esta guerra, débesele también al Comandante Astete un hecho de gloria que exalta a nuestro pasado naval y a nuestra Marina de Guerra y que no hace mucho fue objeto de emocionado recuerdo: el centenario del combate naval de Pacocha, realizado el 29 de mayo de 1877, en el que el héroe peruano, comandando nuestro sin par **Huáscar** se enfrentara brillantemente a unidades de la división inglesa en el Pacífico, la fragata **Shah** y la corbeta **Amethyst**, ambas bajo el comando y jefatura del almirante Algerman M. de Horsey y con un potencial de treinta cañones y 700 tripulantes. El **Huáscar** con Astete, iniciaba desde entonces su trayectoria de leyenda.

El capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes nació en Lima, el 28 de mayo de 1832. De su ejemplar existencia, más de treinta años se hallan vinculados a nuestra Armada. Astete es quien, en la década de los cincuenta del siglo pasado, es de los que traen desde astilleros ingleses nuestra fragata **Amazonas**; es el encendido tribuno que defiende los fueros de la Marina en el Congreso de 1860; es actor destacado en el combate del 2 de Mayo; Astete, es quien, con límpida trayectoria y con ascendrada vocación por una patria digna en su imagen y cometidos, participa en los avatares de nuestra vida política, siempre con alto aprecio de quienes en aquella época fueran destacados protagonistas en nuestra historia, el Mariscal Castilla principalmente; Astete es, en fin, quien, teniendo como marco circundante las costas de Pacocha, ante la intimación del almirante de Horsey, de entregar el navío peruano, el monitor, y arriar la bandera, contesta, severo y con firmeza: "Las fuerzas que me obedecen conocen bien los deberes y los derechos que el código de las naciones y la práctica establecida en nuestras costas le señalan... Por lo demás, apoyado en mi derecho y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y la dignidad de la República, rechazo con tranquilidad pero firme resolución, no sólo en mi nombre y en el de los que me obedecen, sino en el del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesto, declarando al señor Almirante que si, lo que no es de creer, llegase por parte suya el deplorable caso de una agresión, sin tomar en cuenta para nada las fuerzas con las que se consuma, sabré cumplir con mi deber" (1)... Astete, después, obligado por las circunstancias, libraría combate con las naves inglesas y concluida la lucha por el avance de las sombras nocturnas, aprovechando de la oscura grisiedad nocherniega, eludiría el cerco de los dos navíos antagonistas, dejando, con gran pericia, invicto, las aguas de Pacocha.

Cuando se inició la contienda de 1879, Astete fue enviado a los EE. UU. de Norteamérica con la misión de lograr en este país la adquisición de unidades navales. Este empeño, por falta de medios económicos, no se pudo concretar.

En tanto, ha concluido la épica campaña del **Huáscar**. Tras la inmolación de Angamos se estableció por el enemigo el dominio del mar y el bloqueo del Callao. Pero la lucha continúa. La escuadra chilena bombardea sucesivamente nuestro puerto y los indefensos pueblos costeros. Los defensores peruanos, por su parte, logran hundir el **Loa**, la **Covadonga** y una lancha cañonera más. A Astete vésele a entonces, en el

---

(1) Gamio Palacio, Fernando. **Semblanzas Heroicas**, edición Concejo Provincial de Lima; Lima 1941, pág. 94.

Callao, como comandante de las Baterías del Norte, primero, y, después asumiría la Jefatura Militar y Política de la Plaza del puerto.

Ante lo infructuoso del bloqueo, y acaso con el ánimo de alardear una supremacía que en los hechos en nada era constatable, el Comandante de la escuadra bloqueadora oficia al jefe de la Plaza del Callao exigiéndole, en el plazo perentorio de 24 horas, la entrega de los buques **Unión** y **Rímac**, amenazando que en el caso de no realizarse lo exigido, Chorrillos, Ancón y Chancay serían bombardeados. Astete, en respuesta, lo reta a atacar el puerto bajo su defensa: "Honroso sería para V.E. avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el papel de mero espectador en el largo plazo de cinco meses, desde que el bloqueo fue iniciado" (2). El almirante chileno prefirió bombardear los pueblos desguarnecidos.

Llegado el 16 de enero de 1881, perdida la batalla de Miraflores, Astete ordena la voladura de las unidades que, en el mar, conformaban hasta entonces sus escuetas fuerzas. De este modo, el héroe debió soportar y sufrir la desaparición, por mandato propio, de sus defensas nunca rendidas.

Después, su cautiverio, y luego de ello el agobio moral que implicaba el oprobio de la ocupación. Más un destino singularmente encomiable le deparaba la historia al capitán de navío Luis Germán Astete, el integérrimo marino, Héroe de Pacocha y respetado Jefe Militar en la plaza defensiva —la del puerto del Callao— que se le encomendara. Sabedor de que en los másculos parajes de la sierra luchaban, bajo la conducción de Cáceres, animosas fuerzas, puso a servicio de tan noble empeño su invicta espada... La expresión viril y relevante de La Breña hacen que la actitud del héroe se dé totalmente identificada al elevado ideal que, enhiesta y vívida, sostenía la resistencia peruana.

En el segundo semestre de 1882 se difunde el rumor sobre subterráneos entendimientos con los chilenos y se produce el "grito de Montán" que propiciara Iglesias. Ello, aunado al clima de anarquía que generara la dimisión de Piérola, ofrecía a la nación un panorama desalentador.

Y en este estado de cosas llegamos a 1883. En efecto, Montero, asentado en Arequipa —con la representación de la jefatura del Estado por la cautividad de García Calderón en Chile—, permanecía inactivo, por el mismo hecho de la ausencia de acciones existente en la región; en el norte, ya lo hemos dicho, el coronel Iglesias habíase pronunciado de-

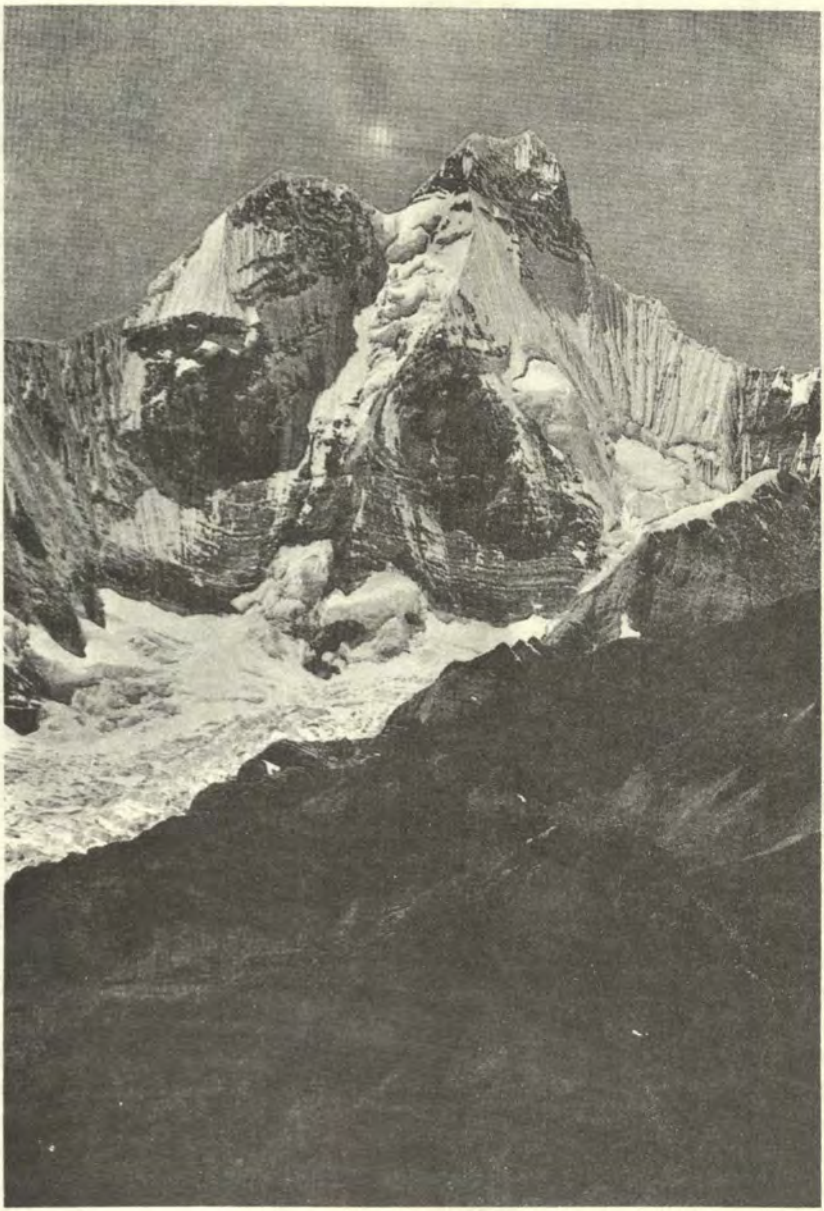
(2) Ibid., pág. 109.

cidido partidario de procederse a las negociaciones con el enemigo en miras a la celebración de un tratado de paz. De esta forma, inactiva en el sur y fuertemente influidas hacia el cése de las hostilidades las regiones del norte, la resistencia peruana, que tenía en Cáceres su mentor por antonomasia, se circunscribía, en el primer semestre de 1883, a los territorios vecinos de las sierras centrales, de Junín y de Lima principalmente. Las circunstancias, pues, están dadas y La Breña –que en adelante sólo habrá de atenerse a sus hombres y a su espíritu– delínea en su sacrificado periplo lo que habrá de ser su tercer y glorioso momento. su proyección al norte, teniendo como base física el suelo y las sierras ancashinas. Busca el encuentro decisivo contra la ignominia de la presencia extranjera. Cáceres, indesmayable, no cejaba en la organización de sus batallones ni tampoco en sus esfuerzos por equiparlos y dotarlos de armamentos.

Por su lado, el mando chileno había decidido, al término del primer trimestre del año, 1883, concluir de una vez por todas con la tenaz permanencia vecina de las fuerzas caceristas y con tal fin organizó y desplazó desde Lima tres divisiones que, desde puntos diferentes, debían atacar y aniquilar a las fuerzas componentes de la resistencia peruana.

Fue ante lo sombrío y funesto de esta perspectiva que el héroe de Pacocha y sostenedor invicto de la defensa del Callao resolvió prestar su concurso personal al laudable y patriótico empeño del conductor de La Breña y sus denodadas huestes.

Lo demás lo informa la historia. La resistencia peruana en la prosecusión de sus gestas hace nuevamente del centro del territorio patrio el amplio teatro de sus esforzadas operaciones. Incrementada con las fuerzas que provee Recavarren de Arequipa, una de sus alas, bajo la conducción de Cáceres irrumpe en Huacho y Chancay, donde sostiene un enfrentamiento con fuerzas enemigas; la otra, comandada por Recavarren, se proyecta sobre Ancash... Vendrá después la marcha de los defensores en aquel periplo que antecedería a la campaña final. De las sierras de Canta a Chicla. Después, La Oroya. Posteriormente, Tarma, a donde arribaron el 20 de mayo. Fue en esta ciudad que el consejo de guerra celebrado había resuelto enfrentar decisiva y finalmente al enemigo en el norte. Y así, en miras a este objetivo, La Breña reanudó su esforzado itinerario. De Tarma a Junín. A Pasco, después. En Cerro de Pasco se conformó y organizó definitivamente el Ejército del Centro. El capitán de navío Luis Germán Astete comanda la 4ta. División de Infantería. Siguióse a Ambo. Continuóse a Huánuco, a donde llegaron en las postrimerías de mayo. De Huánuco, por el paso de Aguamiro, un afluente del Marañón, la decidida y frontal ruta hacia Ancash el 9 de junio. El arribo a Chavín, en la provincia de Huari, tras vencer vías abruptas y fragosas, despeñaderos fatales en las que se desbarrancaron muchas acémilas, lo que motivó que en muchos tramos la artillería fuese llevada en



*... tras vencer vías abruptas y fragosas, con despeñaderos fatales, los esforzados cuadros de La Breña arribaron a Chavín, en la provincia de Huari...*

piezas por los mismos hombres. El esfuerzo había sido verdaderamente sobrehumano. (*"Estoy muy bien de salud aunque ya muy trabajado y la edad se resiente un poco para esta vida tan activa"... "Mucho deploro los miedos y las lágrimas; mas tengan fe y entereza en la Providencia, que mucho espero de ella"... "Como ustedes se conserven bien, todo lo demás es poco para mi"*. Carta, en un momento de la campaña, del héroe a sus menores hijos en Lima) (3). En Chavín, la esforzada hueste descansó en algo su fatiga y consiguió algunos alivios en sus necesidades. Los esforzados guerrilleros permanecieron aquí hasta el día 14 de junio, en que, muy de mañana, reiniciaron la marcha rumbo a Huaraz.

El camino emprendido exigía tramontar la empinada cadena montañosa que en aquellas sierras acusan los Andes. Se trata de los ásperos y escarpados tramos del paso nevado de Ahuarcancha. Por fin, vencida la media tarde, llegaron al punto en que debía iniciarse la ascensión. "Otras tropas que no fueran las que obedecían a Cáceres habrían retrocedido, como lo hicieron poco después los chilenos, pero los soldados del ejército del centro estaban hechos a estas jornadas y con ánimo invencible emprendieron la ascensión, que se extiende por más de dos leguas, a través de caminos peligrosos. El parque y la artillería hubo que conducirsé a hombros, pero a las seis de la tarde llegaron a la cumbre" (4).

El cansancio y agotamiento obligó entonces a los esforzados combatientes, vencidas ya las duras exigencias, a tomar descanso. Con todo, no se dejaron de dictar las disposiciones imperativas y necesarias. El requerimiento más urgente lo constituía la consecusión de acémilas para el transporte del parque y la conducción de los enfermos. Finalmente, en horas en que ya moría el día, las abnegadas fuerzas entraron en Huaraz. La ciudad los recibió con sus casas embanderadas. Prosigue después la marcha heroica. De Huaraz a Carhuaz, de Carhuaz a Yungay. Allí, el destacamento de Recavarren, que venía de Huaylas perseguido por Gorostiaga, se une a las tropas que llegaban con Cáceres.

En este momento, en el vasto escenario de las operaciones queda delimitada la posición de las fuerzas en oposición. En el norte, las tropas de Gorostiaga negaban todo posible paso a los combatientes peruanos; al sur, el ejército de Arriagada, con 3,000 hombres ocupando Recuay, igualmente cerraban en estos espacios cualquier intento de retirada por parte de los nuestros; al oeste hallábase la Cordillera Negra que, si bien es cierto era franqueable sin mayor esfuerzo, conducía, sin embargo, a las pampas desérticas vecinas a Casma donde tenía fuerzas

---

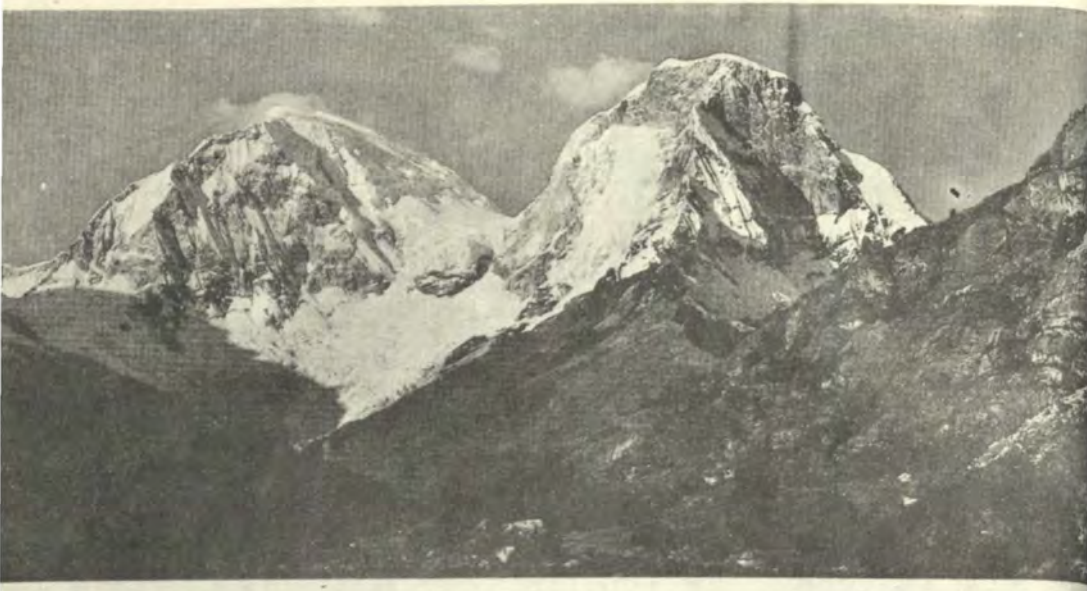
(3) Gamio Palacio... Op. cit., pág. 116

(4) Vargas Ugarte, S.J., Rubén: **HISTORIA GENERAL DEL PERU, La República**, Tomo X, Editor Carlos Milla Batres; Lima 1971, pág. 273



*Imposibilitado, en el Callejón de Huaylas, el paso de las fuerzas peruanas por los lados norte, sur y oeste, también negativa, erguíase, formidable, la granítica y glacial expresión de la Cordillera Blanca...*

el adversario; al este, finalmente, erguíase, formidable, la granítica y glacial expresión de la Cordillera Blanca mostrando al coloso Huascarán. Así, en este marco de las fuerzas, la realidad presentaba, de pronto, en forma descarnada, que los cuadros de La Breña se hallaban encerrados. Impuesto el reto, la resistencia peruana adopta una trascendental y célebre determinación, una decisión que ha de demandar arduos esfuerzos, constante riesgo y, aun, sacrificios. Por lo demás, es lo exacto a hacer. Habrá de vencerse la cordillera. De este modo, hecha una y firme voluntad, las fuerzas peruanas iniciaron también en estos espacios el penoso ascenso... La inclemencia gélida y persistente de la nieve, la furia de los ventisqueros, los tramos de vértigo entre la roca de los abismos. Venciendo los duros embates del tiempo y las rocosidades andinas,



*En el adverso marco de verse peligrosamente encerrada, la resistencia peruana asumió una épica decisión: vencer la cordillera. De este modo, orientados hacia el paso del Llanganuco, los combatientes peruanos iniciaron el nuevo y penoso ascenso, a través de los duros y escarpados caminos de aquella fragosa ruta.*

los breñeros se orientan al paso cordillerano del Llanganuco. Y, en un hecho ilustre y de gloria, coronan la altura y alcanzan la falda oriental del dorso nevado y montañoso. En cuanto a Astete, es de imaginarse cuánto y en qué modo para el pundonoroso marino habían variado las exigencias que debió afrontar a lo largo del cambiante itinerario de la defensa en la que actuaba comandando una división de tierra; ahora, a caballo en las distintas y arduas travesías debió soportar los rigores del clima, las incomodidades propias de la guerra de guerrillas y las marchas forzadas "con verdadera entereza moral" como nos dice uno de sus biógrafos. Atendía sus necesidades personales con su propio peculio ***("se sufre la carestía y la carencia de todo; aparte el rancho, cuesta un triunfo conseguir pan, azúcar y otras cosas necesarias"... "Ya he agotado casi todo lo que traje, porque a pesar de lo económico que me he vuelto, aquí las cosas valen el cuádruple que en Lima y lo mismo por los***



*Las fuerzas del pequeño ejército peruano y su abnegado afán de tramontar la cordillera . . . La inclemencia gélida y persistente de la nieve, la furia de los ventisqueros, los tramos de vértigo entre la roca de los abismos.*

***pueblos de tránsito***". Carta, en otro instante del itinerario esforzado y heroico, a sus menores vástagos de su hogar en Lima). (5).

Las abnegadas fuerzas, superado y hecho deleznable el encierro en que se habían visto, llegan después a Pomabamba. A continuación, a Conchucos. Alcanzan posteriormente los límites departamentales entre Ancash y La Libertad. Continúan en su proyección para llegar seguidamente a Tres Cruces, en las proximidades de Huamachuco. Allí el 7 de julio, en una junta de guerra en la que los primeros jefes de cuerpo emitieron opinión, se decidió librar combate. La Breña contaba con una fuerza de 1,400 hombres a entonces. El día 8 las fuerzas de la resistencia se ubicaron en el cerro Corculla. El servicio de vigilancia ene-

(5) Gamio Palacio ..., Op. cit., pág. 116

migo captó la presencia peruana. Se sucede el hecho de que los chilenos abandonan la ciudad buscando resguardo en el amurallado cerro Sazón. En fecha 9 de julio los combatientes de La Breña irrumpen en el poblado, se apoderan de pertrechos, víveres y ropas dejadas por los chilenos; después, sus fuerzas se distribuyen en disposiciones de batalla.

El día 10, de mañana, producido tras tensas horas contacto de fuegos, la tercera división peruana entró, plena, a la lucha; le siguió, por el ala izquierda, la primera división; por el centro, la segunda y la cuarta, dirigida por Astete, acometió por el ala derecha...

Se suceden cinco horas de duro combate. Los enemigos ceden retrocediendo a sus primeros puestos. La Breña avanza sus fuerzas en las faldas del cerro Sazón inmediatas a las posiciones adversarias...Entonces ocurre lo inesperado: en las largas horas de la lid se les han agotado a los combatientes peruanos las municiones. Apercibidos de este impensado y fortuito hecho las fuerzas enemigas se rehacen; concentran después cerrado fuego sobre sus perseguidores de momentos antes. Luego lanzan, en sucesivas cargas, su caballería. Los rifles de los peruanos carecen de bayonetas, de modo que no pueden oponer en su defensa sino golpes de culata... La victoria, tan próxima a los de La Breña, se desvanece definitivamente. Los jefes peruanos perecen en su mayoría. La cuarta división, diezmada también, se mantiene, empero, firme en los terrenos que alcanzara y su jefe sigue combatiendo al frente de ella. El comandante Astete precede siempre a sus mermadas huestes, en lo cruento y desfavorable del combate. Voces peruanas le previenen cejar y retroceder. Más no es ése el ánimo del bravo marino. Su estima de la honra y de la causa que defendía —la de su amada patria— le señalaban, inequívoco, el camino a seguir allí.:. De esta forma, de pronto, en lo duro y adverso de la refriega, el valeroso oficial se abate... Cae... Una bala enemiga ha impactado en él. Una huella roja, que acrece con los instantes, indica que es en la frente en donde se ha alojado... Fortalecidos por su ejemplo, sus subordinados continúan con valentía y brío la lid; de esta forma, en torno del cadáver del héroe caen y mueren también los oficiales y soldados de la cuarta división, a modo de una siempre presente guardia ante los restos mortales de su egregio y pundonoroso jefe. Así, en el grandioso escenario de la lucha, Huamachuco emerge como otro sublime cuadro de los inmortalizados en la defensa de la Patria, como Angamos, como Arica, como los campos de San Juan, Chorrillos y Miraflores.

Desde las postrimerías de 1800, los restos del capitán de navío Luis Germán Astete se guardan en la Cripta de los Héroes.

# El Testamento Marítimo

*Mario F. Cavagnaro Basile*

El Código Civil, vigente a partir del 14 de noviembre de 1984, legisla la figura del Testamento Marítimo en sus artículos 716 al 720 (Capítulo Sétimo del Título II de la Sección Segunda del Libro IV). Dicha normatividad desarrolla una interesante reglamentación que seguidamente vamos a analizar, concordándola con la que el mismo Código introduce para el Testamento Militar (artículos 712 al 715) por la íntima interrelación entre uno y otro.

La necesidad de regular el Testamento Marítimo no es nueva en el ordenamiento legal del Perú, por cuanto fue prevista por el Código Civil de 1936 (artículo 698) y por el Código de 1852 (artículos 675 y 677), aunque de un modo muy general sin ocuparse de ciertos requisitos esenciales para rodear este acto de todas las garantías para su validez legal. En vista de ello, si bien el Testamento Marítimo no es una institución nueva en nuestra legislación, si lo es la forma en que ha sido reglamentada actualmente.

Antes de abordar lo que es materia de este artículo, nos vamos a permitir efectuar una breve disgregación, a fin de permitir comprender con mayor propiedad lo que es un testamento. La persona humana es sujeto de derecho desde su nacimiento y la muerte le pone término definitivo, la que a su vez determina que sus bienes, derechos y obligaciones se transmitan a sus herederos. La Ley Civil establece la existencia de seis órdenes o categorías en que se encuentran agrupados los herederos, los que determinan la forma en que esas personas son llamadas a concurrir a una herencia. Pertenecen al primer orden los hijos y demás descendientes; al segundo, los padres y demás ascendientes; al tercero, el cónyuge quien también concurre con los del primer y segundo órdenes; al cuarto, quinto y sexto, los parientes colaterales del segundo (hermanos), tercero (tíos) y cuarto (primos) grados de consanguinidad.

Mediante la sucesión testamentaria, vale decir, por el otorgamiento de alguno de los testamentos que la ley prevé, una persona puede disponer de sus bienes, total o parcialmente, para después de su muerte y ordenar su sucesión dentro de los límites de la Ley y utilizando las formalidades respectivas. Los testamentos que comunmente se conocen como declaración de última voluntad, son de las siguientes clases: por escritura pública, cerrado, ológrafo, militar y marítimo. Objeto de las presentes líneas es analizar brevemente el Testamento Marítimo.

Según Emilio Valverde (1), el antecedente nacional de los Testamentos Marítimos se encuentra en la Legislación

Colonial (art. 4, Título VI, Tratado 6 de las Ordenanzas Españolas de la Armada de 1748), cuyo origen se remonta al Fuero Juzgo (Libro II, Título V, Ley II). Cabe señalar también que en el artículo 722 del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, se establece como atribución del Capitán o de quien tuviera el mando de un buque, recibir la declaración de última voluntad de los pasajeros, oficiales y tripulantes, ante la presencia de dos testigos. Señala ese numeral que esos testamentos tienen un plazo de duración de hasta 30 días posteriores de la llegada a puerto de la nave, salvo que el testador falleciere durante el viaje.

Después de este paréntesis y centrándonos en el tema del trabajo, acotaremos que el artículo 716 del Código Civil en vigencia, preceptúa que durante la navegación acuática pueden otorgar testamento los jefes, oficiales, tripulantes y cualquier otra persona que se encuentre embarcada en un buque de guerra peruano. Este mismo derecho asiste durante la navegación, a los oficiales, tripulantes, pasajeros y cualquier otra persona que se encuentre a bordo de un mercante de bandera peruana, sea de travesía o de cabotaje, o en un barco dedicado a faenas industriales o a fines científicos. El artículo citado hace una importante precisión al señalar que los Testamentos Marítimos se pueden otorgar durante la navegación acuática, lo que significa, en el caso del Perú dadas las modalidades de navegación existentes, que están comprendidas la marítima, la fluvial y la lacustre. Resulta muy importante la utilización de esta clase de lenguaje, por cuanto existen legislaciones que al regular el Testamento Marítimo se refieren solamente a los navegantes en viajes marítimos, excluyendo sin justificación a las actividades fluviales y lacustres. En el Código Civil de 1936 no se hacía distingo sobre este particular; el art. 698 se limitaba a señalar que los navegantes podían testar ante el Capitán o ante quien tuviera el mando del buque y en presencia de no menos de dos testigos, circunscribiendo el plazo de su vigencia hasta 30 días posteriores de la llegada a puerto de la nave. Así también, el artículo 675 del Código de 1852 establecía que los navegantes podían testar ante el Capitán o ante el que tuviera el mando del buque y en presencia de dos testigos. Es de apreciar que en ambos Cuerpos Legales, la facultad de otorgar un testamento marítimo se extendía a las diversas formas o modalidades de navegación que han existido y existen en nuestro país.

Siendo como queda dicho que en la legislación nacional el denominado Testamento Marítimo puede ser otorgado en cualquiera de las clases de navegación, su denominación es un tanto contradictoria puesto que da la impresión que el adjetivo "marítimo" sea para circunscribir esta facultad a la navegación en el mar, cuando es todo lo contrario. Estimamos que hubiera sido más apropiado llamarlo "Testamento de los Navegantes", por ser un concepto de mayor amplitud y que no se presta a interpretaciones equivocadas. Incluso, pudo aprovecharse la oportunidad de reforma de la legislación civil para que esta concepción también comprendiera a las personas que viajan a bordo de una aeronave, lo que en nuestra opinión hubiera constituido una verdadera innovación.

A continuación pasaremos a exponer de modo esquemático las principales características del Testamento Marítimo, tal como ha sido regulado en la

legislación vigente, en vista que consideramos que estos aspectos deben ser de conocimiento generalizado para quienes de una u otra manera se encuentren en la necesidad de otorgarlo o en la obligación de formalizarlo para que tenga validez legal. Dichas características son las siguientes:

a) debe ser otorgado ante quien tenga el mando del buque o ante el oficial en el que éste delegue esa función. Si el testamento lo va a otorgar el comandante del buque, se hará ante quien le siga en el mundo;

b) deben intervenir dos testigos que presencien el acto;

c) debe constar por escrito y ser firmado por el testador (persona que otorga el testamento), por la persona ante la cual es otorgado y por los dos testigos;

d) debe ser extendido en duplicado (original y copia) y ambos ejemplares ser firmados por las personas indicadas en el acápite anterior;

e) debe ser anotado en el diario de bitácora, dejándose constancia de este hecho en los dos ejemplares del testamento por quien ejerce el mando del buque;

f) debe quedar el testamento (original y copia) en poder y con la documentación del capitán de la nave; y,

g) caduca a los tres meses de haber desembarcado definitivamente el testador y permanecer con vida. Este plazo puede extenderse hasta un año si el testamento tuviera los requisitos de un ológrafo, esto es, que haya sido totalmente escrito, fechado y firmado por el propio testador.

Pasemos ahora a analizar sucintamente las aludidas características. En primer término, la Ley exige que el Testamento Marítimo sea otorgado ante quien tenga el mando del buque o ante el oficial en el que se delegue esa función. Se reconoce mediante esta exigencia la calidad de máxima autoridad a bordo del capitán o comandante de la nave, quien por mandato de la Ley da fe de la realización de un acto de suma importancia como es el recibir la declaración de última voluntad de una persona. Esta atribución la puede delegar, pero siempre bajo la exigencia que sea a otro oficial; lo que excluye por principio a cualquier individuo que no ostente esa calidad. Tratándose del testamento que deba otorgar el capitán o comandante del buque, necesariamente deberá hacerse ante quien le siga en el mando; no cabe según la normatividad vigente, que se pueda delegar esta función a ningún otro oficial, pues obligatoriamente se tendrá que formalizar ante el que le siga en el mando.

Se exige que intervengan dos testigos requisito de importancia también porque obliga a precisar que clase de personas no pueden ser testigos. Preceptúa la Ley (art. 705) que están impedidos de ser testigos testamentarios: los que son incapaces de otorgar testamento, los sordos, ciegos y mudos, los analfabetos; los herederos y legatarios en el testamento en que son instituidos, así como sus cónyuges, ascendientes, descendientes y hermanos; los que tienen con el testador los vínculos de familiaridad indicados anteriormente; los acreedores del testador que no puedan justificar su crédito sino con la declaración testamentaria; el cónyuge y los parientes del capitán o de quien le sigue en el mando del buque o del oficial en el que se ha delegado la función de recibir el testamento (**nota**: este impedimento está referido en el artículo citado al cónyuge y parientes del notario, pero por extensión cabe

aplicarlo a los que reciben la declaración de última voluntad en un testamento marítimo); el parentesco alcanza hasta el cuarto grado de consanguinidad (primos) o segundo de afinidad (suegros y cuñados); y por último, tienen también impedimento de ser testigos testamentarios los cónyuges en un mismo testamento.

Otro de los requisitos del Testamento Marítimo es que debe constar por escrito y ser firmado por el testador, por la persona ante la que es otorgado y por los dos testigos intervinientes. La formalidad escrita es una exigencia no solo para esta clase de testamento, sino para todos los otros testamentos. La Ley no admite la existencia de testamentos verbales. Así mismo, al prescribirse que el testamento marítimo deba ser escrito, no significa que sea manuscrito por el testador sino únicamente que tenga la forma de un documento redactado y firmado; ello posibilita que estos testamentos, a diferencia de los ológrafos, puedan ser extendidos utilizando una máquina de escribir, aunque también podrían ser escritos por el testador de puño y letra.

Al exigirse que estos testamentos sean anotados en el Libro de Bitácora y dejarse constancia de ello en ambos ejemplares, se parte del principio que debe haber un documento oficial que sirva para dar fe efectivamente que ese testamento fue realmente otorgado y que la fecha en que se hizo corresponde a la que aparece en el propio documento que contiene la declaración de última voluntad.

Extendido el Testamento Marítimo con las exigencias arriba expuestas, el Capitán o Comandante de la nave debe proceder del modo siguiente:

a) si la nave arriba a puerto extranjero en el que hubiera cónsul peruano, el Capitán o Comandante del buque le entregará una copia del testamento, bajo cargo. El referido cónsul por su lado, remitirá la copia de ese Testamento al Ministerio de Marina si el mismo fue otorgado en un buque de guerra o a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas si se otorgó en un buque mercante, o dedicado a faenas industriales o a fines científicos.

b) si la nave arriba directamente a puerto peruano sin haber hecho escala en puerto extranjero en que hubiera agente consular peruano, el Capitán o Comandante de la embarcación entregará ambos ejemplares del testamento al Ministerio de Marina si éste fue otorgado en un buque de guerra o a la Capitanía de Puerto de destino para su remisión a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas si el testamento se otorgó en un buque mercante o dedicado a faenas industriales o a fines científicos.

c) si la nave arriba a puerto peruano después de haber hecho escala en puerto extranjero en que había cónsul del Perú, procederá a entregar la copia del testamento que obra en su poder al Ministerio de Marina, si hubiera sido otorgado en un buque de guerra; o a la Capitanía de Puerto para su posterior envío a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas si se otorgó en un buque mercante o dedicado a faenas industriales o a fines científicos.

Cumplidos los trámites administrativos precedentes, la Autoridad Naval remitirá uno de los ejemplares del testamento al Juez de Primera Instancia en lo civil de la provincia donde el testador tuvo su último domicilio, archivando la otra copia. El Juez, a pedido de los presuntos herederos o legatarios, procederá a comprobar el testamento, vale decir, estable-

cer mediante un procedimiento sumario si las firmas que aparecen en el testamento son auténticas, y su posterior protocolización notarial.

Si el testador fallece durante el viaje, se agregará a cada una de las copias del testamento, copia certificada del acta de defunción extendida a bordo, y al arribar a puerto se actuará del modo indicado en los acápites a), b) y c) y en el párrafo anterior.

Manifestamos al inicio de este trabajo que era necesario concordar la reglamentación del Testamento Marítimo con la que el mismo Código Civil (artículos 712 al 715), preceptúa para los Testamentos Militares. Señala la Ley que pueden otorgar Testamento Militar los miembros de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas Policiales, que en tiempo de guerra estén dentro o fuera del país, acuartelados o participando en operaciones bélicas; también lo pueden otorgar las personas que sirvan o sigan a dichas fuerzas, así como los prisioneros enemigos que estén en poder de esas fuerzas y los prisioneros peruanos en manos del enemigo. Esta precisión de la norma nos permite observar que en caso de guerra, los testamentos que se otorguen a bordo de un buque de guerra nacional o en un mercante que participa en las hostilidades, deberá adoptar la modalidad y requisitos de un Testamento Militar, en razón a que los preceptos de los Testamentos Marítimos, tal como han sido consignados en el Código Civil vigente, se circunscriben a períodos de paz. Consideramos importante realizar este distingo entre uno y otro testamento, por cuanto sin pretender que estas breves notas signifiquen una investigación profunda del tema tratado, contribuirán a difundir el conocimiento de esta realidad entre el personal que en alguna ocasión pueda encontrarse en la urgencia de otorgar testamento o de actuar como funcionario encargado de dar fe o intervenir como testigo en un acto de esta naturaleza. Por consiguiente, y como queda dicho que en tiempo de guerra los testamentos otorgados a bordo deberán adoptar la modalidad y requisitos de un Testamento Militar, su formalización es un tanto más elástica que la de los Testamentos Marítimos. Así, su otorgamiento podrá hacerse ante un oficial o ante el jefe del destacamento, puesto o comando al que se encuentre asignado el testador, aunque éste último no tenga la clase de oficial. Entendemos claro está, que si el testador es un oficial, su testamento deberá ser otorgado ante un oficial. Incluso, la Ley permite que pueda otorgarse ante el médico o el capellán cuando el testador se encuentre herido o enfermo. En cualquiera de los casos deberán intervenir dos testigos, extenderse por escrito y ser firmado por el testador, por la persona ante quien se otorga y por los testigos.

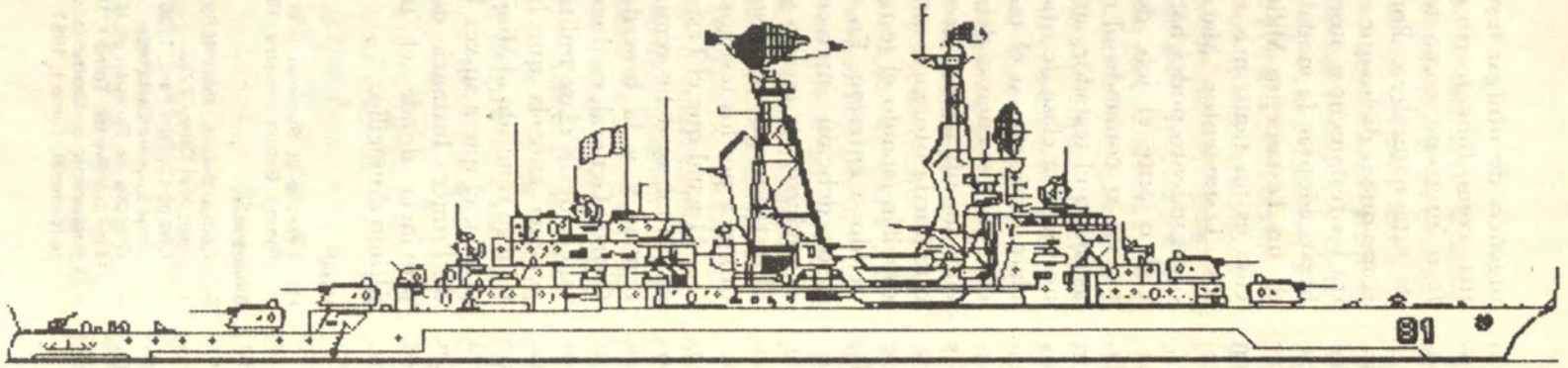
Al igual que el Testamento Marítimo el Militar se debe remitir por conducto regular y a la brevedad, al respectivo Cuartel General, en donde se dejará constancia de la clase militar o mando de la persona ante la que ha sido otorgado y luego remitido al Ministerio que corresponda, el que a su vez lo enviará al Juez de Primera Instancia de la capital de la provincia donde el testador tuvo su último domicilio.

**Nota:**

(1) Derecho de Sucesión en el Código Civil Peruano Tomo I. Emilio Valverde, 1951.

**Bibliografía:**


- Código Civil del Perú, 1852. Juan José Calle - 1928
- Código Civil del Perú, 1936 Jorge Eugenio Castañeda
- Derecho de Sucesión en el Código Civil Peruano Emilio Valverde. Tomo I, 1951
- Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional. Tomo I, 1951




# B.A.P. Almirante Grau

*Estructura del buque insignia de la Armada Peruana realizada en un computador por el Sr. Jaime de los Ríos Boggio*

# La Asamblea de la Organización Marítima Internacional y su XIII Período de Sesiones

*Capitán de Navío A.P.*
*César Linares Velásquez*

**Antecedentes:**

La Organización Marítima Internacional (OMI) se creó en 1959 con el título de Organización Colsultiva Marítima Intergubernamental.

Su actual denominación data del 22 mayo 1982. Estaba encargada de varias responsabilidades; entre las más importantes de éstas, figuraban mejorar la Seguridad de la Navegación Mercante mundial, facilitar el Comercio Internacional por la vía marítima y prevenir la contaminación del mar por los buques.

Es entonces la Agencia Especializada del sistema de las Naciones Unidas cuyas actividades están única y totalmente vinculadas al campo marítimo. Los objetivos de la Organización, determinados en el Art. 1 de su Convenio Constitutivo (según quedó enmendado en 1975), son, entre otros, proporcionar el mecanismo de cooperación entre los gobiernos en el campo de las regulaciones gubernamentales y de las prácticas relacionadas con asuntos técnicos de toda clase que afecten al transporte marítimo comprometido en el Comercio Internacional, para alentar la adopción general de las normas prácticas más elevadas en asuntos concernientes a la seguridad marítima, a la eficiencia de la navegación, a la prevención y control de la contaminación marina desde buques y tratar sobre asuntos legales relacionados con tal efecto.

**Estructura:**

La Organización está constituida por la Asamblea, el Consejo, cinco Comités especializados y una Secretaría. Los Comités son el Comité

de Seguridad Marítima (1960), el Comité Jurídico (1967); el Comité de Protección del Medio Marino (1968), el Comité de Cooperación Técnica (1969) y el Comité de Facilitación (1973).

La Asamblea está integrada por representantes de todos los Estados miembros. Es el órgano de gobierno supremo de la organización. Determina su política, decide sobre su programa de trabajo y aprueba el presupuesto al que contribuyen todos los Estados miembros conforme a una escala de cuotas convenida. Se encarga también de elegir a los miembros que han de integrar el Consejo de la OMI, el cual dirige los asuntos de la Organización en el tiempo que media entre los períodos de sesiones de la Asamblea. Corresponde a la Asamblea la aprobación de recomendaciones acerca de reglamentos relativos a seguridad marítima, prevención de la contaminación del mar u otras cuestiones conexas que le sean presentadas por el Comité correspondiente; generalmente, la Asamblea se reune en Londres y celebra períodos de sesiones ordinarias una vez cada dos años.

El Consejo, sujeto a la autoridad de la Asamblea, es el órgano supervisor del programa de trabajo de la Organización y cumple las funciones de órgano de gobierno entre las sesiones de la Asamblea. Está integrado por representantes de 24 gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea con un mandato de dos años, y de ordinario se reune dos veces al año. Está en marcha un proyecto de enmienda que, propuesto en 1979, podría elevar a 32 el número de miembros elegidos por la Asamblea.

**13 período de sesiones de la Asamblea** (07-18 noviembre 1983)

Delegados de 107 Miembros de la OMI concurrieron en el mes de noviembre al 13 período de sesiones de la Asamblea de la Organización. Como se sabe, la Asamblea es el órgano principal de la OMI y normalmente se reune una vez cada dos años para aprobar las acciones del Consejo, de los Comités y cuerpos subsidiarios durante el período bianual, así como para disponer los preparativos para las futuras actividades.

Este período de sesiones tuvo la novedad singular de ser la primera vez que la Asamblea se reune en las instalaciones de su nueva sede, la cual fue inaugurada en su momento por la Reina Elizabeth II. Como Presidente de la Asamblea resultó elegido el Secretario de la Oficina de Economía Marítima de Polonia Sr. R. Pospieszynski.

Una de las tareas más importantes de la Asamblea fue elegir a los Miembros del Consejo para su mandato de los dos siguientes años.

La Asamblea aprobó el programa de trabajo de la Organización y el presupuesto para 1984–85. Del total de 25'772,000 dólares, para 1984 corresponde 12'593,800 y para 1985 la cantidad de 13' 178,200 dólares.

El presupuesto del año anterior estaba fijado en 24.1 millones de dólares.

La Asamblea aprobó la convocatoria de una conferencia diplomática para la primavera de 1984 (otoño en nuestro país) con dos tareas principales. Una es la adopción de un nuevo Convenio Internacional sobre la responsabilidad y compensación en conexión con el transporte por mar de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. La otra es revisar los protocolos de dos convenios existentes relacionados con la responsabilidad y compensación por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, los cuales fueron aprobados en 1969 y 1971 respectivamente. Lo básico es levantar los límites de la responsabilidad contenida en los Convenios.

La Asamblea aprobó también convocar simultáneamente dos conferencias en 1986. El propósito de la primera es introducir un sistema armonizado de Reconocimiento y Certificaciones en el contexto del Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS). La segunda conferencia introducirá este sistema en el contexto del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 y a la vez considerará la inclusión de una serie de enmiendas a este convenio ya aprobadas por la Organización, consistente en la introducción de la enmienda mediante el procedimiento denominado Aceptación Tácita.

Similar armonización de los requerimientos de inspección y certificación del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por buques 1973, modificada por su Protocolo del 1970 (MARPOL 73/78), será realizada mediante el procedimiento de la Aceptación Tácita.

Las enmiendas al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 fueron aprobadas por la Asamblea en la Resolución A.513 (13). Estas enmiendas consideradas por el Comité de Seguridad Marítima en su 47 Período de sesiones, realizado en 1982, extiende las zonas tropicales situadas frente a la costa de Chile, específicamente en los textos de los Artículos 47 y 48 de dicho Convenio. Las enmiendas entrarán en vigor un año después de su aceptación por la 2/3 partes de los Estados contratantes del Convenio. La Resolución concluye instando a todos los Estados Miembros interesados a que acepten las enmiendas lo antes posible.

En total, la Asamblea aprobó 45 Resoluciones que tratan sobre materias diversas desde las medidas para prevenir actos de piratería hasta los asuntos técnicos administrativos.

**Resoluciones Administrativas**

Las Resoluciones sobre los asuntos administrativos fueron aprobadas en base a las recomendaciones del Comité de Trabajo constituido en la Asamblea para tales fines. La Presidencia del Comité recayó en el Delegado de Jamaica.

Las Resoluciones preparadas por dicho Comité están relacionadas con los siguientes asuntos:

– **Resolución A.546 (13)**

Llamamiento al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, a otros organismos Internacionales y a países donantes para que presten apoyo al programa de cooperación técnica de la OMI.

La Universidad fue establecida en Malmo, Suecia, en el mes de julio 1983, para proporcionar entrenamiento avanzado a personal superior de los países en desarrollo. La Resolución se refiere a la necesidad vital de otorgar a la Universidad una base segura de financiamiento y en tal sentido llama a los gobiernos y otras instituciones a incrementar su apoyo. Igualmente recomienda el establecimiento de un consorcio para asegurar las contribuciones en base a la conformación de un Grupo de Trabajo abierto a todos los Estados Miembros.

– **Resolución A.547 (13)**
**Locales y medios de la sede**

Expresa su más profundo reconocimiento a su majestad la Reina Elizabeth II por haber presidido la Ceremonia de Inauguración Oficial de los Locales de la nueva sede, al gobierno del Reino Unido por su incesante apoyo y alto grado de prioridad que otorga al nuevo edificio, así como por la satisfactoria terminación del proyecto y a los Gobiernos Miembros por sus obsequios para los Locales.

– **Resolución A.548 (13)**
**Directrices para el alquiler de las instalaciones de Conferencias de la Sede de la OMI.**

Establece los lineamientos básicos para todo cuanto se convierte en relación con el alquiler de la sala de Conferencias principal y demás instalaciones cuando la Organización no haga uso de ellas.

– **Resolución A.554 (13)**
**Plan de trabajo a largo plazo de la Organización (Hasta 1990)**

La Resolución, que también ha sido considerada por el Comité Técnico de Trabajo de la Asamblea, enumera los Asuntos que la Organización acometerá en el período que finalizará en 1990.

Asimismo pidió a los organismos componentes de la OMI tengan presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia por año.

– **Resoluciones Técnicas**

La mayoría de las Resoluciones presentadas a la Asamblea fueron preparadas por los Comités Técnicos Principales de la Organización, el de Seguridad Marítima, y el de Protección del Medio Marino. Fueron aprobadas por la Asamblea luego de la recomendación del Comité Téc-

nico conformado para esta oportunidad, el cual fue presidido por el Delegado de Islandia.

El contenido de estas Resoluciones se reseñan a continuación:

- **Resolución A.514 (13)**
  **Enmiendas a la regla equivalente a la Regla 27 del Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966**

  La Resolución aprueba las enmiendas de tal regla, lo cual proporciona la base para las determinaciones de las líneas de franco bordo de los buques tanques. Recomienda que los gobiernos acepten las enmiendas cuando tengan que aplicar la regla equivalente a la regla No. 27.

- **Resolución A. 515 (13)**
  **Futuras enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974.**

La Resolución anota que el Comité de Seguridad Marítima aprobó un número de propuestas de enmiendas a los capítulos II–1 y II–2 del Convenio SOLAS, las cuales no serán incluidas en las enmiendas de 1983.

Recomienda a los Gobiernos contratantes implementar éstas como una medida transitoria y para aceptar a los buques extranjeros construído y equipados de conformidad al Convenio SOLAS 1974 y con las enmiendas propuestas en concordancia con el contenido de dicho Convenio.

- **Resolución A.516 (13)**
  **Recomendación sobre procedimientos de ensayo de exposición al fuego para determinar la inflamabilidad de la superficie de los materiales de acabado de los mamparos y cubiertas**

Los Procedimientos contenidos en un anexo de la Resolución están proyectados para asegurar la uniformidad de los procedimientos de ensayo para medir la inflamabilidad de la superficie de los materiales de acabado de los mamparos y las cubiertas como base para determinar sus características de inflamabilidad y su idoneidad para utilizárselos en la construcción naval.

- **Resolución A.517 (13)**
  **Recomendación sobre procedimientos de ensayo de exposición al fuego para divisiones de clase "A", "B" y "F"**

Los Convenios Internacionales SOLAS 1974 y Seguridad de los Buques Pesqueros 1977, clasifican las cubiertas y mamparos de acuerdo a su construcción y capacidad para resistir al fuego. La Resolución aprueba los procedimientos para determinar estos valores de aislamiento los cuales reemplazarán a aquellos contenidos en las Resoluciones aprobadas en 1964 y 1971.

– **Resolución A.518 (13)**
**Directrices aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos**

La Resolución está orientada a complementar las prescripciones del capítulo II–2 del SOLAS, así como las del Capítulo V del Convenio SFV 1977, con directrices que ayuden a las Administraciones a determinar parámetros apropiados para el proyecto y la construcción de extintores portátiles.

– **Resolución A.519 (13)**
**Normas relativas a los dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas a los tanques de carga**

Una enmienda aprobada en 1981 a la Regla 59 del capítulo II–2 del SOLAS 1974 prescribe que los buques tanques irán provistos de dispositivos que impidan el paso de las llamas a los buques tanques de carga ajustándose a las normas aprobadas por la OMI. Estas normas están actualmente siendo elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima y la presente Resolución encarga a que dicho Comité termine este trabajo antes de la entrada en vigor de las Enmiendas de 1981 al Convenio SOLAS fijados para el 1 set. 1984.

– **Resolución A.520 (13)**
**Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador.**

La Resolución reconoce la posibilidad que aparezcan prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador que no se ajusten por completo a lo prescrito en el capítulo III de las Enmiendas de 1983 al SOLAS, pero que responden a las mismas normas de seguridad o a normas más rigurosas.

El código está concebido para permitir la evaluación, prueba y la aceptación de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador para facilitar su aceptación por parte de la OMI, mediante una enmienda al capítulo III de las Enmiendas de 1983 a dicho Convenio.

– **Resolución A.521 (13)**
**Recomendaciones sobre la prueba de los dispositivos de salvamento**

La Resolución busca apoyar los requerimientos del capítulo III del convenio SOLAS, los cuales fueron aprobados en junio 1983.

Estos dispositivos de salvamento están contenidos en un anexo los cuales deben ser probados recomendándose a los gobiernos contratantes

del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y garantizar los resultados por obtenerse.

- **Resolución A.522 (13)**
  **Recomendación sobre el emplazamiento a bordo de radiobalizas de localización de siniestros.**

  Una Resolución aprobada por la 7ma. Asamblea, en 1971, recomendó a las Administraciones exigir a los buques estar equipados con radiobalizas de localización de siniestros.

  Esta nueva Resolución recomienda que hasta que se llegue a un acuerdo internacional sobre un sistema de radiobalizas de localización de siniestros a satélite, las Administraciones deben promover el emplazamiento a bordo de los buques de un tipo de radiobalizas que funcionen en frecuencias compatibles con los sistemas a satélite de búsqueda y salvamento existentes.

- **Resolución A.523 (13)**
  **Tasas abonables por los mensajes de socorro, urgencia y seguridad cursados a través del sistema "INMARSAT".**

  La Resolución recomienda a los Estados propietarios de una estación costera que dispongan de lo necesario para que el "Mensaje de Socorro" inicial cursado a través del sistema INMARSAT sea gratis para los buques; también recomienda a los Estados que hagan todo lo posible, dentro de las leyes y políticas nacionales, por disponer que el resto del tráfico de socorro y los mensajes de urgencia y seguridad cursados a través del sistema INMARSAT sea gratis para los buques, y, finalmente, que se establezca un sistema de contabilidad por el que los derechos correspondientes al resto del tráfico de socorro y a los mensajes de urgencia y seguridad sean compartidas equitativamente por los países interesados en dicho tráfico.

- **Resolución A.524 (13)**
  **Normas de rendimiento de los dispositivos de escucha múltiple en ondas métricas**

  Las enmiendas de 1981 incluyen el requerimiento de que el equipo de a bordo que esté provisto de dispositivos de escucha múltiples en radar métricas se ajuste a normas de rendimiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución.

- **Resolución A.525 (13)**
  **Normas de rendimiento del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radioavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques**

El Comité de Seguridad Marítima teniendo en cuenta que las transmisiones de impresión directa de banda estrecha constituirán un elemento del futuro sistema universal de socorro y seguridad marítima lo está sometiendo a un proceso de experimentación, estimando su total operatividad a comienzos de la década de 1990. La Resolución recomienda que las Administraciones se aseguren de que el equipo para la recepción de transmisiones de radio avisos náuticos y meteorológicos y de información urgente a los buques mediante esta técnica de transmisión indicada líneas arriba se ajuste a normas de rendimiento no inferiores a la especificada en el anexo de la presente resolución.

– **Resolución A. 526 (13)**
**Normas de rendimiento para los indicadores de velocidad angular de evolución**

Las Enmiendas de 1981 que entrarán en vigor a partir de 1 setiembre 1984 prescriben acerca de la institución a bordo de las indicaciones de la velocidad angular, para la cual los Gobiernos Miembros deben tomar las precauciones necesarias para el cumplimiento correspondiente.

– **Resolución A.527 (13)**
**Organización del tráfico marítimo**

La Resolución confirma la aprobación por parte de la OMI, a través del Comité de Seguridad Marítima, de los sistemas de organización del tráfico marítimo nuevos y enmendados, distintos de los dispositivos de separación del tráfico marítimo, y por otro lado de las enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.

– **Resolución A.528 (13)**
**Recomendación sobre navegación meteorológica**

La Resolución reconoce que los buques pueden contar con la ayuda de la navegación meteorológica en forma de "derrotas óptimas" recomendadas para cada una de las travesías sobre los océanos y que ha demostrado ser útil para la operación y seguridad de los buques, de los tripulantes y cargamentos. Finalmente recomienda a los gobiernos hagan saber a sus buques mercantes de la existencia de los servicios de navegación meteorológica, especialmente los publicados por la Organización Meteorológica Mundial.

**Resolución A.529(13)**
**Normas de precisión náutica**

La Resolución establece las normas de precisión náutica a ser utilizadas por cada Administración para evaluar el rendimiento de los

sistemas de determinación de la posición.

– **Resolución A.530 (13)**
**Uso de respondedores de radar para fines de búsqueda y salvamento**

La Resolución reconoce la necesidad de que la respuesta de los respondedores de radar utilizadas para fines de búsqueda y salvamento sean distintiva cuando aparezca en la pantalla de radar de un buque, y apruebe la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima sobre las características de la señal para este propósito.

– **Resolución A.531 (13)**
**Principios generales para los sistemas de notificación de información relativa a los buques**

Los sistemas de notificación de los buques son obligados para recoger o intercambiar información entre éstos a través de la radio. Esta información sirve para propósitos tales como búsqueda y salvamento, servicios de tráfico, prevención de la contaminación marina, o estado del tiempo.

La Resolución deja en claro que los sistemas nacionales de notificación de la posición de buques actualmente en vigor utilizan procedimientos y formatos de notificación diferentes que puede motivar confusión para los Capitanes de los buques.

De acuerdo a la sugerencia del Comité de Seguridad Marítima, la Resolución aprueba unos procedimientos y formatos generales para que los buques se ajusten lo más posible a ellos.

– **Resolución A.532 (13)**
**Recopilación y envío de datos hidrográficos**

La Resolución refiere a la importancia de la recopilación y divulgación de la información hidrográfica en la navegación y a la evidencia que aún existen en el mundo áreas de tránsito marítimo internacional que no tiene reconocimientos hidrográficos actualizados.

Recomienda a los gobiernos que tomen todas las medidas necesarias para disponer o fomentar la pronta transmisión de toda nueva información hidrográfica a la Oficina Hidrográfica Internacional o a las autoridades hidrográficas que abarquen las aguas frente a sus costas; además a que realicen reconocimientos hidrográficos acordes con las normas hidrográficas modernas.

– **Resolución A.533 (13)**
**Factores que han de tenerse en cuenta al examinar la estiba y la sujeción seguras de unidades de carga y de vehículos en los buques**

Hoy en día el transporte de unidades de carga y de vehículos en buques va en aumento. En la mayoría de los casos la carga es almacenada y asegurada a las unidades de carga y vehículos en las propias instalaciones del expedidor o en los terminales emplazados en tierra y de allí llevadas por carretera o ferrocarril a los puestos de embarque. Sucede que este procedimiento de preparación del material no siempre es el más adecuado para su transporte por vía marítima. Por consiguiente se levanta la necesidad de que este material esté debidamente preparado para este tipo de transporte de modo tal que los buques estén provistos de puntos de sujeción adecuados.

La Resolución invita a los gobiernos a emitir las recomendaciones del caso a los diferentes entes responsables del transporte de unidades de carga y vehículos destinados especialmente al transporte marítimo.

– **Resolución A.534 (13)**
**Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales**

El código ha sido preparado para seguridad de aquellos buques cuyo diseño y características operacionales puedan diferir de las de los buques mercantes tradicionales regidos por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974; específicamente para buques que por la naturaleza especial de su actividad transportan personal cuyos miembros no son ni tripulantes ni pasajeros, tal como éstos se definen en el citado Código.

– **Resolución A.535 (13)**
**Recomendación sobre prescripciones aplicables al remolque de buques tanque en situaciones de emergencia**

La Resolución incluye requerimientos de maniobra de remolque para buques tanques transportadores de hidrocarburos, gases licuados u otros líquidos en general potencialmente peligrosos, ya que pueden necesitarlo en situación de emergencia, tales como los originados por averías mecánicas, ser remolcados hasta quedar fuera de peligro. Además encarga al Comité de Seguridad Marítima mantenga sometida a revisión la recomendación en particular a los nuevos conceptos de remolque que puedan ser adoptados.

– **Resolución A.536 (13)**
**Código de seguridad para sistema de buceo**

En razón de la creciente demanda de los sistemas de buceo, surge la necesidad de establecer normas internacionales de seguridad para el diseño, construcción y los equipos de los sistemas de buceo. Esta Resolución aprueba la recomendación del Comité de Seguridad Marítima y aprueba el Código de Seguridad que se relaciona con sistemas de bu-

ceo e invita a los gobiernos a tomar, entre otros, dar efectividad al Código, incorporarlo en su Legislación Nacional, etc.

- **Resolución A.537 (13)**
  **Formación de los oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga a bordo de los buques que transporten sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas en forma sólida a granel o en bultos.**

La Resolución establece que la utilidad del Código Marítimo Internacional de sustancias peligrosas y del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel aumentaría considerablemente con ayuda de la formación preparada referente a dichos códigos y recomienda a los Gobiernos Miembros que a la hora de estudiar el asunto de la formación de Oficiales y marineros tengan a cuenta la orientación que se indica a los anexos de la presente Resolución.

- **Resolución A.538 (13)**
  **Formación en seguridad marítima del personal de unidades móviles que operan mar adentro.**

La Resolución reconoce que la aplicación de convenios como el de sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, puede ser inadecuada para las Unidades móviles que operan mar adentro y aprueba la recomendación sobre la formación en seguridad marítima del personal de Unidades móviles que operan mar adentro, cuyo texto va acompañado en el anexo de la presente resolución.

- **Resolución A.539 (13)**
  **Titulación de los patrones y de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros**

Puesto que el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, no es aplicable a los buques pesqueros, la resolución aprueba unas recomendaciones sobre requisitos mínimos aplicables en la titulación de los patrones y de los oficiales que hayan de encargarse de que figuren en el anexo de la presente resolución.

- **Resolución A.540 (13)**
  **Determinación del arqueo de ciertos buques en relación con el convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978**

La Resolución reconoce que los arqueos determinados de conformidad con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969 (el

cual entra en vigor en 1982) pueden diferir de los calculados conforme a las reglas de arqueo anteriormente vigentes la bastante como para crear dificultades en la aplicación del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (el cual estará en vigor desde abril 1984).

Acuerda que el esquema revisado para determinar el arqueo de ciertos buques, aprobados en la 12. Asamblea en conexión con el SOLAS, se aplicará también al Convenio.

- **Resolución A.541 (13)**
  **Fórmula transitoria para determinar el arqueo de ciertos buques a los efectos del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente protocolo de 1978.**

La Resolución reconoce que los arqueos determinados de conformidad con el Convenio de Arqueo, 1969, pueden diferir bastante de los calculados conforme a las reglas de arqueo previamente vigentes como para crear dificultades en relación con la aplicación del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Por lo tanto aprueba una fórmula bajo la cual la administración podrá permitir a los buques menores de 400 toneladas, y cuyas quillas hayan sido colocadas antes del 31 dic. 1985, a utilizar los arqueos vigentes antes de la entrada en vigor del Convenio de 1969, a efectos de aplicación de lo dispuesto en el MARPOL 73/78.

- **Resolución A.542 (13)**
  **Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordes con el anexo I del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los buques, 1973., en su fórmula modificada por el correspondiente protocolo de 1978.**

La Resolución aprueba la recomendación formulada por el Comité de Protección del Medio Marino en su 18 periodo de sesiones en el sentido de aprobar los procedimientos de supervisión de buques y control de descargas efectuados, acordes con lo estipulado en el Anexo I del MARPOL 73/78 que figuran en el anexo de la presente resolución y reemplazar a los procedimientos contenidos en la resolución A.391 aprobada por la Asamblea en su 10 período de sesiones.

- **Resolución A.543 (13)**
  **Precisión de los hidrocarburómetros**

Los buques deben en todo momento cumplir con las normas relativas al medio ambiente establecidos por el MARPOL 73/78.

La Resolución pide al Comité de Protección del Medio Marino que prosiga sus esfuerzos tendientes a mejorar la facilidad y la precisión de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros y que informe acerca de los progresos realizados al respecto.

- **Resolución A.544 (13)**
  **Normas aplicables a los procedimientos y medios cuya necesidad indica el anexo II del convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973., en su forma modificada por el correspondiente protocolo de 1978.**

Las Reglas 5 y 8 del anexo II del Convenio Internacional MARPOL 73/78 requieren que la OMI elabore normas aplicables a los procedimientos y medios para la descarga de sustancias nocivas líquidas en el mar y a los procedimientos para extraer los residuos de carga de los tanques mediante limpieza o ventilación de dichos tanques antes de volver a cargarlas, con miras a que las partes en el Convenio dispongan de una base uniforme que sirva de orientación para aprobar tales procedicimientos y medios.

Luego de examinar la recomendación formulada por el Comité de Protección del Medio Marino, aprueba las normas aplicables a los procedimientos y medios cuya necesidad indica el anexo II del MARPOL 73/78 y que figuran en el anexo de la presente resolución.

Pide asimismo al Comité que mantenga dichas normas sometidos a revisión constante a la luz de las enseñanzas que resulten de su aplicación experimental y de otros acontecimientos y aprueba toda revisión de las normas a mas tardar en su 21 periodo de sesiones, que ha de celebrarse en la primavera de 1985, a fin de hacer posible la modificación a tiempo de los buques tanque quimiqueros y la oportuna formación de las tripulaciones de estar con miras de pleno conocimiento de las prescripciones del Anexo II del MARPOL 73/78 cuando éste entre en vigor el 02 octubre 1986.

- **Resolución A.545 (13)**
  **Medidas para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques**

La Resolución denota con gran preocupación el creciente número de sucesos relacionados con la piratería y los robos a mano armada contra buques y embarcaciones menores, anclados y en navegación; el grave peligro para la vida humana, la navegación, y para el medio ambiente que ello representa.

Urge a los gobiernos interesados a que, como asunto de la más alta prioridad tomen todas las medidas necesarias para prevenir y reprimir los actos de piratería y de robo a mano armada contra buques en sus

aguas territoriales o en aguas adyacentes, incluido entre todas las medidas al refuerzo de las medidas de seguridad policial.

Estos gobiernos están invitados a asesorar a los armadores y demás partes interesados de las medidas a ser tomados e informar a la OMI.

**Consideraciones finales**

Como se podrá apreciar, el desarrollo de este 13 periodo de Sesiones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional cobra importancia por la cantidad sustantiva de nuevas Resoluciones aprobadas, las cuales constituyen un mandato para los Estados Miembros e incluso para la misma Organización.

Estas Resoluciones abarcan un gran espectro de la actividad marítima, reflejando los esfuerzos de la labor incesante de la OMI por ofrecer al mundo una navegación más segura así como un mar más limpio y no sólo un eslabón más de la inmensa cadena marítima que los Estados Miembros deben ir fortaleciendo en base a una efectiva acción individual en dicho contexto.

Deliberadamente he querido enunciar todas las Resoluciones aprobadas en esta Asamblea acompañándolas de una breve explicación a fin de destacar la importancia cada vez mayor de los asuntos técnicos marítimos tratados y, en lo que respecta a nuestro país, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es Autoridad Marítima Nacional que tiene a su cargo el control y cumplimiento de los diferentes Convenios Internacionales de los que el Perú forma parte.

La Dirección General de Intereses Marítimos, como organismo rector de la actividad de la OMI juega, asimismo un rol importante propiciando un desempeño coordinativo con la Autoridad Marítima Nacional y vigorizando de este modo una mayor cobertura de acción en el quehacer marítimo.

Por otro lado y de forma asociada, la Comisión Multisectorial de Asuntos OMI, es el tercer medio Nacional que desempeña también papel efectivo en la actividad de la OMI, ya que en su seno acoge a ocho organismos del Sector Público representados por los Ministerios de Economía, Finanzas y Comercio; Energía y Minas, Industria, Turismo e Integración; Marina, Pesquería; Relaciones Exteriores; Salud; Transportes y Comunicaciones. Tiene el encargo de estudiar los Convenios Internacionales que propone esta Organización y, en base a ello, recomendar al Supremo Gobierno la conveniencia de adhesión a los mismos y, luego del perfeccionamiento jurídico de estilo, registrarlos en la OMI para finalmente introducirlos en la Legislación Nacional.

Para terminar, queda sólo relevar que la Asamblea de la OMI presupone un reto de la Organización a los Estados Miembros y un motivo más, quizá el principal, de absorber su atención en la actividad marítima, de por si apasionante.

*Cortesía*

**FABRICA DE TEJIDOS "LA UNION" Ltda. S.A.**

*Av. Nicolás Ayllón 2691*
*Telf.: 311010*
*El Agustino*

*Cortesía*

**COMPAÑIA INDUSTRIAL NUEVO MUNDO S.A.**

*Selendón 750*
*Telf.: 318065*
*Lima*

**Póngale!**




**doradita y saladita!**

*Cortesía*

**F. EBERHARDT S.A.**

*Av. Elmer Faucett 717*
*Telf.: 515343*
*Lima*

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO-COMERCIAL S.A.

**CITECO**

**MAQUINARIA INDUSTRIAL**

FINANCIACION - SERVICIO - REPUESTOS - ASESORAMIENTO

AVENIDA ARGENTINA 2415
CASILLA 3488, LIMA 100

TELEX: 25455 – 20028
TELEFONO: 52-40-58

Galletas,
Harinas,
Sémolas,
Polenta y
Maizalina

**DIA®**

PRODUCTOS DE CALIDAD

ELABORADOS POR:

molinera inca s.a.



LIMA : LUIS CARRANZA 1896 – URB. IND. CONDE
TRUJILLO : CARR. PANAMERICANA NORTE KM. 557.
PLANTA GALLETERA KM. 558

# VOLVO




## VOLVO (que en latín significa "yo ruedo") recorre los caminos del mundo

Camiones y buses Volvo, autos Volvo, motores marinos, grupos electrógenos y motores estacionarios, Volvo Penta y maquinaria de construcción Volvo BM, ruedan por las carreteras de todo el mundo, garantizando kilómetro a kilómetro, la calidad que sólo Volvo puede ofrecer.

Además, el servicio y repuestos originales Volvo son los únicos que garantizan la seguridad y legitimidad de su Volvo internacionalmente.

Volvo del Perú cuenta con una extensa red de concesionarios autorizados en todo el país, para que su Volvo, siga siendo un Volvo original.

Vaya donde vaya, Ud. tiene la asesoría y la seguridad que le da Volvo a su vehículo. Porque aquí en el Perú, como en todo el mundo, Volvo rueda el mundo entero.




## VOLVO DEL PERU

### RELACION DE CONCESIONARIOS VOLVO EN EL PERU

**PIURA:** AUTOMOTORES SAN JORGE • **CHICLAYO:** VEHICULOS S.A. • **TRUJILLO:** CARLOS A. MANNUCCI S.A. • **TINGO M** CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A. • **TARMA:** AUTOMOTORES DEL CENTRO S.A. • **LA MERCED - CHANCHAMAYO:** ANTONIO RO DURAND E HIJOS S.A. • **HUARAZ:** FACTORIA INCA MOTORS S.A. • **TACNA:** AUTOMOTORES TACNA S.A. • **TARAPOTO:** AUTOMO TARAPOTO S.A. • **HUANUCO:** CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A: **PUCALLPA:** CHIU HNOS. S.R. LTDA. • **AREQUIPA:** AUTOM ANDINA S.A. "AUTRISA" • **JULIACA:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **CUZCO:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTR **PUNO:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **LIMA:** ROSALES DIESEL S.A. - ARDUR S.A. - CAMENA DISTRIBUIDORA S.A. "CA J. C. REPRESENTACIONES S.A. - AUTOMOTORES SAN JORGE S.A. - VOLVO DISTRIBUIDORA S.A.

# Combate de Torres Causano: por los fueros de la verdad histórica

*Capitán de Corbeta A.P.*
*Sergio Mavila Marquina*

Revisando documentos que pertenecieron al que en vida fue capitán de fragata y senador de la República por el departamento de Loreto don Oscar Mavila Ruiz, se encontró apuntes sobre el desarrollo del Combate de Torres Causano, realizado el 28 de julio de 1904, fecha que, por coincidir con nuestro aniversario patrio, normalmente pasa inadvertida. De dichos documentos podemos reconstruir los sucesos de tan magna fecha.

Por esa época, las fuerzas encargadas de vigilar nuestras fronteras estaban compuestas por un destacamento del ejército al mando de un oficial superior y una lancha de guerra de la Flotilla Fluvial de Loreto al mando de un oficial subalterno. Los jefes de ambas unidades actuaban en forma independiente, obedeciendo órdenes directas del prefecto del departamento que se desempeñaba como Comandante General de las Fuerzas.

La guarnición de Torres Causano, a orillas del río Napo, estaba compuesta de 60 hombres al mando del mayor de caballería EP Juan Francisco Chávez Valdivia; como segundo en el mando se desempeñaba el teniente EP Juan Torrico. La lancha de guerra **Iquitos** (antes **Veloz**) al mando del entonces alférez de fragata Oscar Mavila Ruiz y 10 hombres; como único armamento se contaba con carabinas winchester.

La segunda quincena del mes de junio de 1904 ambos jefes reciben comunicación del señor Prefecto del Departamento, coronel EP Portillo, en que les participa que las cancillerías del Perú y Ecuador habían entrado en un periodo de franca cordialidad y avenimiento, recomendándoles que de entablarse alguna relación con las autoridades ecuatorianas de la zona éstas sean cordiales y amistosas. A su vez anunciaba una visita de inspección a la citada guarnición para el 28 de julio.

A las 7 de la mañana del 28 de julio se recibió a bordo de la lancha **Iquitos** al teniente coronel de artillería del ejército ecuatoriano Vicente Bravo, quien manifestó que era portador de una comunicación escrita para el jefe de la guarnición peruana, siendo conducido a tierra por el alférez Mavila. Recibida la citada comunicación por el mayor Juan Francisco Chávez Valdivia, fue grande la sorpresa al ver

que se trataba de un ultimátum del jefe político ecuatoriano teniente coronel Ribadeneyra, para que la guarnición peruana se retirara más abajo de la Boca del Curaray. Se puso en conocimiento del oficial ecuatoriano el mensaje cursado por el prefecto en lo referente a la cordialidad existente entre las dos cancillerías, y de la decisión de ambos jefes de llegar a cualquier arreglo, menos el retroceder una línea del territorio cuya custodia se les había confiado, llegando al acuerdo que tanto las fuerzas ecuatorianas como las peruanas debían permanecer en sus emplazamientos, sin efectuar ni intentar el menor avance, hasta que las respectivas autoridades superiores decidieran lo conveniente. Este acuerdo fue protocolizado en un acta firmada por el oficial ecuatoriano, el mayor Chávez Valdivia y el alférez Mavila.

Llenada esta formalidad que les daba la certeza de haber evitado, o por lo menos retardado, una acción lamentable entre las fuerzas de ambas partes, se le ofreció al teniente coronel Bravo ser llevado a su guarnición a bordo de la **Iquitos**, ofrecimiento que no fue aceptado porque sus instrucciones así lo prescribían. Después del combate se pudo comprobar que dicho ofrecimiento no fue aceptado ya que las tropas ecuatorianas estaban en las inmediaciones de la guarnición peruana, habiendo instalado un cañón en la orilla opuesta del río, frente al puesto peruano.

Ausente ya el comandante Bravo, y a pesar del arreglo efectuado, se tomaron las precauciones necesarias a fin de evitar una sorpresa. Se dobló el número de centinelas en tierra y en la lancha **Iquitos** se mandó avivar fuegos y levantar presión para poner en movimiento la lancha en cualquier momento.

A la una de la tarde se sintieron los primeros disparos de los fusiles Cropacher, arma que usaron los ecuatorianos en este combate que, en número de ciento cuarenta y al mando del jefe político Comandante Ribadeneyra, atacaban el campamento peruano; simultáneamente, el cañón emplazado en la orilla opuesta (el río tiene 200 metros de anchura) rompía sus fuegos sobre la lancha **Iquitos**.

Ante el brusco ataque, nuestros centinelas en tierra se replegaron resistiendo bravamente, fue en estos primeros mimentos que cayeron muertos el cabo EP. Víctor Pantoja y el soldado Ríos, acribillados a balazos por los atacantes, que fueron detenidos momentáneamente en su avance, dando tiempo a nuestras tropas a responder.

La lancha **Iquitos** estaba amarrada en el barranco del campamento, frente al pabellón de la comandancia. En los primeros momentos del combate se refugiaron en la lancha dos soldados a medio vestir portando sus fusiles y cananas dando parte que la situación de nuestras tropas en tierra era crítica. El alférez Mavila resuelve servir de blanco al enemigo y así distraerlo dando tiempo al mayor Chávez Valdivia a organizar su resistencia.

Se ordena largar amarras, mientras la lancha ya recibía una lluvia de balas del enemigo, y surca el río colocándose frente a las cuadras y cocina de nuestro campamento las cuales ya se encontraban ocupadas por el enemigo obligando a nuestros soldados a replegarse al local de la comandancia donde se encontraban el mayor Chávez Valdivia y el teniente Torrico. La maniobra dio el resultado apetecido; los ecuatorianos, alucinados por el magnífico blanco que se les presentaba –lo tenían sólo a 300 metros de distancia– concentraron casi en su totalidad, sus fuegos sobre la lancha, con el propósito de echarla a pique, pues según manifestó posteriormente el comandante Ribadeneyra, le daban una gran importancia táctica a la misma. Cuarenta minutos duró este duelo entre las fuerzas ecuatorianas, apostadas en la orilla del río y cubiertas por los accidentes del terreno y la lancha **Iquitos** que ya era el objetivo del cañón enemigo emplazado a la otra orilla del río, que dando así entre dos fuegos, pero felizmente sin que acertaran en sus disparos. En estos cuarenta minutos, la lancha quedó completamente acribillada por el fuego de fusilería del enemigo y su tripulación desde el comandante al último marinero heridos; pero este tiempo fue suficiente para que el mayor Chávez Valdivia se organizara y les cayera por la espalda, determinando su desconcierto primero y su derrota después.

En estas circunstancias, y en lo más recio de la pelea, el contramaestre de la **Iquitos**, Piro Armas, da la voz que la munición se estaba agotando. La lancha había sido despachada de Iquitos con carabinas Winchester y mil tiros para las mismas, de los que se habían utilizado 200 tiros en ejercicios, de manera que se entró a combate con ochocientos tiros. El alférez Mavila mandó "alto el fuego" y se efectuó un recuento de munición, quedando sólo cinco tiros por carabina, se refrescó con aceite los caldeados cañones de las mismas y se cargaron con los cinco tiros que quedaban. Se puso proa al cañón ecuatoriano, dando toda fuerza a la máquina. Una vez a la distancia requerida, se abrió fuego hasta que se agotó la poca munición que quedaba. Los artilleros enemigos, al ver que la lancha ponía proa hacia ellos y se aproximaba a toda máquina, imaginaron que se trataba de un ataque con desembarco y optaron por arrojar el cañón al río emprendiendo la retirada.

La lancha **Iquitos** puso proa a la corriente y se colocó frente a la guarnición peruana viendo que el pabellón nacional flameaba victorioso en ella.

El enemigo sufrió las siguientes pérdidas: 28 soldados muertos, prisioneros el comandante del ejército ecuatoriano y Jefe Político de la Zona Ribadeneyra y el soldado Jacinto Saucedo, se capturó 19 rifles Cropacher con 1,528 tiros, dos carabinas Winchester con 800 tiros y un cañón de 4 libras.

Por la parte peruana se perdieron dos soldados y tres heridos. En la lancha **Iquitos** toda su dotación resultó herida.



PERRO PASTOR ALEMAN



BOXER



DOBERMANN



SCHNAUZER GIGANTE



ROTTWEILER



AIREDALE TERRIER

# El perro en la defensa y el ataque

*Alférez de Fragata A.P.*
*H. Valdez O'Hara*

## INTRODUCCION

Los cánidos salvajes, lobos, chacales, etc., son animales sociales que juegan o cazan en grupos, aceptando la jefatura de uno o varios individuos en colectividades muy jerarquizadas. De ellos, es el perro el primero de la familia de los cánidos que, por sus características biológicas y de comportamiento, buscó en el hombre a su jefe, protector y amigo, convirtiéndose en el primer animal doméstico.

Probablemente los primeros encuentros se produjeron cuando, hace miles de años, hombre y perro compartían los mismos terrenos de caza; el hombre, más inteligente y mejor armado, acaparó las mejores presas, debiendo el perro resignarse y considerarlo su peor adversario, pero el hombre devoraba en el sitio mismo o en sus guaridas a los animales matados, quedando los restos sobre el terreno y sirviéndole de comida a los perros salvajes, los cuales disminuyeron sus hostilidades y en vez de huir del hombre comenzaron a buscarlo. Nuestros antepasados aprovecharon la vigilancia de estos animales alrededor de su morada, que tornaba menos peligroso su descanso nocturno, hasta que algún hombre decidió arrojar un pedazo de carne al perro, que al principio lo arrebató como por asalto, luego lo tomó como invitado, y al fin lo aceptó como amigo. De ahí a la colaboración en las partidas de caza, sólo media un pequeño paso que en tiempo tal vez abarcó muchos siglos.

## HISTORIA: EL PASADO

La primera prueba documental que certifica la intervención de perros en encuentros armados entre sociedades humanas data del siglo VII a.C., pero su utilización en conflictos armados es muy anterior a esa fecha. Todo hace precisar que los perros de los antiguos cazadores no debían quedarse en casa cuando los hombres de las cavernas atacaban o se defendían de sus semejantes, y muchos fueron los que los valorarían, entre ellos los asirios con sus terribles "molosos", empleados por jaurías en sus batallas contra otros pueblos; siguieron los egipcios, quienes importaron los "molosos" asirios para usarlos contra los nubios. Los persas al liberarse del yugo asirio heredaron la costumbre de em-

plearlos en sus guerras y fueron los predilectos de sus soberanos (Jerjes siempre llevaba en su cortejo robustos "molosos"). En Grecia se conocieron los "molosos" después de su guerra contra los persas, aunque el uso de los perros no les era desconocido, y ya un perro de nombre Soter había pasado a la historia, pues éste con otros cuarentinueve perros defendió las explanadas de Corinto en mayo del 581 a.C., cuando los nauplios atacaron imprevistamente por mar aprovechando que la población se divertía en las fiestas en honor de Afrodita. Sólo los perros estaban alertas y atacaron al invasor, muchos cayeron por las flechas, hasta que Soter, comprendiendo que sólo los soldados detendrían al enemigo, corrió a la ciudad para sacar a los soldados de su sopor, lo logró y el enemigo fue rechazado.

En el siglo II a.C., hircanos y magnesianos iban a las batallas acompañados de sus perros y en el siglo II a.C., los romanos los introdujeron en sus ejércitos en las épocas de Mario, que decidió su utilización militar después que no pudo derrotar a los cimbrios en las batallas de Varsella sino hasta después de haberles matado su último can. Atila y sus hunos también usaron los perros para custodiar sus campamentos y poner en jaque a medio Europa.

Los irlandeses lo usaron contra los hombres a caballo.

En la conquista del nuevo mundo los "mastines" traídos por los españoles jugaron un papel preponderante, aunque también hay constancias de las crueldades y excesos que tales perros cometieron.

Alemania fue la primera en usar los perros en forma estable y bien estudiada y, después de sus maniobras de 1866, otros ejércitos europeos y el ejército turco adoptaron el empleo de perros. En 1881, los alemanes aconsejaban la utilización del perro en su reglamento de campaña para el adiestramiento, así como la utilización de los perros en los batallones de cazadores y en 1902 publicaron un reglamento especial, habiéndose observado excelentes resultados lo que determinó que el ejército del imperio Austro–Húngaro dictara normas sobre adiestramiento de canes para campañas, las que no tardaron en ser adoptadas por las demás naciones europeas.

En Italia se les incluyó en el ejército por orden del ministro de guerra Luigi Girolomo, en 1897 y se usó en la guerra de Libia en 1911 y 1912.

Caso aparte fue el de Inglaterra, donde el mayor Edwin Houteville Richardson mantuvo de su propio peculio una escuela de perros que recibieron su bautizo de fuego en el frente ruso a pedido de estos en la guerra que mantenían contra los japoneses en 1904.

Al principio de la I Guerra Mundial, Alemania contaba con 45,000 ejemplares y, ambos bandos lo usaron no sólo en los frentes, sino también como centinelas en fábricas de municiones, polvorines, etc., a medida que aumentaban las bajas humanas.

Terminada la guerra, comienza la búsqueda de la raza perfecta. Los especialistas militares intercambian informaciones o asisten a maniobras y pruebas, destacan los ovejeros alemanes, dobermans, rottweilers, Schnauzers (Alemania), ovejeros de Beauce y de Brie (Francia), bobtails, collies, airedales (Inglaterra), ovejeros belgas de todas las variedades (Bélgica). Italia tiene problemas con su maremmano–abruces, de buen tamaño y resistencia, pero vulnerable por un manto blanco demasiado visible. Al principio de la II guerra los alemanes contaban con 200,000 perros, gracias a un temprano programa de adiestramiento iniciado en 1930 en la escuela especial situada en Francfort del Main y al centro de instrucción especial que se fundó en Kummersdorf en 1938. Los rusos contaron con 50,000 ejemplares, aunque se les debe la cruel innovación referida a los perros antitanques, los que eran acostumbrados a buscar alimento debajo de los tanques y a los que en el campo de batalla se les soltaba hambrientos y con cargas de explosivos para que busquen sustento debajo de los tanques enemigos, los mismos que explotaban cuando el perro era aplastado por el tanque en movimiento. Lo mismo hicieron el resto de países, incluyendo a EE.UU., que fundó un centro de adiestramiento en Camp-Jejeune, Carolina del Norte, y los Cinco K–9 Corps que entrenaban hasta 10,000 perros, utilizados sobre todo en la conquista de las islas del Pacífico, donde sirvieron para despejar las selvas y proteger a los soldados de los temerarios guerrilleros además, capturaban heridos, detectaban minas explosivas enterradas; descubrían fugitivos en cuevas y emboscadas, y, lo más importante actuaban como centinelas. Los perros morían como los soldados y pasaron a formar parte de la significativa herencia militar (respetados, honrados, simbolizados por sencillos monumentos blancos como los del cementerio de perros militares, en Guam).

El 26 pelotón de perros exploradores de la Infantería (26 Infanty Scout dog platoon) continuó esta misión en Corea.Aquí, hombres y perros participaron en más de 1,000 patrullas, reduciendo el número de bajas en un 65 o/o. York, un miembro de esta unidad, guió 148 patrullajes de combate y nunca perdió un hombre ante el fuego enemigo.

El conflicto de Vietnam produjo mayor desenvolvimiento en el empleo y efectividad del perro de guerra. Unos 1,700 perros de todos los tipos fueron usados en adición a las funciones de explorador y centinela, los requerimientos de esta guerra produjeron los perros detectores en túneles y minas, los rastreadores de combate y los detectores de marihuana (combat–trackers mine/tunel detector dogs).

Terminadas las guerras, los perros en América fueron desmilitarizados y colocados en hogares; en Europa abrieron un nuevo campo al formar escuadrones especiales en ayuda de la policía. Los escuadrones móviles de Italia, la Surete Francesa y Scotland Yard podrían enume-

rar ejemplos del magnífico desempeño de los mismos hasta el límite con lo inverosímil.

## EL PRESENTE

En la actualidad la actuación del perro como auxiliar de las fuerzas del orden, como guarda y defensa, es el resultado de muchos factores, como son lo demostrado por las experiencias pasadas, además de su energía, instinto natural (el instinto protector es innato en el perro y no vacila en sacrificar su vida), agresividad, herencia, inteligencia, buena voluntad y sentidos básicos.

## SENTIDOS

### La vista

**La vista del** perro no es muy desarrollada pero tiene una gran sensibilidad al movimiento. La capacidad del perro para ver el movimiento es semejante a la del hombre que puede distinguir un movimiento que no esté en línea directa de visión, además, poseen la facultad de ver de noche. Los perros pastor "alemán" y "escocés", que deben vigilar los rebaños y necesitan un campo de visión amplio, tienen los ojos en los costados de la cabeza (la distancia entre los ojos es la base del sentido de profundidad, que el hombre ha descubierto y aprovechado en el telémetro). Además, el campo monocular de 150 en el hombre puede llegar a 180 en los lebreles y algunos perros "pastor alemán".

### El olfato

El perro vive ante todo en un mundo de olores, memoriza en olores; a través de su olfato él puede estudiar a los humanos y el mundo que los rodea; es capaz de distinguir y seleccionar un olor entre cientos en la misma área, a pesar de que éstos pudiesen tener ya muchos días; reconoce quiénes han pasado por aquí y qué tiempo hace, trasluciendo objetos que esconden todo al ojo humano.

El perro mientras duerme registra todos los olores de su alrededor; por eso, cuando despierta, ya está enterado de todo lo sucedido y sabe, por ejemplo, de qué humor está su amo.

### El oído

Si se compara con el oído humano, el del perro es sumamente sensible, puede percibir el doble de vibraciones y es por lo tanto sensible a los ultrasonidos, la dirección de un sonido es reconocida por el perro cuando el oído más próximo recibe la vibración 1/100,000 de segundos antes que el oído más alejado.

El perro localiza los ruidos por todos lados, aunque las orejas estén puestas hacia adelante, descartando la creencia, muy errónea, que un ataque por atrás tiene más éxito. El perro entrenado en ubicar la di-

rección, vale en su trabajo de protección mucho más para los especialistas en asuntos criminales para la policía.

## ALGUNOS USOS

**Perros de búsqueda y rescate:**

Cuando en los Alpes las montañas de nieve truenan hacia los valles arrastrando consigo a seres humanos, animales y cosas, entran en acción las narices más finas del mundo. Quien piense en San Bernardos con barriles de ron en el cuello es desesperadamente romántico, ahora son perros pastor alemán y de otras razas con grandes aptitudes para el trabajo y excelente olfato, y no portan bebidas. Por helicópteros son llevados al lugar del siniestro. Sólo el tiempo decide. Cuando un alud llega a parar, todavía el 85 o/o de los enterrados pueden estar con vida, 2 horas después solo el 4 o/o. Está demostrado que los trabajos de búsqueda y rescate por una cuadrilla de 20 hombres con sonda imán demora hasta 23 minutos; el perro lo hace en 3.

(En nuestro país, de geografía diversa y dura, sería interesante imitar este ejemplo).

**Perros detectores de explosivos:**

Usados para contrarrestar la acción terrorista, se les enseña a discriminar entre olores húmedos de explosivos y no explosivos, como dinamita, C–4, pólvora, TNT, etc., llegando un solo perro a dominar la detección de 12 diferentes explosivos a alturas de hasta 2.5 mts. Las áreas abiertas grandes con relativamente pocos lugares para ocultar es mejor que sean investigados por el hombre; los escenarios con miles de escondrijos deben ser inspeccionados por perros.

**Perros detectores de drogas:**

Contrariamente a la creencia generalizada de que el perro tendría que ser adicto, es en base a un paciente trabajo de entrenamiento y selección que se obtienen ejemplares capaces de auxiliar al hombre en la lucha contra el narcotráfico.

**Perro de guerra.**

En la guerra, los perros son utilizados como centinelas, exploradores, portamuniciones, sanitarios y auxiliares para restablecer comunicaciones telefónicas.

En las luchas de guerrillas el perro es especialmente útil como explorador; puede marchar varios metros por delante del hombre, descubriendo cualquier elemento sorpresivo y buscando escondrijos, minas, etc., reconoce lomas, zonas peligrosas, con rapidez y eficiencia, ahorrando así muchas fatigas a los soldados.

Todo ejemplar con fallas de descalificación en el carácter y/o estructura debe ser automáticamente eliminado de la cría, los perros para entrar en la llamada selección deben aprobar los exámenes de trabajo requeridos, los que pueden resumirse en los siguientes trabajos para las razas de ataque y defensa:

- Ejercicios de rastreo: deben mantener el rastro y encontrar diversos objetos.
- Ejercicios de obediencia: se valora la docilidad del perro en la conducción con y sin correa, salto alto, largo y devolución de objetos.
- Ejercicios de defensa: muestra de valentía y determinación en la defensa del conductor.

Las pruebas de trabajo son de un gran valor técnico porque permiten una selección de los perros en lo relativo al aspecto psíquico y funcional.

## ALIMENTACION

En los animales salvajes el equilibrio es mantenido aun en forma violenta por el hecho de que el animal puede elegir del ambiente circundante y si no tiene a disposición los alimentos precisos en el momento preciso, se debilita y es eliminado; en el perro doméstico la situación se complica porque hemos impuesto límites a la elección de alimentos y muchas prohibiciones a sus formas de arreglárselas.

Actualmente contamos en el mercado con productos especiales que solucionan el problema siempre y cuando sean hechos por fabricantes serios y reconocidos.

## ALGUNAS RAZAS

Muchas y de diversos países son las razas de utilidad; por razones de espacio sólo mencionaremos los más populares, usados actualmente como perros de guardia y defensa, las mismas que se desempeñan en la Policía y Ejércitos de las potencias y que probaron su efectividad principalmente durante la I y II Guerra Mundiales.

**Deutscher Schäferhund** (perro pastor alemán)

Sin duda alguna, la raza más conocida; su ascendencia podemos remontarla a la Edad Media, mientras que su evolución moderna comenzó en el último decenio del siglo pasado, cuando criadores de Wurttemberg y Turingia, encabezados por el Coronel Max Van Stephaniz, buscaron agrupar en una sola raza las cualidades de muchos perros pastor existentes en aquellas zonas de Alemania. Por esos años se fundó la "Verein Fur Deutscher Schäferhund", asociación que dio impulso a la raza y que actualmente cuenta con más de 150,000 afiliados, mientras el libro de orígenes de la raza registra un total de inscripciones de 1'500,000 ejemplares.

En la I guerra se utilizaron los perros de trincheras, los que "avisaban" cuando se acercaban las patrullas enemigas; el aviso había sido tan bien enseñado que el perro gruñía en forma apenas audible esto se hacía tan suave que el único que lo percibía era el guía; la dirección de la atención del perro era al mismo tiempo la dirección que se tenía que determinar para seguir con vida.

Todas estas acciones aumentan de valor en la marcha nocturna en las que el hombre poco o nada ve a una distancia de pocos metros.

**Perro de guardia y defensa:**

Función distinta es la del perro encargado de vigilar bases, estaciones, campos de prisioneros, etc., en donde tienen un área a su cargo y son entrenados para no permitir el ingreso y salida de nadie, si éstos se producen el perro seguirá el rastro y se avalanzará sobre el fugitivo o extraño, si no opone resistencia al perro se le enseña a soltar su presa y permanecer en actitud de espera hasta que llegue el guía, pero a la menor intención de huida el perro volverá a hacer presa para no soltar más.

**Perro de control de disturbios:**

Cualquier perro de más de 30 kgs. tiene la capacidad de matar a un hombre y está comprobado que un perro amaestrado puede dominar, sin llegar a la muerte en su ataque, el impulso de cien jóvenes frenéticos en un tumulto de cualquier estilo.

De lo anteriormente expuesto se deduce que no cualquier animal está en condiciones de prestar estos importantes servicios, ello depende de la selección, alimentación y, lo más importante, el adiestramiento, que tiene que ser llevado a cabo por hombres especializados y conocedores de las peculiaridades de cada raza y de cada individuo.

## LA SELECCION

La búsqueda de la raza ideal fue iniciada por las grandes potencias durante el siglo pasado, siendo muchas las escogidas y éstas mejoradas continuamente en su estructura y carácter, a través de científicos programas de cruce y crianza, logrando ejemplares que cada vez más se aproximan más a los prototipos de sus respectivas razas.

La selección de ejemplares de pura sangre no responde al capricho de fanáticos, ni exhibicionistas ni a refinamientos estéticos sino a la selección de ejemplares con osamenta, musculatura, pelaje y angulaciones correctas, permitiéndoles desempeñar el trabajo para el que la raza fue creada, para un máximo rendimiento con un mínimo de esfuerzo, además un ejemplar de raza presentará un temperamento definido que le permitirá cumplir con sus funciones.

**Boxer**

Es quizá el ejemplo más interesante de cuanto es capaz de hacer el hombre en la evolución de la raza canina, descendientes de los antiguos Bärenbeisser, o mordedores de osos; Bullenbeisser, o mordedores de toros, y Büffelbeisser, o mordedores de búfalos, problablemente se intentaron cruces en base a los descendientes de estos antiguos tipos desde 1870, pero es en 1890 que se logra el primer progreso efectivo con el impulso dado por Roberth, Konig y Hopner que fijan los caracteres de la raza en 1894, en 1895, se presenta el primer Boxer en una exposición (Munich), en 1896 se funda el primer Boxer Club, y en 1904 se funda el periódico ***Boxer Blatter***. De ahí hasta nuestros días ha alcanzado una enorme popularidad.

Su musculatura está muy desarrollada, es enjuto y de gran resultado plástico, gran amante de la libertad y el ejercicio, de espléndido carácter, decidido, valiente, desconfiado con los extraños pero extremadamente cariñoso en el hogar, especialmente con los niños.

**Dobermann**

Raza muy reciente, que adquirió su conformación actual gracias a Julio Dobermann, criador aficionado de la ciudad de Afalda, Turingua, el que lamentablemente no dejó nada escrito sobre su trabajo, todo lo que tenemos son conjeturas sobre las razas que influyeron en su formación.

Pocas razas son tan aptos para la defensa, la vigilancia incesante y dotados de extrema desconfianza hacia los extraños, por lo que a menudo resultan mordedores, estando lejos de la equivocada creencia que se tiene de atribuirle rasgos traicioneros o de desconocer a su amo.

**Riesenschnauzer** (Schnauzer Gigante)

Se les conoce desde la época del Renacimiento Alemán. Versión agigantada del Schnauzer medio, demuestra dotes de excelente guardián, muy vivaces y combativos, valientes, son una excepcional máquina de músculos que encierra una inteligencia muy pronta, lo que explica los éxitos obtenidos como perro policía, y Auxiliar en el Ejército.

**Rottweiler**

Originalmente fue un boyero o perro de manada, pudiendo identificárselo como el boyero alemán de la Selva Negra. Deriva con toda seguridad de la Ciudad de Rattweil, en la parte meridional de Würtemberg.

Es un perro de estructura sólida, mas bien pesada y compacta, muy robusto y de inteligencia muy pronta, que no solo da resultado como guardián sino como Perro Policía y en tareas bélicas.

**Airedale Terrier**

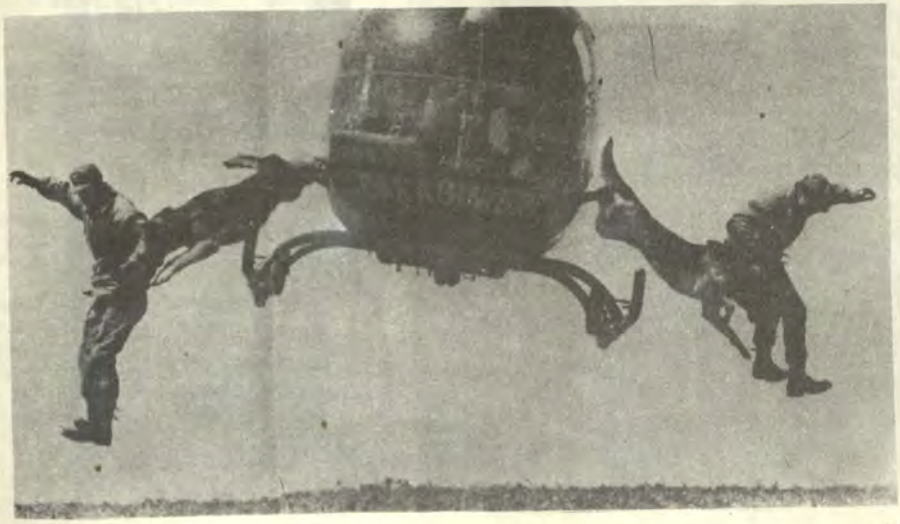
Originario de Aire que atraviesa Leeds, ciudad de Yorkshire, donde apareció, es de los Terriers la raza que más sobresale por su versatilidad de empleo, con poco más de un siglo de vida, ya demostró su efectividad durante la I Guerra Mundial como Auxiliar del Ejército y Cruz Roja ingleses. Valiente cazador, de finísimo olfato y difícilmente igualable en terrenos pantanosos, está provisto de una pelusilla oleaginosa que lo hace especialmente resistente al agua y al hielo, su talla, robustez y coraje hace que se le emplee en la caza mayor (oso ciervo, puma, jabalí).

## EL FUTURO

Es imponderable poder asegurar una vigilancia ya sea de prevención o de prohibición por seres que no poseen compromisos racionales, ni afectos que desvien sus actitudes y adiestramiento, con el consiguiente ahorro de horas hombre–peligro a un costo mínimo por el bajo consumo de equipos y racionamiento (ningún sistema de alarma y defensa es tan completo y económico como el perro o el binomio hombre–perro) además de ser un arma que representa una barrera psicológica y un tipo de represión impersonal.

En muy poco tiempo se ha obtenido un cada vez más inteligente y fuerte perro militar, estando cerca el día en que desarrollemos un perro multipropósito, implementando técnicas para perros guiados por control electrónico remoto.

Es posible que en un momento determinado usted observe una guardia en la que el perro tenga apariencia de somnoliento pero no es así; el duro trajin lo mantendrá en descanso, pero es tan ducho en sus obligaciones que siempre estará listo (Recuerde: un timbre de alarma no quiere a su dueño, ni interviene para defenderlo).



# ACTIVIDAD INSTITUCIONAL



PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ASUME JEFATURA DEL COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA. El Dr. Alan García Pérez tras haber asumido en el Congreso la Primera Magistratura asumió igualmente la jefatura suprema del C. C. de las FF.AA. La ilustración inferior registra el momento en que el Primer Mandatario, luego de recibida la insignia de mando, escucha, en compañía de los Comandantes Generales de Marina, Fuerza Aérea y Ejército, las marciales notas del Himno Patrio. En la foto superior, el C.G. de la Marina, Alm. Gerónimo Cafferata Marazzi, entrega al Primer Magistrado la bandera insignia correspondiente.



# ACTIVIDAD INSTITUCIONAL



JURAMENTA MINISTRO DE MARINA. El Alm. Julio Pacheco Concha Hübner juramenta el cargo de Ministro ante el Presidente de la República.

ALMIRANTE JULIO PACHECO CONCHA HUBNER. NUEVO MINISTRO DE MARINA. En la fecha de la renovación de los poderes públicos, 28 de julio ppdo., juramentó como miembro del Gabinete Ministerial en el Palacio de Gobierno y ante el Sr. Presidente de la República, el nuevo Ministro de Marina, Alm. Julio Pacheco Concha Hübner.

El distinguido alto oficial naval asume la cartera de Marina luego de haber sentado una brillante ejecutoria en las filas de nuestra Armada en la que se calificó en diversos Cursos Avanzados de la profesión naval y en la que comandó varias de sus unidades, jefaturó en los altos mandos y fue Director en sus organismos superiores. Por ello, su brillante carrera nos permite augurar que el Almirante Pacheco Concha Hübner cumplirá también distinguido desempeño en sus nuevas responsabilidades y en bien de la Marina y la Nación.

Desde la **Revista de Marina** le deseamos todo género de éxitos y le ofrecemos nuestra franca y decidida colaboración.



# ACTIVIDAD INSTITUCIONAL



REMODELACION DE
PLAZA " ALMIRA
GRAU" DEL CALLAO.
de las más importantes o
públicas llevadas a realiza
en el presente año lo es
la reubicación y remodela
de la Plaza "Almirante G
con que, en el Callao, se
de homenaje al gran h
naval peruano. Su reapen
fue objeto de una impon
ceremonia cívico militar,
contó con delegaciones d
FF.AA. y las FF.PP.
En la foto, una impon
vista panorámica de la mis



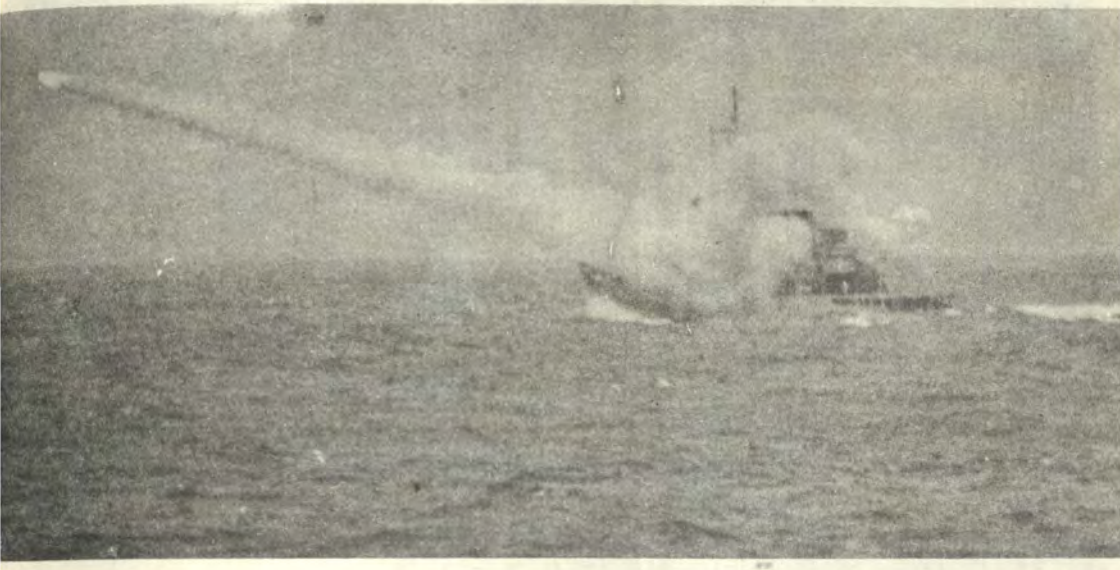
INAUGURACION DEL NUEVO LICEO
VAL "ALMIRANTE GUISE". El 19 de j
pasado, contándose con la asistencia del
Presidente de la República, de los ministros
Marina y de Educación, de distinguidas au
dades navales y personalidades civiles,
inaugurado en San Borja el nuevo Liceo Na
"Almirante Guise". El Director General del P
sonal de la Marina y Presidente del Consejo
perior de Bienestar, Valm. José Carcelén
surto, exaltó en su discurso la significación
tal obra. En las ilustraciones, el alumnado be
ficiario y el complejo administrativo y educ
vo.



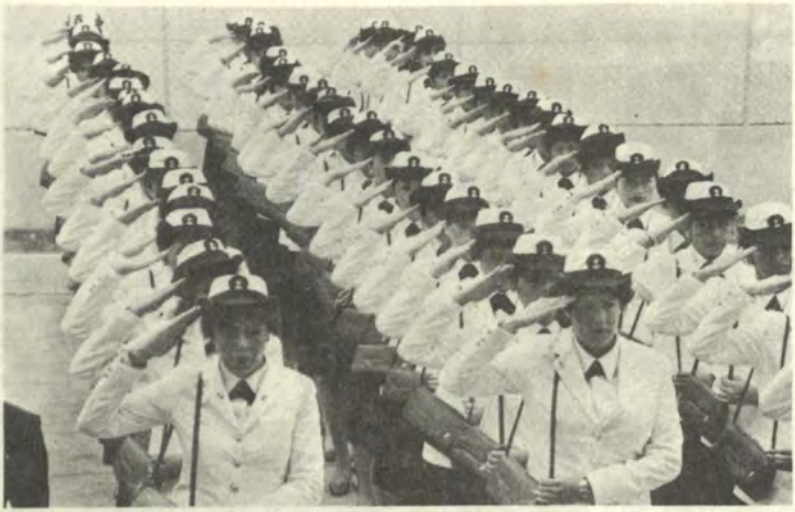


INFANTERIA DE MARINA A NUEVA ZONA DE RESPONSABILIDAD. Cumplida su misión en Huanta y La Mar, el personal de I.M. deja estas provincias en las que actuaron en su lucha contra el terrorismo y la subversión. Las autoridades y vecinos de Huanta por documento elevado al Sr. Ministro de Marina, y que trasunta el aprecio a que se hicieron acreedores nuestros infantes de marina, solicitaron su permanencia en dicha zona.

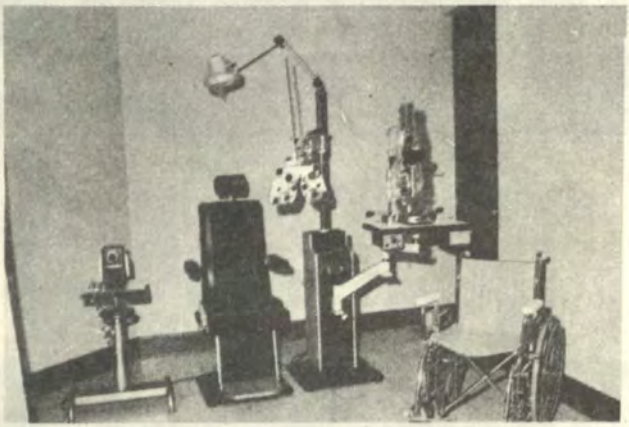
MISIL DE LA "MONTERO" DA MUESTRA DE SU EFICIENCIA Y PODERIO. El día 6 de julio, un misil s.s. "Otomat" disparado desde la cubierta de la fragata **Montero** impactó, a una distancia mayor de 120 Km., en una parte vital del buque "blanco" (ex BAP **Guise**) destruyéndolo. El hecho constituye una muestra del alto índice de preparación y de la capacidad de nuestro personal y la eficiencia de sus unidades.



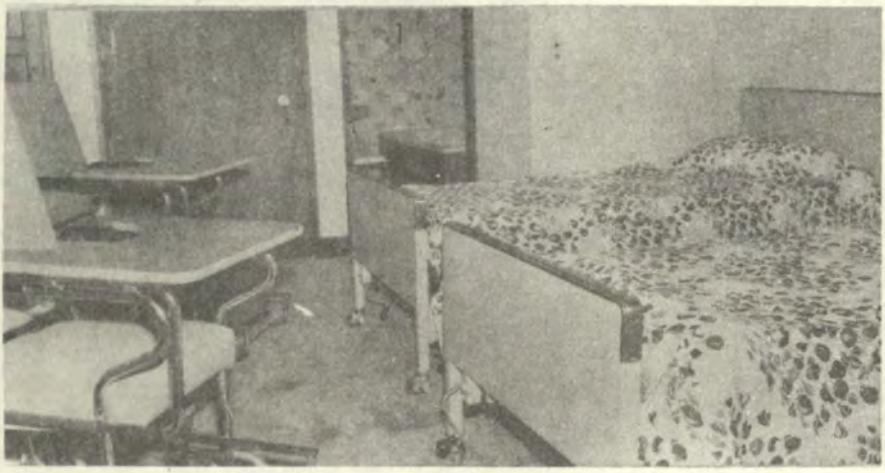
# ACTIVIDAD INSTITUCIONAL



PERSONAL FEMENINO: PRIMER CONTINGENTE NAVAL. El 31 de julio, la Marina incorporó a su servicio al primer contingente naval femenino de grumetes, tras un año de su formación en diversas especialidades. La ceremonia fue presidida por el Director de Administración del Personal, Calm. Carlos Valdez de la Torre.



MODERNA CLINICA GERIATRICA. La Marina ha puesto en servicio, a partir del 19 de julio, en el Centro Médico Naval, una moderna clínica geriátrica. Las fotos nos permiten apreciar parte de su equipo médico y de los dormitorios para los pacientes.



# ACTIVIDAD INSTITUCIONAL

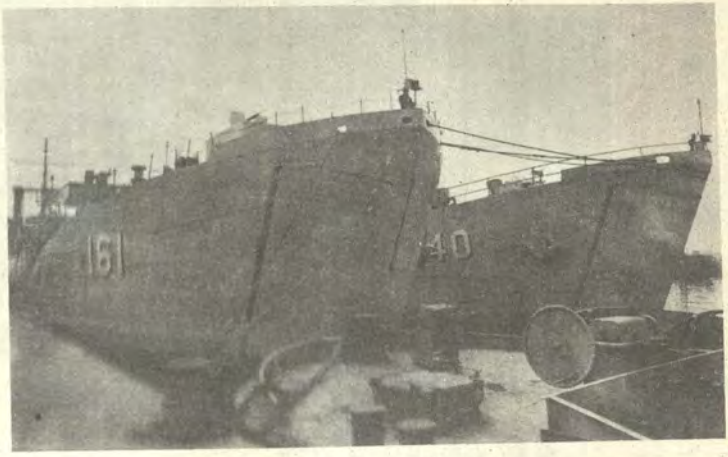
INAUGURACION DEL LOCAL PARA EL I.I.E.T. En la sede del Centro Médico Naval, CMST, contándose con la presencia del alto mando naval, del Sr. Embajador de los EE.UU. de América, del Director de Sanidad Naval, así como de otras personalidades, fue inaugurado, en la primera semana de julio pasado, el local del Instituto de Investigación de Enfermedades Tropicales, construido con la cooperación conjunta de las Marinas de Guerra de los EE. UU. y del Perú. En la foto, la fachada del local en referencia.





SEPELIO DE VICTIMAS DE ATENTADO TERRORISTA. El día viernes 16 de agosto, personal subalterno y civil de la Marina que, en el paradero de Nueva Esperanza, distrito de Villa María del Triunfo, esperaban ordenados en fila el vehículo que los llevaría a su centro de trabajo, fueron ametrallados a mansalva por un grupo terrorista, falleciendo a secuencia del atentado tres de las víctimas y quedando heridas otras ocho. La foto registra el traslado de los restos mortales de uno de los fallecidos.

Dentro del marco de la política dictada por el Supremo Gobierno, de reducir los gastos en el rubro de la defensa, y debido a su antigüedad y costo de mantenimiento y operación, la Marina de Guerra dio de baja, el 16 de agosto pasado, a los buques BAP **Salaverry,** buque de apoyo logístico, y BAP **Chimbote,** que prestaba servicios como unidad de desembarco.



# Revista de Marina

## ILUSTRACIONES DE CARATULA. 1985

**Continuando con la difusión de obras pictóricas de carácter naval, que tanta aceptación ha generado entre nuestros lectores y personas de uno u otro modo vinculadas a nuestra Marina de Guerra, el presente año la REVISTA DE MARINA contendrá en sus carátulas, como temas** motivacionales, cuadros relacionados a buques veleros en las destacadas acciones que les cupo en su época y en nuestra historia. En las presentes páginas, las ilustraciones sobre ellos.

**El Director**

*Enero*
*Abril*



*1. Guerra de la Independencia. Ataque de Guise a los fuertes del Callao. 6-7 de octubre, 1824*

*Mayo–*
*Junio*



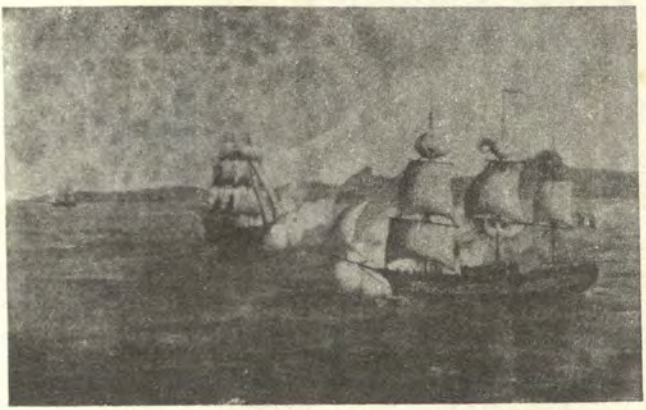
*2. Conflicto con Inglaterra. Combate naval de Pacocha.- 29 de mayo, 1877.*

*Julio – Agosto*



*3. Expedición Libertadora. Fragata La Argentina en aguas del Callao. Octubre de 1820.*

*Setiembre Octubre*



*4. Guerra con Colombia. Combate de Malpelo. 31 de agosto, 1828.*

*Noviembre Diciembre*



*5. Guerra con Colombia. Combate de Guayaquil. 22-24 de noviembre, 1828.*






MARINA DE GUERRA DEL PERU

**SOMOS UN PAIS TAMBIEN MARITIMO. TRABAJEMOS PUES POR TENER SIEMPRE UNA PODEROSA MARINA DE GUERRA, GUARDIANA PERMANENTE DE NUESTROS INTERESES EN LA, DE SIEMPRE, Y POR SIEMPRE, PRIMERA DE SUS LINEAS DE DEFENSA: EL MAR.**



**DIRECTOR**
Capitán de Navío AP
Carlos Ponce Canessa

Las ideas y opiniones v
tidas en las páginas de
ta Revista son de exclu
va responsabilidad de
firmantes. Ni la Marina
Guerra del Perú, ni la
*vista de Marina,* su pu
cación oficial, se ident
can, pues, necesariame
con los criterios de qu
nes son los autor

**Dirección y Administración:**

Dirección de Información

de la

Marina

MINISTERIO DE MARINA
Teléfono 314620 — 125
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima - Perú

# Revista de Marina

Año 78 No. 2
Volumen No. 375

SETIEMBRE–OCTUBRE 1985


## CONTENIDO


| | Pág. |
|---|---|
| EDITORIAL | 110 |
| LA GUERRA: su naturaleza y aspectos sicosociales y morales (II Parte)<br>Dr. Jesús Lazo Acosta | 112 |
| IMPRESIONES Y VIVENCIAS DE UN VIAJE EN SUBMARINO<br>Jorge Luis Recavarren | 124 |
| EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU<br>Embajador Sr. Miguel Bákula | 135 |
| EL MEJOR HOMENAJE A LA PATRIA DE HOY<br>C. de F. A.P. Luis Felipe Villena G. | 141 |
| LA "ERA DEL PACIFICO"<br>Dr. Emilio Castañón Pasquel | 144 |
| EL PROCESO DE LA POLITICA GENERAL<br>C. de N. A.P. Luis Giampietri | 147 |
| CENTRO DE SIMULACION DE OPERACIONES NAVALES<br>C. de F. A.P. Carlos Vargas Fernández | 157 |
| EL PERU FRENTE A LA ANTARTIDA<br>Embajador Sr. Gonzalo Fernández Puyó | 165 |
| HISTORIA DE UN PATITO FEO<br>Dra. Yolanda A. Tristán Gonzales | 173 |
| LA "CARTA DE LOS DERECHOS DE FAMILIA"<br>Julio E. Pacheco Gaige | 179 |
| AQUEL FAMOSO "MENSAJE A GARCIA"<br>C. de N. A.P. José García Valdivieso | 182 |
| UNA VERBENA PARA EL RECUERDO<br>H.G. Cárdenas Mandujano | 189 |
| RESUMEN DE CRONOLOGIA BIOGRAFICA DEL ALMIRANTE GRAU<br>C. de F. A.P. (r) Dr. Fernando Romero P. | 195 |
| Actualidad Institucional | |

# EL PODER NAVAL SE SUSTENTA EN EL HOMBRE

De la realidad de nuestro extenso litoral hacia el Pacífico y del espacio oceánico -doscientas millas marinas mar adentro- adyacente a él, emerge la imagen del Poder Naval peruano. Arma de disuasión y de contienda también -para cuando los casos que lo justifiquen pudieran producirse-, nuestro Poder Naval es la fuerza militar que en los ámbitos que le compete responsabilidad, es decir, la vasta extensión del mar peruano y las áreas de nuestros grandes ríos en la llanura y las boscosidades de la región amazónica, resguarda nuestra soberanía, cuida la integridad de nuestro territorio y protege nuestros intereses que, por su misión, le son inherentes.

La expresión concreta del Poder Naval en el país lo detenta la Marina de Guerra, integrada, en atención a los específicos roles que debe cumplir cada una, por cinco fuerzas de acción diferentes y organizadas.

La extensa área de responsabilidad asignada a la Marina de Guerra debe tener, por lógica conclusión, una adecuada y eficiente fuerza protectora que dé respaldo a sus misiones y deberes que cumplir. Referirse a la adecuación y eficiencia de la Marina de Guerra implica considerarla dotada de los elementos que la conviertan, efectivamente, en una poderosa fuerza disuasiva contra cualquier forma de amenaza o aventura bélica que atenten contra la soberanía y la integridad de la nación.

Los elementos que dan fisonomía al poder y fuerza navales -aparte el mar, que es la realidad sustantiva y básica- lo constituyen los buques y, además, los hombres que componen la dotación de las naves. En esta trilogía esencial, el mar es sólo "potencia", posibilidad de asumir y/o hacerse tangible en manifestaciones diversas; el buque es un instrumento físico que, en el mar, forma una cubierta protectora en torno al hombre que lo tripula, y el tercer componente, el hombre, es quien, sobre el difícil medio acuático en el que actúa y se desenvuelve, le da aliento vital al navío, orientándolo, de este modo y sobre los obstáculos que el difícil medio entraña, al logro de sus propósitos.

El hombre, pues, le da vida al buque y es él quien con su actuar y conducción lo dota de capacidad en sus maniobras y desenvolvimientos; el hombre es quien, teniendo como instrumento a la nave que tripula, origina sobre la dimensión que lo rodea -dimensión acuática- la capacidad ofensiva o defensiva del buque, es decir, la fuerza y poder navales.

Esta es la concepción del Poder Naval en el Perú y de este modo tal concepción se halla informada en nuestra historia. Hombres que, pese -muchas veces- a su limitada tenencia de medios materiales -buques, armas- superaron circunstancias adversas, allanaron caminos difíciles, vencieron de modo inverosímil en demandas al parecer imposibles...

Planificadores, ejecutores tácticos, comandantes de unidades, integrantes de dotaciones; el hombre es y será siempre el componente principal y primordial en la expresión de la fuerza naval peruana, de la Marina de Guerra; oficiales y hombres de mar formados dentro de los dictados de la ética y el valor. Esto es de verse desde los años de la forja institucional en los inicios de la república y en las fechas y escenarios en que nuestros héroes protagonizaron las grandes gestas navales que irradian en nuestra historia.

El concepto, pues, de Poder Naval en el Perú se sustenta no tanto en el aspecto material de número de buques cuanto en el valor y significación del elemento humano y de las cualidades morales que lo distinguen. Porque "no basta tener las mejores unidades; hay que contar con los mejores hombres"; hombres con verdadera vocación naval y de servicio a la patria.

Esta concepción y modo de entender, en el Perú, sobre el Poder Naval puede decirse que se halla exactamente expresado en aquel aforismo de conservado valor en las Armadas del mundo: "Más valen hombres de acero en buques de madera que hombres de madera, en buques de acero". El curso vital de nuestra Marina de Guerra republicana nos lo hace ver así. Su historia de heroismo y glorias lo constata.

EL DIRECTOR

# La Guerra: su naturaleza y aspectos sicosociales y morales

*Dr. Jesús Lazo Acosta*

## SEGUNDA PARTE

## III. LOS PENSADORES CRISTIANOS ANTE LA GUERRA

1. **Exposición histórica de la doctrina de la guerra justa**

   a. **De los orígenes a San Agustín**

   La tradición patrística está dividida entre dos corrientes (30). Según la primera, que predomina en los tres primeros siglos, la guerra y la participación en ella, son incompatibles con la enseñanza evangélica. Los cristianos son ciudadanos del cielo, y no han de preocuparse de la defensa de la ciudad terrenal. Así lo enseñaron Tertuliano y Orígenes. No obstante, la profesión militar no se condena y el derecho de legítima defensa no se pone en duda, salvo quizá en Lactancio.

   La segunda corriente domina a partir de Constantino. El número de cristianos ha crecido en el ámbito del Imperio después del Edicto de Milán (año 313). Los cristianos deben asumir la defensa de la ciudad terrenal, según la doctrina de San Ambrosio, antiguo gobernador de Milán (31).

   Con San Agustín, la doctrina se precisa, principalmente en su obra **La ciudad de Dios** y en su **Carta al Conde Bonifacio** que estaba encargado por el Emperador de la represión contra los donatistas de Africa.

   Escribe San Agustín: "Llámanse justas aquellas guerras que **vengan la injusticia**, cuando un pueblo o un Estado al que debe declararse la guerra ha dejado de castigar las maldades de los suyos y de restituir lo que han arrebatado mediante injusticias" (32).

   La guerra justa es un medio de obtener la paz, definida como "Tranquilidad del orden". "Sed, pues, —escribe San Agustín al Conde Bonifacio— pacificador en vuestra guerra, a fin de que vuestra victoria conduzca a los que combatís a comprender la utilidad de la paz" (33).

Así, pues, a partir de San Agustín encontramos afirmadas y reconocidas dos formas de guerra justa: de un lado la **"guerra penal"**, concepción predominante en el santo doctor, para vindicar el orden moral y castigar al culpable; de otro lado, la **"guerra defensiva"** para proteger un orden objetivo ("la tranquilidad del orden", la paz) y los derechos amenazados o violados, aun en el supuesto de que el perturbador no sean subjetivamente culpable.

b. **Santo Tomás de Aquino**

Santo Tomás no habla expresamente de la guerra más que una vez, en la cuestión XL de la IIa, IIe de la **Suma Teológica: "Si la guerra es siempre pecado"**. Ni sus inmediatos predecesores, como Pedro Lombardo y San Alberto Magno, ni sus contemporáneos, como San Buenaventura, hablan de ello. Con Santo Tomás de Aquino, la cuestión de la guerra pasa a formar parte de los clásicos temas de la Teología. Todos los autores reproducirán y discutirán el célebre artículo I de la cuestión XL:

"Para que la guerra sea justa se requieren tres condiciones:
a) la autoridad del príncipe en la guerra;
b) una causa justa, es decir, que aquellos a los que se combate, merezcan ser combatidos, en virtud de una falta;
c) recta intención, es decir, intención de procurar un bien o de evitar un mal".

c. **Los teólogos de los siglos XVI y XVII**

Estos teólogos (34) añaden precisiones importantes a la doctrina clásica:

(1) Ha nacido el Estado moderno; el **príncipe** es soberano absoluto y no reconoce ninguna autoridad humana superior a la suya. Cuando emprende una guerra ¿cómo puede justificarse que pueda ser juez y parte en su propia causa? Tal es la cuestión que Santo Tomás dejó sin respuesta. He aquí la respuesta de esos teólogos:

"Esta competencia (castigar la injusticia) no pertenece a ninguna autoridad superior, ya que de acuerdo con nuestro supuesto los Estados no tienen ninguna; es preciso entonces que incumba a la autoridad suprema del **Estado agraviado a la cual el otro se encuentra sometido por el perjuicio que le ha infligido**" (35).

El príncipe culpable, **por su injusticia, por razón del delito,** se encuentra sometido a la jurisdicción de su víctima. En ausencia de una sociedad internacional dotada de órganos efectivos, no hay otra solución que este "desdoblamiento funcional" el rey es a la vez juez del bien común y demandante ante el juez que es él mismo.

(2) Pero entonces, se dirá, en tal caso todo el mundo tiene razón, y la guerra será **justa por ambas partes.** Nunca los teólogos del siglo XVI han admitido que una guerra sea justa de ambos lados. Reconocen que, subjetivamente, los dos adversarios puedan creerse autorizados a iniciar la guerra, pero, objetivamente, sólo uno de ambos está en su derecho, y la guerra no es justa más que de una parte. Ello entrañará consecuencias importantes: En relación con un soberano objetivamente culpable, pero que subjetivamente puede creerse en su derecho se podrá dar una justa guerra, en nombre de la justicia conmutativa, pero no en nombre de la justicia vindicativa; es decir, deberán contentarse con reparar la injusticia sufrida, pero no podrán castigar. Para estos teólogos la guerra de castigo, es la única guerra **"verdadera"**, pero las circunstancias históricas los conducen a reconocer que, en su tiempo, la guerra de castigo en sentido propio se ha hecho excepcional.

(3) Es conveniente destacar que para los grandes teólogos del siglo XVI, **"el bien común del universo"** es la norma última de la justa causa. Esta noción de bien común del orbe era nueva y fecunda. "Si una guerra es útil a una provincia o a un Estado pero va en detrimento del mundo o de la cristiandad, estimo que en este caso la guerra es injusta", opinaba Vitoria (36).

El esfuerzo de estos teólogos del siglo XVI para someter los conflictos internacionales de su tiempo a la regla moral es conmovedor; sienten que la conciencia de los soberanos escapa cada vez más a la autoridad de la Iglesia; tratan de formular reglas de **derecho natural**, a las cuales esté sometida toda razón; pero ellos son los creadores del Derecho Internacional moderno. Así y todo, la solución que proponen es insuficiente. Muy pronto los legisladores oficiales y los juristas profanos (no teólogos) concluirán que la "guerra puede ser justa en ambas partes". Se asimilará la guerra a un **proceso** y la guerra se convertirá en **un medio legal para resolver un derecho incierto** mientras que para los teólogos, repitámoslo, será considerada como último medio para defender un derecho cierto y conculcado. Para los juristas de los siglos XVII–XIX, en una sociedad de Estados soberanos, será vano pretender definir el "derecho de guerra"; todo Estado soberano poseerá entre sus atributos esenciales el "derecho de guerra". Se

esforzarán solamente en regular el "derecho en la guerra": los derechos de los beligerantes en tiempo de guerra, la protección de las poblaciones civiles, el tratamiento de los prisioneros, etc.

d.- En cuanto a la doctrina moral de la guerra, los teólogos de la época siguiente no están a la altura de los teólogos de los siglos XVI y XVII. Será preciso esperar el siglo XIX (el italiano Taparelli d'Azeglio) y el siglo XX para ver cómo se estudia de nuevo seriamente el problema de la guerra La comunidad internacional, el bien común del orbe mencionado ya por Vitoria y Suárez, van a representar un papel importante de ahora en adelante en el juicio moral que se emita sobre la guerra.

"Hemos visto –escribe Taparelli – que la guerra es lucha de sociedades o lucha pública, y debe tener lugar por orden de la autoridad suprema, y que las autoridades supremas de las sociedades miembros **tienen derecho a hacer la guerra, puesto que la sociedad que las comprende no ha alcanzado el perfeccionamiento moral, intelectual y material que era necesario** para regular la justicia entre las sociedades reunidas. Así, hasta que la etnarquía (nombre con el cual Taparelli designa la sociedad internacional organizada, una "organización de naciones unidas") no esté justa y sólidamente constituída, las naciones podrán lícitamente hacer valer sus derechos a la guerra".

**Pero esto es un estado de transición**, se ve claramente que la sociedad etnárquica, como cualquiera otra, debe naturalmente querer que el derecho reine entre sus miembros, y no la fuerza. En la etnarquía bien constituída la guerra no podrá concebirse más que entre una nación que viola el orden y oprime a sus vecinos, y la autoridad etnárquica suprema, con la ayuda de las naciones asociadas. En cualquier otro caso, asegurado el auxilio de las fuerzas de toda la etnarquía y sometidos a leyes etnárquicas que habrá aprobado por si mismo, uno de tales pueblos podrá, incluso con fuerzas mediocres, estar perfectamente seguro en su independencia. Y es así como se podrá reducir esta enorme carga de los ejércitos permanentes, tal como hemos insinuado" (37).

El mérito de Taparelli es el haber dejado bien clara la relación entre el derecho de guerra de los Estados y la insuficiente organización de la sociedad internacional. Todos los teólogos posteriores se inspirarán en su **Saggio teoretico di diritto naturale**, escrito en 1843. En el siglo XX La Briere, Delos, Bruno de Solages, y sobre todo Pío XII, han recibido manifiestamente su influencia. La tesis de Delos, que hemos expuesto, sobre la guerra ejerciendo una "función de sustitución", desciende en línea recta del pensamiento de Taparelli; así como la idea tan fecunda de

Pío XII de que sólo las instituciones internacionales sólidamente constituidas pueden permitir a la humanidad escapar a la **"necesidad"** de la guerra.

No obstante los defectos que los críticos encuentran en la doctrina tradicional, el mérito de ésta es que permite formar la conciencia moral de los individuos, y clarificar el debate ante la opinión pública; permite plantear el problema de la guerra y de la paz en términos correctos, es decir en términos de razón, y no de sentimiento. La doctrina tradicional destruye los falsos dilemas que angustian las conciencias y apasionan a la opinión pública: no resistencia al mal o guerra total, capitulación o aniquilación. Es un esfuerzo de la razón moral para **limitar** el empleo necesario de la violencia en el marco de la protección de la justicia. La fórmula "guerra total" es inaceptable para un pensamiento cristiano, si significa el desencadenamiento incontrolado de toda violencia, el totalitarismo de la sumisión ideológica y sicológica, y el empleo de todos los medios que se juzguen eficaces.

## 2.- Los moralistas y la guerra moderna

### a. Cuestiones previas

Para plantear correctamente el problema moral de la guerra moderna deben considerarse dos cuestiones previas:

(1) ¿Cuál es la naturaleza de los grandes conflictos en la vida internacional de nuestros días y de qué medios dispo nemos para resolverlos?

(2) Si se recurre a las armas co mo **"último ratio"**, ¿cuále son las armas que el progre so técnico pone a disposi ción de los gobiernos y cuá les son las concepciones tác ticas y estratégicas de lo Estados Mayores?

En cuanto a la primer cuestión: Dos tipos de conflict destacan en el siglo XX:

(a) Una lucha a escala planeta ria entre dos ideologías, do conceptos del mundo, encar nados en dos potentes impe rios.

(b) Las luchas revolucionaria locales emprendidas para sa cudir un yugo político, eco nómico o ideológico. La rivalidades de poder y de in tereses entre Estados de im portancia secundaria da hoy origen a conflictos ar mados con menos frecuen cia que en otros tiempos Los medios de solución so varios: desde las conferen cias en la "cumbre" y las di cusiones en la ONU, hast las negociaciones y media ciones tradicionales, y hast las modestas misiones de ex pertos técnicos que, en pa ticular en las cuestiones co loniales, pueden adelanta los cambios pacíficos. L moralidad del recurso a l fuerza (la guerra) como ú timo medio" dependerá d grado de eficacia que se r

conozca a los otros medios susceptibles de resolver conflictos.

En cuanto a la segunda cuestión: Las armas de la técnica moderna, son las armas atómicas y el arma sicológica. La estrategia de las grandes potencias mundiales descansa sobre la **exhibición** nuclear, es decir, sobre el "poder de disuasión" (o de intimidación) que constituye el arma atómica. La invención de las armas atómicas llamadas "tácticas' (fusil y cañón atómico) ha disminuido, además, la distancia entre el armamento llamado clásico o "convencional" (el de las dos guerras mundiales) y el armamento nuclear.

Por su parte, las operaciones sicológicas han tomado un tal desarrollo que se aproxima o quizá sobrepasa en eficacia a los armamentos clásicos, ocupando un puesto esencial en la estrategia de las guerras revolucionarias.

b. **Los principios de una doctrina moral de la guerra actual**

(1) Pío XII dijo que "Un deber que obliga a todo el mundo (...) es desterrar de una vez para todas la guerra de agresión como solución legítima para las controversias internacionales, o como medios de realización de las aspiraciones nacionales" (38).

El término "guerra de agresión" no tiene aquí el odioso sentido habitual en el lenguaje moderno. Asociado a la expresión "solución legítima", actualiza simplemente el **"ius belli"**, la "competencia para la guerra" que los canonistas, desde el siglo XVI, reconocen a favor de todo Estado soberano, para reivindicar derechos ciertos y hacer prevalecer intereses legítimos.

Poniendo en duda la legitimidad de esta "competencia para la guerra" en los casos considerados, Pío XII aporta una importante modificación a la doctrina escolástica de la guerra, al parecer por dos razones:

(a) La violencia y la amplitud de las destrucciones en la guerra moderna hacen de ella un medio desproporcionado para hacer que prevalezcan derechos incluso derechos ciertos.

(b) El reconocimiento del derecho de guerra ofensiva a todo Estado soberano, impediría el progreso actual de integración de la comunidad internacional, el progreso de esta organización jurídica con templada por Pío XII como único medio eficaz en última instancia para eliminar la guerra (39).

(2) "El precepto de la paz es

de derecho divino. Su fin es proteger los bienes de la humanidad en tanto son bienes del Creador. En consecuencia, estos bienes son de tal importancia para la comunidad humana, que su defensa contra una agresión injusta está sin ninguna duda, plenamente justificada" (40).

"Es evidente que en las circunstancias presentes puede darse en una nación el caso de que (una vez agotados todos los esfuerzos para conjurarla) se llegue a la guerra para su defensa eficaz y con la esperanza de éxito contra ataques injustos. Entonces, la guerra no puede ser considerada como ilícita" (41).

La **guerra defensiva** para protegerse contra la injusticia permanece, pues, en efecto, como moralmente permitida en derecho. El empleo de armas modernas (atómicas) en tal guerra defensiva plantea problemas suplementarios en cuanto a las condiciones que convierten su empleo en legítimo; pero Pío XII ha considerado positivamente el caso extremo del uso incluso de armas atómicas en una guerra defensiva "contra una injusticia muy grave, evidente y que no puede ser evitada por otros medios" (42).

(3) Si la defensa se considera legítima, los **preparativos de defensa** son igualmente legítimos para un Estado, y en consecuencia, los ciudadanos no pueden sustraerse a las obligaciones militares de defensa.

(4) Una doctrina moral de la guerra puede en la actualidad, sin caer en la utopía, incluir la obligación de tomar ciertas medidas que hagan inútil el recurso a las armas. Estas medidas se resumen en las palabras que aparecieron continuamente en boca de Pío XII: **desarme e instituciones internacionales:**

"Para guardarse de este azote (la guerra) es necesario proceder cuidadosa y honestamente a una limitación progresiva y adecuada de los armamentos. De conformidad con tales medidas de desarme (...) deben surgir las instituciones que se dediquen a la nobilísima misión de garantizar la observancia de los tratados, o de promover, según los principios del derecho y de la equidad, las oportunas correcciones y revisiones" (43).

Los cuatro puntos que acabamos de precisar tomando su misma formulación de las alocuciones y mensajes de Pío XII, deben permitirnos aportar un juicio cristiano y adoptar una actitud razonable en las situaciones

concretas en que nos colocan los conflictos actuales.

c. **Condiciones para la licitud de la guerra** (44)

Para que una guerra pueda ser lícita y mantenerse dentro de los límites de la moral ha de reunir un conjunto de condiciones que se refieren a su **declaración**, a su **desarrollo** y a su **conclusión**.

(1) **En su declaración** (45)

**(a) Autoridad legítima**

Sólo la autoridad pública, legítima y soberana tiene la misión y el encargo de defender y promover los intereses del bien común; por lo tanto sólo a ella le corresponde declarar la guerra cuando la exija inevitablemente el interés del cuerpo social que preside.

La guerra jamás debe declararse sin que la preceda un **ultimatum** con declaración de guerra **condicional** dentro de un plazo determinado, para dar al adversario una última oportunidad de llegar a un acuerdo pacífico.

(b) **Justa causa**

Es decir, la defensa o restauración del derecho injustamente violado, cuando no pueda conseguirse por medios pacíficos.

Francisco de Vitoria escribe que "el fundamento de una guerra justa es una injusticia. No hay más que una razón justa de hacer la guerra: la injusticia sufrida" (46).

(c) **Recta intención**

Esto es, que se intente únicamente el bien común y el restablecimiento de la justicia. Jamás es lícito declarar la guerra por odio, venganza, alarde de fuerza, afán de dominar al adversario, expansión colonial o económica o por cualquier otro motivo tan vil y bastardo como estos.

Las condiciones que acabamos de enunciar son todas de orden **objetivo** y consideradas las cosas en teoría o en abstracto. En la práctica, dadas las características de la guerra moderna –en la que, inevitablemente, los daños que acarrea son siempre incomparablemente mayores que los bienes que defiende– es casi imposible que puedan reunirse juntamente. De donde hay que concluir que **la guerra moderna –a no ser la estrictamente defensiva– es prácticamente injusta e inmoral.**

(2) **En su desarrollo**

En el desarrollo de la guerra, los beligerantes deben observar estrictamente los postulados del derecho natural y del derecho de gentes y las normas establecidas por

las costumbres, tratados o convenios internacionales.

Están expresamente prohibidos:

(a) Los actos intrínsecamente malos: traiciones, asesinatos, violaciones de los pactos previos (por ejemplo, sobre el no empleo de determinadas armas especialmente dañosas), etc.

(b) Los malos tratos y crueldades con los prisioneros, los procedimientos bárbaros, los bombardeos en masa de ciudades abiertas con toda su población civil dentro, etc.

(c) El empleo de los medios modernos de destrucción total, tales como los gases asfixiantes, la guerra bacteriológica y la bomba atómica arrojada sobre ciudades habitadas por la población civil no combatiente, que constituyen verdaderos crímenes de lesa humanidad.

(d) Es un crimen matar o herir a quienes se rinden sin condiciones; y es una monstruosidad, contraria al derecho natural, hacer participar a los prisioneros en operaciones o trabajos de guerra dirigidos contra su país.

(e) Es inmoral declarar que no se dará cuartel. Podría, sin embargo, considerarse como un acto de legítima defensa el negarse a acoger un gesto de rendición, del que el enemigo hubiera ya abusado reiteradamente para sorprender la buena fe.

(f) **Durante la lucha** pueden ser destruidos, si es necesario, los edificios militares o refugios ocasionales que el enemigo utilice, sin tener en cuenta los derechos de sus legítimos propietarios. Pero deben respetarse, en la medida de lo posible, los que nada tengan que ver con la guerra: hospitales, iglesias, bibliotecas, monumentos históricos, etc.

(g) **Durante la ocupación** son ilegítimas toda clase de destrucciones inútiles; debe respetarse la vida y libertad de los ciudadanos, así como sus bienes particulares; el ocupante ha de asegurar el orden y la vida pública, el ejercicio del culto religioso, la pacífica convivencia entre vencedores y vencidos. Estos últimos están obli-

gados a una **sumisión exterior** a la autoridad ocupante y no tienen derecho a dedicarse a actos de violencia contra el ejército o la administración. El ocupante no tiene derecho a las deportaciones ni a la evacuación forzada de las poblaciones civiles; es legítima la resistencia pública y privada a tales medidas injustas.

Los impuestos deben servir a su destino normal. Las requisas en especie deberán ser indemnizadas, lo mismo que los servicios que se exijan a los ciudadanos no combatientes. Nadie tiene derecho a entregarse al saqueo o al pillaje, que constituyen una injusticia manifiesta. Los mismos bienes públicos del Estado ocupado han de administrarse rectamente, no pudiendo incautarse de ellos a no ser en concepto de indemnización por los daños injustamente recibidos de él y en la medida o proporción de los mismos.

(3) **En su conclusión**
Aunque, según la justicia y el derecho, la victoria debería ser para el beligerante que tenga razón, de hecho suele ser para el más fuerte. Por eso hay que examinar las dos hipótesis:

(a) **Si vence el que tenía razón**, tiene derecho a imponer al vencido, sin crueldad:

— **Por los fines de la guerra**, la reparación del derecho injustamente violado, o sea la totalidad de los daños o gastos que injustamente le ha causado. Pero estas exigencias del derecho estricto deben ser atenuadas por las necesidades del bien común y de la justicia social, que impiden gravar a un Estado más allá de sus posibilidades físicas o morales. Es verdad que se puede escalonar el pago de los daños en plazos prudenciales o anexionarse una porción de territorio, pero estas medidas resultan contraproducentes en la práctica, puesto que prolongan el odio en el vencido y preparan a la larga una nueva he-

catombe vindicativa. **–Para asegurar la paz e impedir una nueva agresión**, puede desarmar al enemigo, desmantelar sus fábricas de guerra, reducir su potencial industrial relacionado con la gue rra y otras medidas semejantes. Pero no sería lícito arruinar de tal manera la economía de la nación vencida, que le fuera prácticamente imposible su resurgimiento material o su existencia como pueblo libre.

(b) **Si vence el injusto agresor**, su victoria por la fuerza no le confiere ningún derecho ante la justicia y la moral. Pero para no agravar los males y aumentar inútilmente los sufrimientos del pueblo, el vencido debe soportar el tratado de paz en las condiciones que quiera imponerle el vencedor y trabajar más tarde en hacer valer sus derechos y exigir la restitución de sus bienes o territorios, no por una nueva guerra, sino recurriendo a una autoridad internacional, como la ONU, cuando esté en situación de hacerse escuchar por todas las naciones.

Notas:

(30) Cfr. DANIELOU J. **La no violencia según la Escritura y la tradición.** Conferencia del Congreso de Pax Christi, de 1955.
(31) Cfr. DE LA PRADELLE, **Maestros y doctrinas del derecho de gentes,** Paris 1950.
(32) **In Pentateuco,** VI, 10, Ed. Migne, 34, 781.
(33) **Carta al Conde Bonifacio,** Epist. CCV.
(34) El **De Jure Belli** (año 1539) de Vitoria es un comentario sobre la cuestión XL de la **Suma Teológica** de Santo Tomás; es también el primer tratado moderno de una teología de la guerra justa. Todos los autores posteriores lo utilizan. La doctrina de Suárez sobre la guerra se encuentra en **De carietate,** disp. XIII, **de bello.**
(35) SUAREZ, **o.c.,** 5.
(36) VITORIA, **De potestate civili,** 9–13.
(37) TAPARELLI, **Saggio teoretico di diritto naturale,** nn. 1377–1378.
(38) PIO XII, Mensaje de Navidad de 1944.
(39) Para esta interpretación del texto de Pío XII y del sentido a dar a la expresión "guerra de agresión", Cfr. MURRAY J.C., **God man and nuclear war,** en **Catholic Mind,** mayo 1959, 278.
(40) PIO XII, Mensaje de Navidad de 1948.
(41) PIO XII, Mensaje de Navidad de 1956
(42) PIO XII, Alocución a la Asociación Mundial de Médicos, del 30 de setiembre de 1954.
(43) PIOS XII, Mensaje de Navidad de 1941.
(44) Cfr. ROYO MARIN A., **Teología Moral para seglares,** Madrid 1961, 689–692.
(45) Según Santo Tomás, para que la declaración de guerra sea ilícita se requieren tres condiciones fundamentales: autoridad legítima, justa causa y recta intención.
(46) VITORIA F., **De jure belli,** pp. 13 y 25




# LUBRICANTES:

. Automotrices
. Industriales
. Marinos
. Aviación

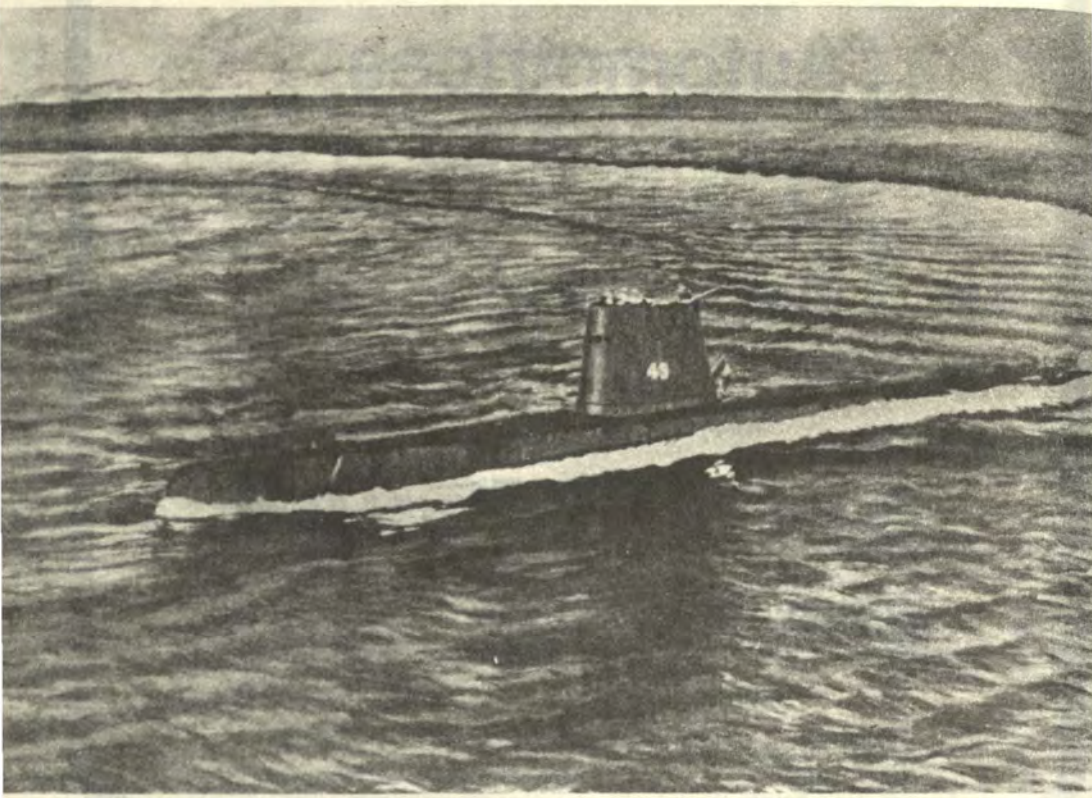
**Castrol del Perú S.A.**

Camino Real 111 of. 216
San Isidro Telf. 40 45 22

# Impresiones y vivencias de un viaje en submarino

*Jorge Luis Recavarren*

*La fuerza de submarinos tiene destacada expresión entre las armas componentes de nuestro poder naval. Desde el inicio de su presencia en nuestra Marina de Guerra, en 1911, esta integrante de nuestras fuerzas en el mar ha logrado, y mantiene vigente, un lugar de primacía entre las Armadas sudamericanas.*



*La ilustración precedente, que tiene como motivo al* ***BAP. Pisagua****, ejecutando una curva de operación, es una concepción artística de nuestro colaborador David Samillán S.*

Suerte de habano metálico diseñado para sumergirse y soportar la presión del mar, el submarino cuenta con una larga historia que en este momento me rebota a la infancia –allá por los años 30 de este siglo– cuando, literalmente, me sumí hechizado en las inolvidables páginas de "Veinte mil leguas de viaje submarino", novela del legendario Julio Verne y escenario de las hazañas y vicisitudes del memorable capitán Nemo, personaje central del libro célebre.

*(Estas y otras vivencias me cruzaron el ánimo el viernes 20 de junio en calidad de invitado por la superioridad a bordo del submarino BAP. "Pisagua", al mando del capitán Jaime Mendiola. ¿Cuál era el objeto de mi presencia en el sumergible? Pues dar oportunidad al periodista inquisidor de viajar unas horas al lado de oficiales alumnos de la Escuela de Submarinos quienes efectuaron una de sus prácticas habituales en inmersión. En suma: en el submarino ellos operan los sistemas vistos teóricamente en la Escuela, toda vez que han escogido la especialidad del submarino. Así practican una serie de procedimientos que los hace rotar por diferentes puestos: timón, planos, control principal y equipos electrónicos. Obviamente, antes de enterarme de esto me asomé a la torre de acceso al puesto de comando para echar un vistazo a la navegación en superficie que va dejando atrás la base de partida y el puerto del Callao. Ahora avanzamos a corta distancia del lado norte de la isla de San Lorenzo, cubriendo parte del área de operaciones para submarinos y en tanto van quedando rezagados los buques en sus embarcaderos, las lanchas que pasan a corta distancia de este BAP, otros buques de la escuadra, buen número de pesqueros soviéticos anclados, y algún que otro navío que hace ingreso al puerto con el tradicional saludo que señala el movimiento de sus banderas, y que se responde cortesmente en el "Pisagua". Pronto bajamos al interior de la nave la cual inició su proceso de descenso sin mayor novedad. Y a lo largo de todo el recorrido se estuvo entre los 15 y 50 metros de profundidad)*

## Allá Lejos...

Al comienzo de estas líneas me referí a las viejas lecturas de Julio Verne. El famoso escritor tuvo la vivencia de "su" submarino, el que comandara el impertérrito Nemo; pero otros, a su turno, dentro de los niveles del tiempo, "soñaron" también su submarino o bien lo realizaron.

Así, años más o menos en función de las fechas de Verne, y sin salir del Perú, podemos mencionar el caso de un europeo, el ingeniero Federico Blume, que a partir de 1866 empieza la construcción de un sumergible de acuerdo a las limitaciones del tiempo y de los recursos. Pero, ayuno de fe hacia él y su empresa, el oficialismo no prestó mayor atención a los afanes de quien ya amaba al país en el que dejó descendencia. Y, saltando etapas, el hecho es que, en 1879, lanzó al mar su sumergible en el puerto de Paita en que realizó con fortuna hasta 20 inmersiones.

Pensaba Blume utilizar el navío por él ideado contra el "Cochrane" y el "Blanco Encalada" que, a la sazón, estaban en el Callao. Y por lo pronto, quien era entonces comandante general de la Marina, contralmirante Manuel Melitón Carvajal, dispuso que se certificara la calidad del flamante navío.

Pero las cosas no marcharon como debieran. Alertados los buques del invasor chileno de las intenciones peruanas optaron por salir del puerto mar afuera y, al cabo, el sumergible peruano fue hundido preventivamente ante la posibilidad que el espionaje enemigo pudiese en algún momento capturar el submarino con las consecuencias del caso.

¡Cuán distinto hubiese sido todo en aquel tiempo infausto si, verbigracia, se hubiesen tenido las precauciones que el Perú de hoy ha adoptado para sus fuerzas de mar y tierra, amén de las del aire que en esa hora no tenían vigencia!

***

Allá lejos, en el tiempo, nos damos con los esfuerzos iniciales. Entre la historia y la fábula está, según se afirma, la idea de Alejandro Magno de construir un submarino. Hablan los árabes de 1150 de un mecanismo subacuático para burlar a los cruzados en el sitio de una importante plaza. Cincuenta años más tarde se dice que el poeta alemán Morolf construyó un esquife sumergible para huir de unos enemigos. Hacia 1490, el incalculable Leonardo da Vinci ideó un sumergible en forma de tubo rígido. Piratas escandinavos y berberiscos trataron de hacer lo suyo. Y en 1626 el holandés Cornelius van Drebbel hizo un sumergible que permaneció tres horas bajo el agua, pero murió con su secreto para renovar el aire en el navío. A David Bushnell se le conoce como padre del submarino; y sus conocimientos fueron renovados por Fulton con su famoso "Nautilus" que Napoleón rechazó por su poco andar. Franceses, ingleses y alemanes trabajaron a lo largo de todo el siglo pasado en diversas concepciones de este tipo de navíos, arma en verdad mortífera que, en la actualidad, ha llegado a evolucionar hasta el submarino movido por propulsión nuclear y del que disponen solamente las dos superpotencias de estos días.

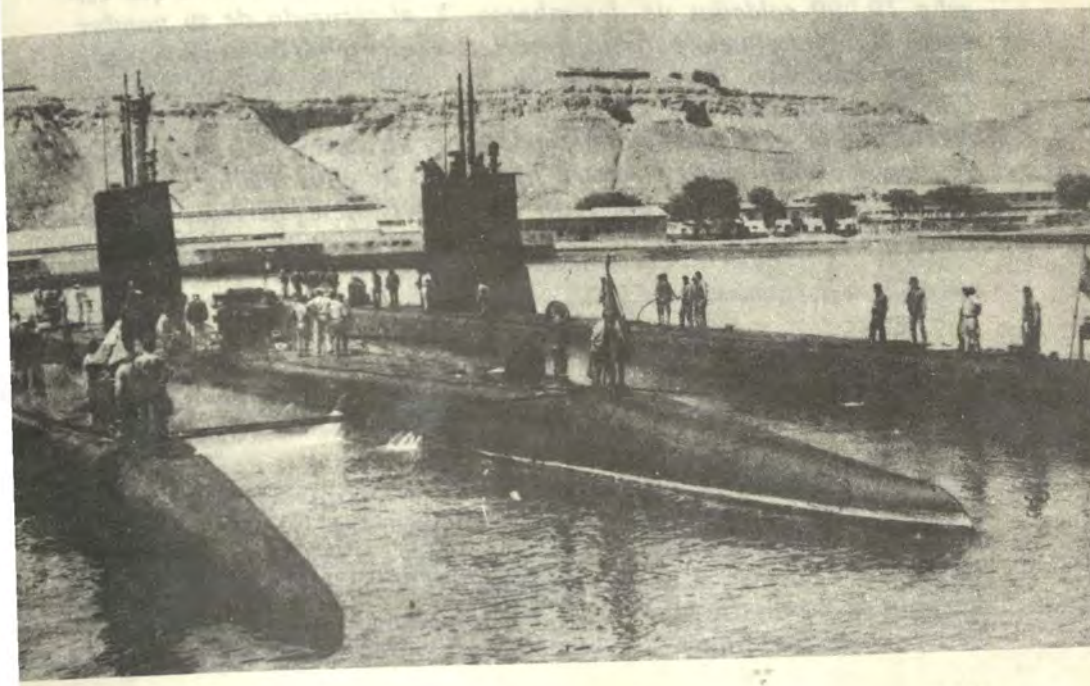
## El Submarino en el Perú

Si se evocó el proceso del submarino en el ancho escenario del mundo, huelga decir que de consuno, casi al unísono, se viene a las mientes la historia submarinista del Perú. Y aunque los precedentes en el tiempo son largos, sin embargo, el hecho que macizamente se impone es que el submarino es nave y arma propia, característica, del siglo XX.

De donde se desprende que el Perú va poco menos que al compás de la evolución de estos navíos, habida cuenta que allá por 1911 y más concretamente el 19 de agosto de aquel año ya lejano, fondean en el Callao los sumergibles "Palacios" y "Ferré" construidos en Francia. Tales unidades son las precursoras y, por cierto, las primeras de la Fuerza de Submarinos de este país. Como se ve, en 1986 la Fuerza estará de plácemes al cumplir unos largos y auspiciosos 75 años que serán recordados como sus Bodas de Diamante.

Pero no queda aquí todo. Vale recordar asimismo que la peruana es la Fuerza Submarina decana en Iberoamérica. La primera en antigüedad y la primera en poderío, pues solamente la de los Estados Unidos es

*Paita, nuestro puerto y base naval en el norte, fue testigo hace más de cien años atrás de nuestros ensayos en la concepción de sumergibles a través del afán y empeños de Dn. Federico Blume, quien en este puerto norteño vio exitosas las inmersiones del artefacto por él ideado.*
*En la foto, tres de nuestros submarinos de la Clase "Abtao" en los apostaderos del puerto de la referencia.*



más fuerte. En USA se emplea hace ya tiempo la propulsión nuclear en este tipo de naves, en tanto que el Perú dispone por el momento de submarinos que, eso sí, constituyen la última palabra en materia de sumergibles convencionales.

Volvamos, empero, a los submarinos precursores. Fueron construidos en los astilleros Schneider, y fue en Chalón–Sur–Seóne, por vez primera, que ondeó en ellos el blanco y rojo del pabellón nacional. Los primeros comandantes de esos submarinos fueron los tenientes primero Juan Althaus y José Gálvez.

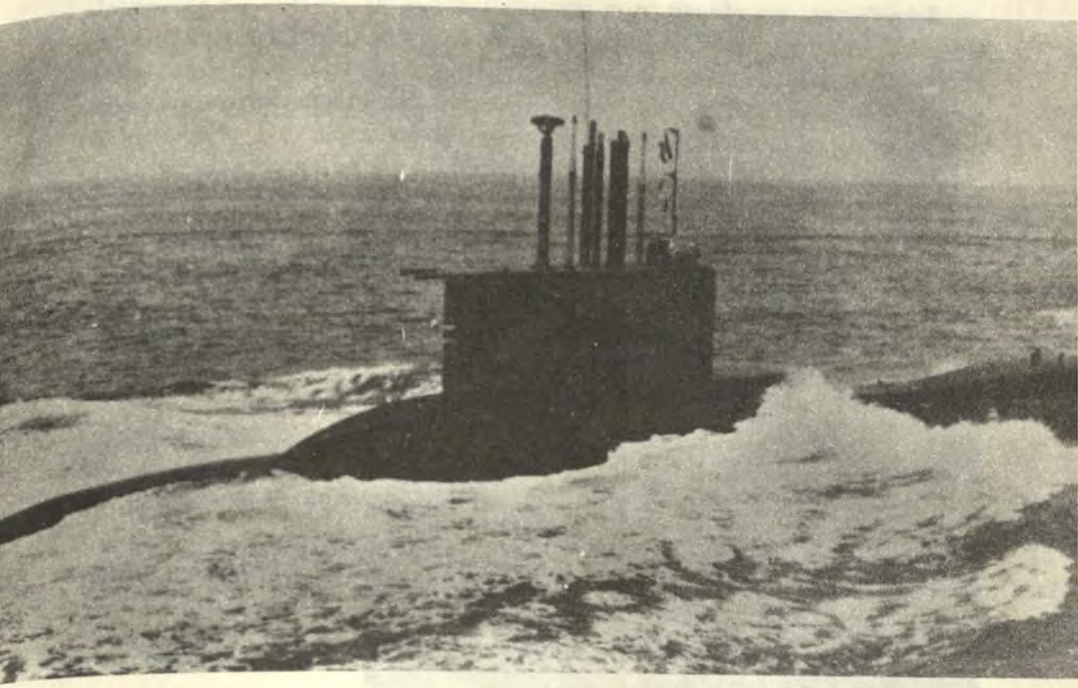
Eran del tipo "Lebeauf" y tenían un desplazamiento de 290 toneladas en superficie y de 435 en inmersión. De eslora medían 64 metros. Poseían 4 tubos lanzatorpederos y descendían hasta 30 metros de profundidad. Navíos en verdad históricos ya que ellos formaron la primera flotilla de submarinos de la América morena...

***(El "Pisagua", entre tanto, continúa en paz su navegación. No hay vaivén alguno. Todo marcha sin novedad. Pregunto a uno de los gentiles oficiales por dónde estamos y, luego de procesar técnicamente nuestra posición, me dice que nos hallamos a la altura de Chorrillos, lo que significa que el recorrido se viene cumpliendo toda vez que del Callao enfilaríamos hacia el oeste y, luego, rumbo sur. Al conjuro del nombre de este submarino –el "Pisagua"– se estremecen los ancestros. Porque en Pisagua, un siglo y seis años atrás, mi tío abuelo Isaac comandando en ese puerto apenas unos 900 hombres de la guardia nacional, resistió alrededor de 7 horas el fuego nutrido de la escuadra invasora que cargaba 10,000 soldados de desembarco. Y al recuerdo de su nombre, únese el de mi abuelo paterno, José Lucas, que tenía bufete con el presidente Francisco García Calderón, y cuando los chilenos tomaron Lima hubo de retirarse a Trujillo porque su cabeza estaba puesta a precio por la labor de sabotaje contra los invasores. Allí murió poco después, dejando viuda y cuatro hijos, uno de ellos, Pablo, mi padre, que no llegó a conocerlo por tener apenas seis meses de vida. José Lucas escribió una novela y dejó varios cuadernos de poemas inéditos).***

## Los famosos "R "

La historia, nuevamente, toca con sus nudillos la memoria. El "Ferré" y el "Palacios" estuvieron en servicio mucho tiempo, hasta que llegó el día del reemplazo, finalizando la década de los inquietos años 20.

Para 1929 estaban ya en servicio aquellos que, más tarde, vendrían a ser los legendarios submarinos "R": el 1, el 2, el 3, y el 4. Quienes éramos niños en los tensos años 30, muchas veces vimos los famosos "R" desde Chucuito y las playas punteñas en las que vienen a morir, con música de resacas, las ondas del mar chalaco sobre el que se mecían y mecen los buques de la escuadra del Perú. Esos submarinos tiem-



po después llamados "Casma", "Islay", "Pacocha" y "Arica" ilustraron en no pocas circunstancias textos en los diarios y revistas de la época, siendo orgullo del pais al testimoniar cómo en el Perú iba tomando cuerpo y extensión una conciencia submarinista que penetró en la tradición de la Marina vigorizándola aún más.

Arma y Escuela fueron esos "R". Arma que evidenció la disposición de ánimo de un país decidido a seguir el dictado de Castilla de no descuidar nunca nuestro mar, y ánimo de una Marina que ponderó hasta las raíces el sacrificio de Grau, sus pares y subordinados, en ese 8 de octubre que todos nos sabemos de memoria.

E, igualmente, fueron los submarinos "R ' de la escuadra, escuela en que forjóse por la aceptación de la juventud submarinista, una nueva fuerza y una nueva tradición que, llegado el caso, señorearán esta vez invictas sobre y bajo las aguas inacabables del Pacífico.

Escuela fueron esos "R" en que, a lo largo de tres décadas, se formaron hombres impecables en cuanto a conocimientos y actitudes morales. Su pericia y su conducta avalaron esta nueva fuerza de la escuadra. De ahí que los primeros submarinistas no sólo quedaron como excelentes oficiales sino como precursores y pioneros de una enseñanza que ha trascendido las fronteras.

Enseñanza, en efecto, que imantó pisadas de jóvenes de Venezuela, Colombia, Argentina y el Brasil, que se dieron cita en el Perú para aprender el arte de la navegación y de la guerra, y, dentro de la guerra naval, la de los submarinos, acerca de cuya mortífera acción los peruanos están en capacidad de suministrar conocimientos.

El primer día de marzo de 1939, fue creada la Escuela de Submarinos bajo el mandato del presidente, general Oscar R. Benavides. El conocido contralmirante Roque Saldías ligó su nombre a la fundación de dicha Escuela, hoy la más antigua del Sub-continente, y uno de los elementos de apoyo de la Fuerza de Submarinos junto con la Estación Naval de Submarinos que funciona logísticamente con sus talleres de mantenimiento, alojamiento, comida y demás; y el buque Tender que presta a las unidades su apoyo logístico móvil.

El primer jefe de la Escuela fue el teniente primero Carlos Espinoza y los iniciales instructores, obviamente, han sido oficiales de los legendarios "R1", "R2", "R3" y "R4", submarinos que fueron dados de baja veinte años después, en 1959.

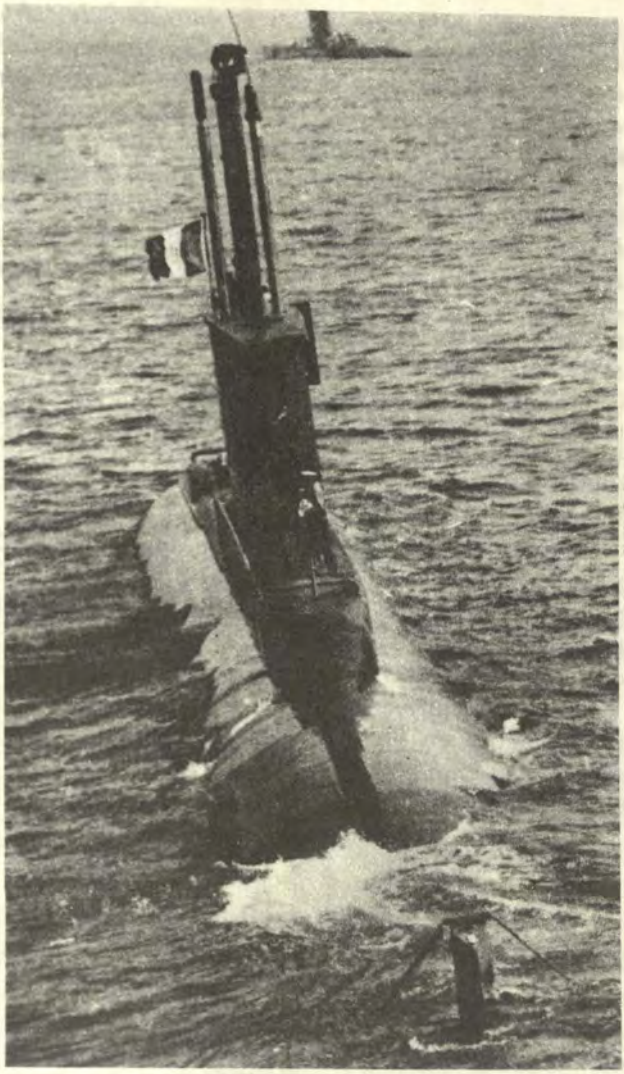
De la Escuela han egresado 48 promociones de oficiales y 68 de personal subalterno.

## Actualmente...

Hoy en día la Fuerza de Submarinos del Perú continúa siendo la segunda de América y la duodécima del mundo. La nuestra es gente experimentada por el paso del tiempo y porque ha tripulado diversos tipos de sumergibles.

Actualmente, la Fuerza dispone de tres clases de submarinos. A la primera pertenecen los de tipo Sierra que son el "Dos de Mayo", el "Abtao", el "Angamos" y el "Iquique", antes llamados "Tiburón", "Lobo", "Atún" y "Merlín". Respecto a estas naves cabe agregar que fueron especialmente diseñadas y construidas para la Marina de Guerra del Perú en los astilleros de la Electric Boat Division General Dinamics Corporation Groton, Connecticut, USA, conforme a especificaciones desde aquí enviadas. Cabe igualmente tener en cuenta la siguiente circunstancia: los Estados Unidos hicieron al Perú una excepción fabricando estos submarinos, pues desde la última guerra mundial los astilleros de ese país no habían construído para nadie.

Todo esto sucedió en los años 50. Para mediados de 1954, algunos de estos submarinos prestaban servicios y otros lo hicieron a partir de 1957. Poseen 80 metros de eslora y, en inmersión, desplazan mas de mil toneladas. En cuanto a características de su época, tuvieron las más modernas y el estado de conservación actual es, en rigor, óptimo. Están dotados del "Snorkel", procedimiento por el que un submarino bajo el agua se procura oxígeno desde la superficie.



*Arma de probada temibilidad, los submarinos constituyen una fuerza vertebral en nuestra Marina de Guerra.*

***(El primer submarino que he visitado en mi vida fue el "2 de Mayo", pero lo que podríamos llamar visita en seco, ya que permaneció en su base del Callao. Fue pocos días antes de embarcarme en este sumergible "Pisagua" en que ahora navego. El "2 de Mayo" fue el "Lobo" mencionado líneas arriba. En 1952 se le colocó la quilla, lanzándosele al agua en 1954, y puesto en servicio ese mismo año. Como aquí se trata de lanzar unas cuantas sensaciones de neófito, la inicial, aquella que de entrada me impactó, fue la de hacer ingreso en una suerte de***

*complicada relojería, tal es la cantidad de tableros ahí existentes con sus esferas numeradas, amén del instrumental electrónico que es parte del complejo manejo del navío. Fui allí cordialmente atendido por su comandante, capitán de fragata Atilio Cantelli Sidia, quien, por lo menos a lo largo de un par de horas, tuvo la paciencia de mostrarme los cinco compartimentos en que se divide el sumergible. Y ahora que hago inmersión en el "Pisagua", no puedo menos que meditar en la asombrosa, casi milagrosa capacidad que tiene el hombre de progresar en términos técnicos y científicos, al verificar la destreza de estos marinos del Perú frente a la conducción de la nave. ¡Cuán atrás, ciertamente, han quedado en su casi paradisíaco primitivismo los hombres de Cro–Magnon y Neandertal !).*

Se dijo anteriormente que son tres las clases de sumergibles que integran nuestra Fuerza. Se acaba de ver la de los tipos Sierra. Seguidamente los hay de la serie Guppy también construidos en los Estados Unidos: el BAP "La Pedrera" y el BAP "Pacocha". La tercera clase está compuesta por los BAP "Arica", "Antofagasta", "Casma", "Chipana", "Islay" y este en que ahora navego, el "Pisagua", comandado por otro excelente marino, el capitán de corbeta Jaime Mendiola Herrada, de quien junto con su tripulación y los oficiales alumnos guardaré siempre magníficas impresiones.

Los seis submarinos que se acaba de mencionar constituyen la última palabra en lo que respecta a los convencionales. No los hay, en suma, más modernos. Fueron construidos en los astilleros de Kiel, en Alemania Federal, y son de la serie 209.

## El "Pisagua"

La construcción del "Pisagua" se inició el 15 de enero de 1979. Fue bautizado el 7 de agosto de 1981 y fue comisionado el 12 de julio de 1983. Desplaza 1250 toneladas y la eslora mide 54 metros. La manga alcanza poco más de seis metros. Su velocidad máxima en superficie es de 10 nudos y en inmersión llega a los 22 nudos. Su personal superior es de 7 oficiales y el subalterno de 30 tripulantes. Cuenta con 8 tubos lanzatorpedos M.A.K. y está dotado de sonares activos y pasivos, radar de superficie y dos periscopios. Y es propulsado por un motor eléctrico de propulsión Siemens A.G. cuatro máquinas diesel M.T.U., cuatro generadores Anton Piller y una hélice.

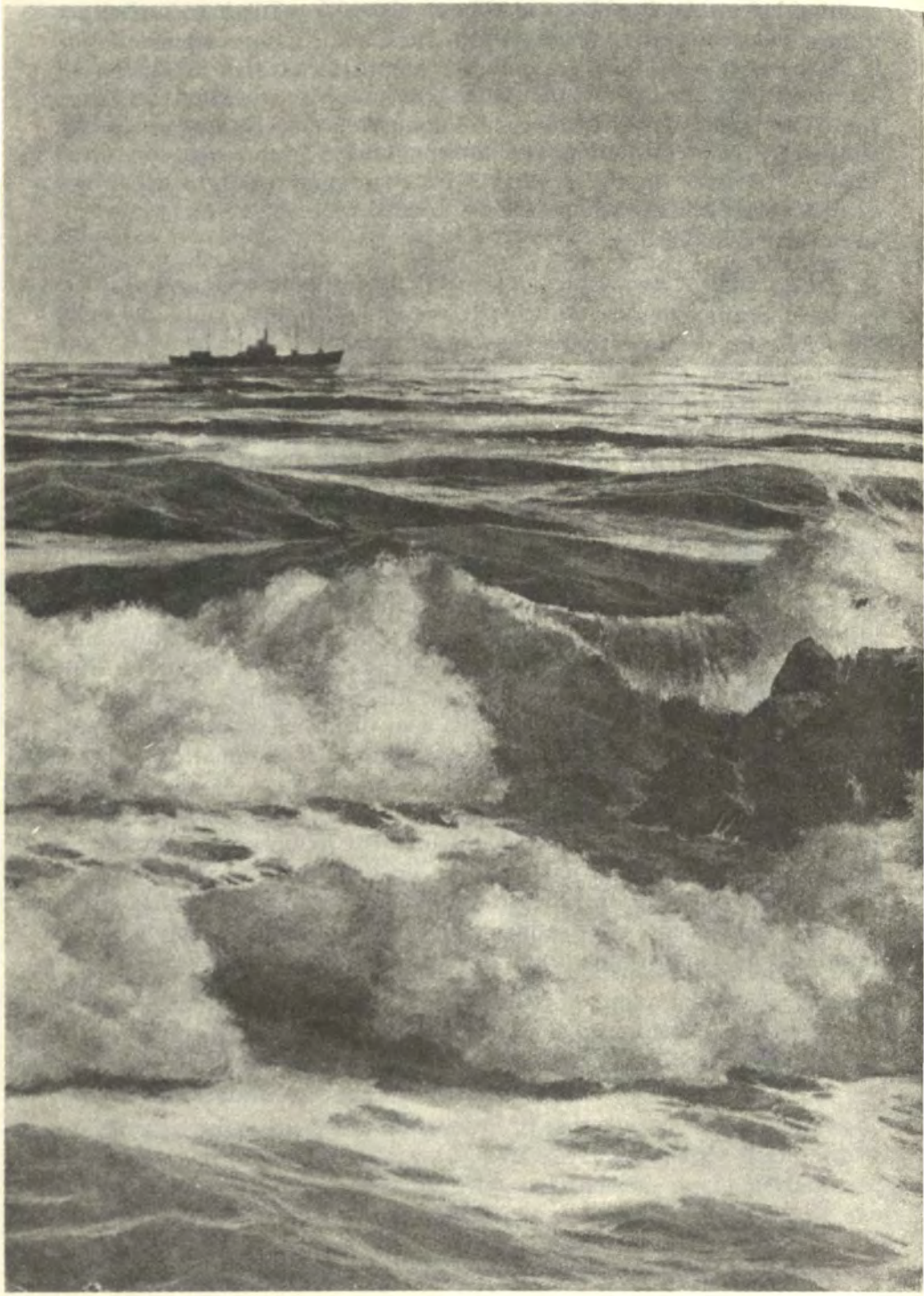
Si algo, en verdad llama la atención, concita, en fin, el interés de quien navega al lado de estos hombres de la Fuerza de Submarinos, es su enorme espíritu de unión, de camaradería, pues, ciertamente, constituyen un equipo. Puede asegurarse sin incurrir en hipérbole que pocas actividades humanas requieren más estrecha colaboración que la de los submarinistas entre sí. Tenemos en primer término la virtud de la

**solidaridad** entre ellos. Esto se basa en algo axiomático: en un submarino nadie debe sobrar y, en consecuencia, nadie tampoco puede faltar. Cada hombre tiene una misión que cumplir en el manejo de la nave. Es más. Nadie debe errar, porque el que falla hace que todos yerren, y una falla puede dar al traste con el equipo entero. Todos pues, en un submarino son **constantemente indispensables**, hecho que crea en el espíritu de esas tripulaciones una peculiar contracción al deber que genera en tales hombres una psicología cuyo permanente estado de alerta deviene ejemplar.

De lo cual se desprende otra virtud: **la del temple** de esos ánimos. Piense quien no siendo marino es lector de estas líneas, en lo que significa el hecho de una tripulación, en lo que significa el hecho de una tripulación que se sumerge un lapso de 30 días, cosa nada insólita en esta viril, recia profesión, que no solo es tal, sino, además, vocación profunda, porque la verdad es que a uno se le hace cuesta arriba creer que quien opta por especializarse en esta arma no esté premunido de una fuerte y decidida vocación para darse totalmente a ella.

Y es de aquilatar la tranquilidad, la serena alegría con que navegan estos peruanos, ya sean los más modestos tripulantes o bien la superioridad del navío, o desde luego, los oficiales alumnos. Tienen, albergan en sus rostros, la obvia satisfacción del pez en el agua o del ave en el aire. Dijérase que la maquinaria que nos transporta ahora, es una suerte de prolongación de los miembros de cada cual; que, de uno u otro modo, están identificados con la acerada construcción que tan bien maniobra bajo la superficie, como si a su turno, el submarino mismo, se diluyera suelta y libremente en los cuerpos de los submarinistas hasta formar un solo ser.

En todo caso, esas tripulaciones forman un haz. Dijérase que les palpita una sola entraña cordial. Su meta es siempre una: conducirse sin noevedad, sea en las navegaciones de los tiempos de paz, y mejor aún, en los bélicos lapsos. Pienso que, cuando su nave se desliza en las entrañas del océano ellos se imaginan que tripulan nada menos que el mástil del pabellón rojiblanco en pos de alboradas victoriosas.



# El dominio marítimo del Perú

*Embajador*
*Sr. Miguel Bákula*

Debe afirmarse la convicción de que el Perú, como todas las naciones del orbe, está en la hora de la integración absoluta y que no puede seguir fragmentado por la obsoleta teoría geográfica de las tres regiones físicas. Es dentro de este contexto que debe verse la integración geo–económica y social del Perú de hoy y del futuro.

Bien pueden entenderse así los razonamientos que el embajador Miguel Bákula expone en su obra "El Dominio Marítimo del Perú", que le ha valido el primer premio del prestigioso concurso jurídico de la Fundación "Manuel J. Bustamante de la Fuente".

Fruto de dos años de paciente trabajo y producto de una experiencia de casi cinco décadas al servicio del Ministerio de Relaciones Exteriores, la obra del embajador Bákula no tiene otra finalidad que la de defender los intereses permanentes del Perú y los peruanos, y de los que vendrán a sucedernos.

Teniendo en cuenta que el mar y todo lo que le atañe es un tema de permanente actualidad, especialmente para nuestro país, esta revista con autorización del autor, ha considerado oportuno publicar el texto del discurso que este prestigioso diplomático pronunció ante la Fundación, al agradecer la distinción de que fue objeto.

El embajador Miguel Bákula es un diplomático de carrera y entre sus varias distinciones ostenta la "Gran Cruz" de la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, concedida por la Marina de Guerra del Perú en reconocimiento a su labor en defensa de los intereses marítimos de nuestra patria.

Actualmente es Presidente de la Delegación del Perú en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur que integran Colombia, Chile, Ecuador y Perú.

También es miembro del Consejo Consultivo de la Comisión Oceanográfica Internacional, miembro de las Comisiones Consultivas de los Ministerios de Marina y Relaciones Exteriores y miembro del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

Son seguramente muchos, entre quienes me escuchan, los que tuvieron la oportunidad de conocer a Manuel J. Bustamante de la Fuente y conservan su recuerdo. Por mi parte, tuve el privilegio de gozar de su amistad, pues don Manuel J., en sus visitas a Torre Tagle, que fueron relativamente frecuentes en los años 60, solía detenerse en mi oficina.

Estas conversaciones permitieron que confirmara la impresión que ya tenía acerca de su personalidad, de su prestigio como hombre docto y de su carácter, en el que las notas de la franqueza y la rectitud le han sido siempre reconocidas.

Esta grata memoria vino a mi mente cuando me enteré que la Fundación que lleva su nombre convocaba el concurso jurídico, cuyo final ahora nos reúne.

Fue, así, una primera idea, la de acercarme al reflejo que aun permanece de su ejemplo, y de su obra, la que motivó mi determinación de participar en el concurso, como una forma de asociarme a su evocación permanente.

Sin embargo, también debo decir que tuve en cuenta la extraordinaria oportunidad que la Fundación abre para la investigación, tratamiento y difusión de los estudios jurídicos, al punto que bien puede afirmarse que su patrocinio constituye el mejor estímulo que en el Perú se otorga al trabajo intelectual y científico.

En este sentido, el tema escogido tenía para mi una importancia trascendente, por cuanto se trata de un problema vinculado a graves intereses nacionales, que no solo siguen siendo de máxima actualidad, sino que su importancia está llamada a acentuarse y de hecho así está sucediendo. Al mismo tiempo, en lo personal, sentía que después de haber cumplido con una dura responsabilidad era mi deber poner al alcance de todos una explicación circunstanciada de mi actitud y dar cuenta de las razones en las que se había fundado, durante los largos años en que ha estado vinculado a la elaboración del nuevo Derecho del Mar, ya sea como Presidente de la Delegación del Perú ante la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ya como Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, constituida por Colombia, Chile, Ecuador y el Perú, y cuya razón de ser es la defensa de los principios que dieron origen a la Zona Marítima de las 200 millas, hoy aceptados por la comunidad internacional e incorporados a la legislación interna de 160 Estados, a través de la Convención Universal sobre el Mar. Con razón, los países del Pacífico Sur son considerados como los auténticos triunfadores de esta larga batalla, ya que en junio y agosto de 1947, preconizaron esta cifra mágica al fijar la distancia que señala la extensión de la soberanía y jurisdicción del Estado costero en el mar adyacente a sus costas, para asegurar sus intereses económicos.

Hace más de 40 años, otro peruano ilustre, a quien me unió un profundo aprecio y una invariable amistad, el doctor Alberto Ulloa, dijo en el prólogo de su obra "Posición Internacional del Perú":

> "... Creo que quienes, por cualquier razón, tienen oportunidad de ocuparse, en diversa forma, de los intereses

externos de nuestro país, deben aportar a su estudio no sólo el esfuerzo ocasional que puede caberles, sino los elementos constructivos de que sean capaces para el edificio poliforme de la grandeza del Perú"

Estas palabras, que tienen resonancia de una sentencia inapelable, han sido para mí un mandato imperativo, que ahora puedo cumplir plenamente.

En el caso del Derecho del Mar. Mejor dicho, es el caso de quienes participamos en esta larga elaboración, a la que también prestó su concurso eminente el profesor Ulloa, a quien se debe la calificación de "soberanía modal", con la que también se ha distinguido los "derechos de soberanía", que, de acuerdo con las normas internacionales, ejerce el Estado ribereño sobre la zona de 200 millas.

Hay otra aclaración que creo indispensable y que tiene un contenido jurídico más preciso. Cuando se habla de la elaboración del Derecho se involucra en una sola palabra todo un largo y complejo proceso, que va desde que la necesidad de una norma que se hace evidente hasta el instante en que se acuerda el sentido exacto de la misma y adquiere carácter compulsivo. En el orden interno, el mejor ejemplo es el de la formulación y promulgación de la ley, y en el orden internacional, el de la negociación de una regla hasta su consagración en virtud del acuerdo internacional.

En este camino, son muchas las propuestas que se formulan y, con frecuencia, ellas pueden ser inconciliables entre si y, a veces, contradictorias con el sistema jurídico general imperante. Lo cierto es que, en cada caso, esas proposiciones deben estar inspiradas en razonables fundamentos jurídicos, y, al mismo tiempo, estar destinadas a alcanzar la adecuada vigencia, o sea cumplir con el principio de la efectividad y a prestar el supremo beneficio de la norma, que es otorgar la seguridad jurídica.

Lo que no debe decirse, y es inaceptable, es que las propuestas que no se ajustan a los antiguos moldes, no tienen carácter, contenido y virtualidad jurídica, simplemente porque no se subordina a los criterios en trance de obsolencia.

Pero, de esta confrontación, lo que resulta evidente es que, al final del proceso de la elaboración propiamente dicho, lo que se produce es una decisión que, como tal, es eminentemente política, porque precisamente ésa es la función de la política: decidir.

El Derecho del Mar no podría ser ajeno a esta regla, pero con mucha otras connotaciones que subrayan su importancia. Quizá se pueda resumir esta realidad enunciando que el Derecho del Mar se ha caracterizado, y sigue siendo notable, por su novedad, su complejidad y su universalidad, a las que debe agregarse la más importante de todas sus notas, que es el de la unidad del espacio oceánico.

De donde se deriva que las reglas que se han formulado son, de un lado, el mejor ejemplo de innovación y de superación de las estructuras jurídicas que las antiguas potencias marítimas o las nuevas superpotencias del capital y la tecnología trataron de seguir manteniendo al servicio de sus intereses, pero que, del otro, la mejor inteligencia de ese problema en su conjunto está gravemente turbada por su complejidad y el entrecruzamiento de las tendencias que en defensa de ventajas, muchas veces legítimas, existían en el interior de cada país. Por último, por primera vez en la historia de la humanidad se pretendía someter a patrones uniformes la conducta de todos los pueblos.

Esta afirmación es fundamental: cuando el Perú promueve, defiende y consagra la tesis de la zona marítima de 200 millas, no pretende que se reconoza a su favor una situación de excepción –que hubieran reclamado para sí todos los pueblos del mundo, cada uno de los cuales tiene un problema marítimo diferente– sino que ofrece una fórmula susceptible de aceptación universal y capaz de aplicarse a todos los pueblos.

Esta es la realidad que he tratado de describir razonadamente, no para defender una obra personal sino para cumplir con el deber de dar cuenta de una misión cumplida. No pudo ser obra personal, pues mi participación directa sólo cubre un pequeño segmento y fue posible porque desde 1947, fecha del histórico Decreto de 1 de agosto de 1947, que suscribieron José Luis Bustamante y Rivero y Enrique García Sayán, hasta que en 1958 y 1960 Alberto Ulloa encabeza la delegación del Perú en la I y II Conferencias de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se había trazado la dirección de una continuidad sin fractura, y porque, después, a partir del 7 Período de Sesiones de la III Conferencia, me fue grato dejar la presidencia de la delegación peruana a Alfonso Arias Schreiber, quien debía alcanzar el merecido privilegio de votar a favor de la Convención, el 30 de abril de 1982.

Ha sido, pues, en más de 35 años, una larga tarea, a cargo de muchos, cuyo número supera el centenar, pero que en otros términos de referencia, no podrían sujetarse a patrones de conmensurabilidad; y para designar a los cuales no es suficiente hablar de trabajo en equipo, pues sería reducir su dimensión en tiempo y la profundidad de la obra, guiada por el único interés de defender los intereses permanentes del Perú y de los peruanos, los de hoy y los que vendrán a sucedernos.

Al final de mi trabajo, como colofón de un esfuerzo de muchos años de dedicación y de vigilia, recuerdo, siguiendo una milenaria sentencia de sabiduría oriental, que lo importante de una idea no es lo que de ella se dice sino lo que con ella se hace.

La noción del dominio marítimo del Perú no puede limitarse a un desarrollo teórico que conduzca a una posición dogmática excluyente. Debe entenderse como una expresión comprensiva de todas las capa-

cidades y atribuciones que el Estado puede ejercer en el espacio oceánico. Resulta así el término que, en lugar de ser restrictivo, contiene una extraordinaria riqueza conceptual.

Desde el punto de vista jurídico, resume las competencias y los intereses propios del Estado, de sus autoridades y también de sus nacionales. Con criterio espacial, este ámbito de acción comienza a partir de la línea de la costa y se extiende a todas las otras áreas en las cuales hay un derecho o un interés por proteger. En consecuencia, alcanza a las naves que surcan otros mares y a las profundidades del océano, y no puede estar limitado por el mar territorial, que es de suyo una franja estrecha.

Pero su connotación más importante es la de incluir criterios de eficiencia en relación con los usos económicos del mar. En este sentido, las nociones abstractas no constituyen un instrumento adecuado.

El Perú de hoy sufre una experiencia dolorosa por la ausencia de criterios realistas, disculpamos con frases retóricas, como aquella que el mar peruano es el más rico, la depredación de nuestros recursos biológicos, entre los cuales la anchoveta, que si fue la captura más valiosa que ha podido existir, ha desaparecido quizá para siempre.

El confuso debate que ha limitado nuestras perspectivas debe darse por concluido por la simple razón de que es urgente llenar el vacío jurídico hoy existente y legislar sobre las zonas marítimas que el Derecho Internacional reconoce, para alcanzar, al mismo tiempo, el acatamiento de los otros Estados y la seguridad jurídica de que carece la norma unilateral.

Corresponde dictar los dispositivos legales para dar vigencia, precisamente, al articulado de la Constitución, según el cual la soberanía y la jurisdicción del Perú se ejerce en las doscientas millas de acuerdo con la ley y los convenios internacionales ratificados por la República. Y este vacío legal no puede ser satisfecho en contradicción con el Derecho Internacional, de la misma manera que tampoco podemos seguir ignorando que las leyes de la naturaleza deben ser respetadas por el hombre.

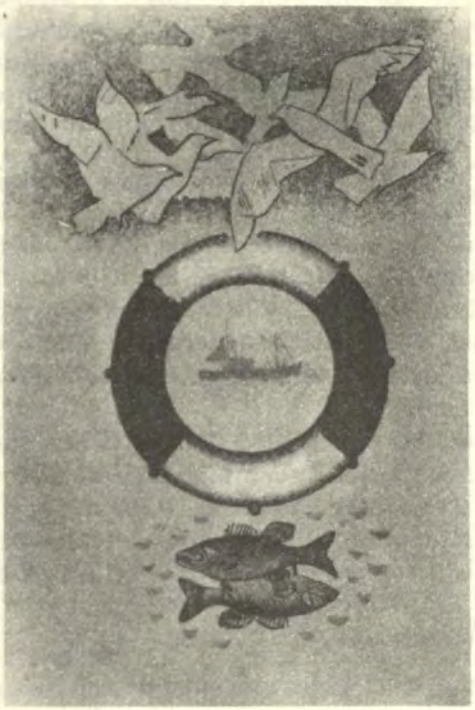
Para este efecto, los poderes del Estado tienen que definir, por medio de la ley, si en la clásica "zona marítima de 200 millas", que es la única realidad legal existente en el Perú, se garantiza la libertad de navegación hasta la distancia de 12 millas de la costa, hasta donde se extiende el mar territorial propiamente dicho; si las líneas de base son las de marea baja, como lo estableció la Ley del Petróleo, o cabe una modificación en determinadas zonas de la costa.

Debe reglamentarse el paso inocente de los buques de propulsión nuclear o de los que transportan sustancias peligrosas o nocivas. En relación con los recursos vivos, el Estado tiene la obligación de establecer previamente el volumen de la captura permisible en la zona de 200 mi-

llas y determinar, también, su capacidad nacional de captura, a fin de que sea sólo el excedente el que pueda quedar disponible para las operaciones de pesca de barcos extranjeros. A nadie se oculta que es la ausencia de estas normas la que ha permitido el desorden en años anteriores, y las contradicciones de los tiempos actuales.

Permanecen aún en el limbo jurídico cuestiones fundamentales, como las relativas a la promoción, utilización y control de la investigación científica; a la preservación del medio marino y a la lucha contra la contaminación, al estímulo de la transferencia de tecnología. Y así, sucesivamente, bien puede decirse que desde el punto de vista de la norma, en el Perú todo está por hacer.

Es para esta impostergable tarea, que está llamada a servir la edición de mi trabajo, que, en acto de generosidad ejemplar, se propone esta magnánima Fundación, que perpetúa el nombre de Manuel J. Bustamante de la Fuente en la memoria y el respeto de todos los peruanos.



# El mejor homenaje a la Patria de hoy

*Capitán de Fragata A.P. (r)*
*Luis Felipe Villena G.*

¿Cuándo se inicia el proceso de lo que más tarde debía ser el Perú? Aun cuando alguna persona hubiese dedicado toda su vida al estudio de la historia de la arqueología o de la paleontología no podría llegar a saberlo. ¿Acaso hay alguien que conozca por ejemplo, cuando se pobló nuestro continente? No tenemos noticias anteriores a la civilización de los Chavines (más o menos 8000 a 10,000 años a.C.), pero de allí es posible colegir que los que vinieron después (los tallanes, los Paracas, los Chimus, etc.) fueron sociedades bien organizadas y de insospechada evolución societal y quizá científica. ¿No es acaso un formidable enigma las marcas de Paracas? ¿Fueron estas trazadas por hombres que conocían la astronomía y las matemáticas como los egipcios construyendo con una exactitud asombrosa las famosas pirámides? Si tenemos en cuenta que cuando llegaron los conquistadores al Perú a comienzo del siglo XIV encuentran una civilización Inca ya en descomposición (pero que aún así el famoso historiador William Prescott la define como un modelo de socialismo) ¿qué no otras virtudes probablemente mayores habrán acusado esas nuestras más antiguas civilizaciones? Baste decir que si bien los Incas sojuzgaban pueblos los sometían a su imperio respetando sus leyes y sus costumbres, gesto este de tal avance humanístico que ni siquiera tenemos ahora la satisfacción de experimentarlo en pleno siglo XX.

Consolidada la corona española con el Virreynato en el Perú, Lima comienza a recibir sangre española de gran calidad, pues nuestra capital era considerada como la "versalles" de América. Funcionarios venidos de la Madre Patria que van a desempeñar todos los puestos públicos que exige el coloniaje; que se sienten honrados de tal designación por el prestigio del Virreynato, y quienes no por eso desmerecen a los conquistadores que, indudablemente, eran hombres generalmente ignorantes pero audaces y que, además, nos trajeron la fe y el nuevo idioma.

Durante la Colonia el Perú jugó un rol muy importante en una serie de aspectos dentro del contexto mundial. Baste decir que del Callao salieron expediciones científicas marítimas de gran valor, como las de, a

partir de 1567 la de Alvaro de Mendaña, que descubre las Islas Salomón, las Marquesas y otros grupos insulares de la Oceanía. Cuarenta años antes de nuestra independencia se inician los atisbos de libertad con la histórica presencia de Gabriel Condorcanqui (Túpac Amaru), seguido después por el sacerdote Jesuita Vizcardo y Guzmán con su carta a los españoles americanos, el abogado Baquíjano y Carrillo que propugna la importancia de los criollos, Francisco Antonio de Zela con su grito de libertad en Tacna, el Dr. Riva Agüero con su famoso documento que muestra 28 causas por las cuales debíamos ser independientes, con el heroico pescador José Olaya y tantos otros más que contribuyeron a nuestra libertad conspirando y exponiendo sus vidas en pro de ese ideal. Por fin, llega al Perú el nunca suficientemente homenajeado General don José de San Martín quien con su Expedición Libertadora, después de romper las cadenas de la esclavitud en Argentina y Chile, le entrega el mando, en un hermoso gesto de desprendimiento, al genial Simón Bolívar, mensajero de la integración ibero–americana.

Fuese quizás porque nuestra verdadera liberación se inicia con el Combate del 2 de Mayo 1886 en la rada del Callao, que desde el 28 de Julio 1821 a esa fecha, el Perú, ya república, no dispuso de líderes por el hecho de que ningún dominio, ni tampoco el español, había permitido formarlos durante los años de ocupación. Y es entonces así que desde la fecha de nuestra independencia, y es doloroso decirlo que sea hasta el día de hoy, el Perú vive dentro de una inestabilidad política que urgentemente hay que consolidar. Y cuando con el Gobierno de Ramón Castilla más o menos el país parecía encontrar una ruta de ordenamiento, a pesar de nuestro desorden administrativo, nuestra falta de sentido de fraternidad y comunitarismo un siniestro acontecimiento viene a postrar al país en una oscura noche que va desde el año 1879 a 1884: La Guerra con Chile y que por razones que todos conocemos, sus consecuencias se prolongan hasta, en mi opinión, los años 20 del presente siglo en que comienza a clarear el alba de un amanecer que todavía, a pesar de medio siglo transcurrido, muestra algunos nubarrones.

Sin embargo en ese periodo histórico de los 60 últimos años se han registrado acontecimientos que mostraron las virtudes de una nación que puede encontrar grandes destinos si así se lo propone. Díganlo si no el Decreto Supremo del año 1947 del Sr. Presidente Constitucional Dr. José Luis Bustamante y Rivero referido a las 200 millas marinas que ha revolucionado favorablemente para toda la humanidad el derecho del mar, el que nuestro actual gobierno no ha suscrito por razones francamente inexplicables y que la gran mayoría de peruanos por falta de una amplia información no ha aquilatado debidamente en toda su dimensión. El boom de nuestra industria pesquera por casi dos decenios fue también un acontecimiento de extraordinario valor y la misma creación del acuerdo de Cartagena se debe fundamentalmente a la vocación in-

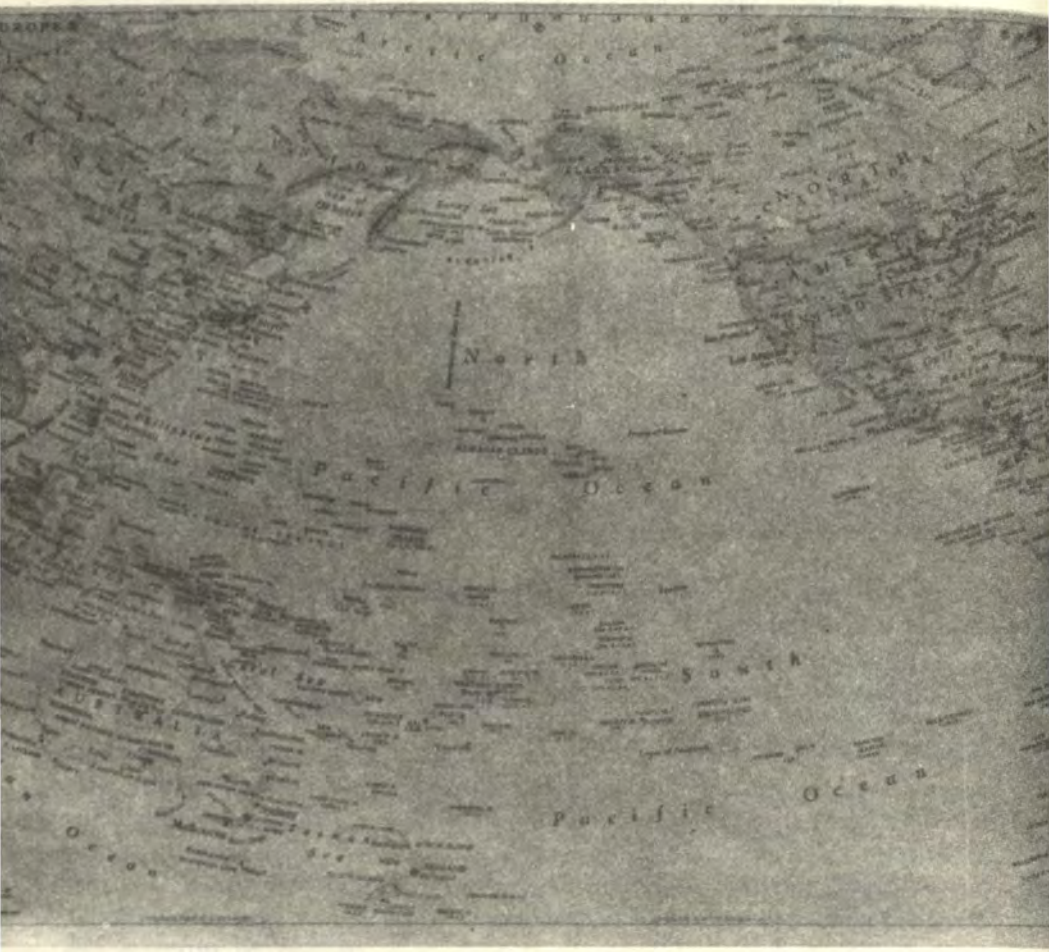
tegracionista que este pueblo siempre tuvo, y no desde ahora, sino desde mediados del siglo anterior. Otra conquista de especial significado tiene el clima de libertad que, a pesar de todas las dificultades hemos podido mantener. Hay motivos, pues, para celebrar, desde algunos puntos de vista el 164 Aniversario de nuestra independencia, porque, por lo demás, hay otros que solo nos debe mover a "conmemorarlo" debido a la grave crisis en la que estamos sumidos. Si esta crisis socio–económica–política moral que estamos atravesando surge en parte acontecimientos foráneos que no está en nuestras manos controlar, nuestra meditación debe estar orientado a encontrar fundamentalmente la responsabilidad que, salvando distancias, a todo peruano le compete. Parto para esto del claro concepto que toda persona y, en consecuencia, todo pueblo, es más responsable que nada y que nadie sobre su propia suerte. Somos arquitectos de nuestro propio destino y a nadie ni a nada, sea capitalismo o marxismo o lo que quisiéramos, debemos imputarle alguna culpabilidad sin habernos decidido primero a corregir nuestros malos hábitos como pueden serlo nuestra falta de vocación para el trabajo, nuestra tendencia a burocratizar organismos, nuestra falta de constancia, nuestra dañina inclinación al controlismo administrativo, nuestra incapacidad para comprender que nuestra identidad nacional tiene que responder a una simbiosis entre lo indígena y lo hispano, la necesidad de potenciar mas a nuestra vieja vocación integracionista. Meditemos mucho que si bien somos económicamente subdesarrollados, espiritualmente poseemos extraordinario valor francamente demostrado en la feliz visita que nos hizo su Santidad Juan Pablo II en la que un pueblo que atraviesa crisis de hambre, desempleo, insalubridad, etc. se vuelca a las calles para recibir el pan espiritual en una afanosa búsqueda de alimentar sus espíritus para encontrar con la ayuda de Dios los rumbos que todavía no acertamos a identificar.

Tenemos todas las posibilidades de distinguir los valores más importantes de la vida pero para eso tenemos que volar a la altura de las águilas y no a la de las perdices.

# La "Era del Pacífico"

*Dr. Emilio Castañón Pasquel*

Desde hace ya un buen número de años, se ha hablado del advenimiento de lo que se ha dado en denominar la "Era del Pacífico". Con esto tan sólo se quiere señalar que, tal como a la "Era del Mediterráneo" había sucedido luego, como ámbito focal de la historia universal, el ámbito oceánico del Atlántico, así también el desarrollo mundial terminaría por dar paso a la "Era del Pacífico" como escenario de la más alta tónica económica del mundo.



De ello se habló ya muy expresiva e imaginativamente mucho antes de la Segunda Guerra Mundial –y más después– especialmente en Estados Unidos, desde el momento en que se comenzó a percibir que el movimiento portuario del Oeste norteamericano tenía índices cada vez más altos en comparación con los de los puertos del Atlántico; y se pensó explicablemente que en el futuro, con la incorporación de China y la India al comercio mundial, el tráfico marítimo se incrementaría en el Pacífico a nivel no conocido antes en tal Océano o en cualquier otro ámbito oceánico.

Con el correr de los años –partiendo del ámbito académico del Japón– el tema fue tomando cuerpo, con especiales repercusiones en Estados Unidos, donde –según expresiones acuñadas en ese país– se llegó a pensar que el nuevo "corral" –o "patio trasero"– de ese país, había que verlo en el Pacífico y ya no sólo en Sudamérica; empezándose así a esbozar un proyecto de "latinoamericanización" de dicho Océano y sus territorios; esto es, llegar a controlar los Países del caso para poder atribuirles luego una determinada función en el abastecimiento de Estados Unidos; y así también, un papel particular en la orientación de la inversión foránea de este país. Esto ha implicado ya, al parecer, una gradual disminución en el interés de invertir en América Latina.

De otro lado, y ya dentro del ámbito propio de Latinoamérica, es de subrayar que el advenimiento de la Era del Pacífico ha generado por parte de Brasil y Argentina en especial, tendencias hacia la búsqueda de fórmulas para estar presentes en alguna forma sobre el litoral del Oeste sudamericano. Y así, ya dentro de este litoral, todo aquello ha inspirado en Chile en particular una hipotética política ad-hoc mediante entendimientos adecuados con Australia y Filipinas.

Dentro de todo ese proceso –en creciente aceleración al presente– el alza del precio del petróleo a partir de 1973 introdujo un nuevo factor, en cierto sentido decisivo: la necesidad de contemplar el uso de barcos de unas doscientas a trescientas mil toneladas, para que el transporte de mercaderías entre las costas del Pacífico permitiera contar con fletes razonables para tales distancias; y así, finalmente, no se concibe hoy la real aparición de la Era de ese Océano, mientras no se cuente sobre su litoral con puertos capaces de recibir aquellos barcos, y que estén dotados de equipos adecuados para cargar y descargarlos en uno, dos o tres días a lo más; esto es, "puertos de aguas profundas" (p.d.a.p.).

Según las teorías que han inspirado tal Era del Pacífico –que en realidad son más que opciones teóricas, alternativas crudamente pragmáticas– sin la aparición de los puertos de tal tipo, esa Era retrasaría su advenimiento; pero, con la aparición de ellos, cambiaría en forma

casi radical la presencia o la gravitación de cada país del Pacífico dentro de esta Cuenca.

La razón básica estaría en que las rutas de las principales navieras —transoceánicas—, tenderían a desarrollarse en el futuro sólo entre aquellos grandes puertos de aguas profundas (p.d.a.p.), los que se conformarían así como áreas de almacenamiento y de reparto de mercancías, mediante un subsecuente cabotaje periférico hacia los demás puertos próximos, con lo que el abastecimiento directo de Guayaquil, por ejemplo, podría llegar a depender del puerto peruano de Bayóvar. Y algo similar podría producirse en relación a parte del norte de Chile, en cuanto al puerto de Ilo.

Pero el Perú no tiene aún planes para hacer efectiva la calidad de p.d.a.p. que potencialmente tendrían Bayóvar e Ilo. Pero, en cambio, Chile si busca convertir Antofagasta en un efectivo p.d.a.p., pese a la seria limitación que significa para él no poseer un "hinterland" adecuado para ello.

Por esto, complementariamente, se busca en Santiago ampliar vínculos con el norte argentino, el sur de Bolivia así como con Paraguay e incluso Brasil, al efecto que el correspondiente comercio exterior se oriente hacia el Pacífico por Antofagasta.

Es de anotar que sobre el Atlántico, —en Río Grande—, Brasil tiene ya organizado un significativo puerto de Aguas profundas, que en transcontinental juego diagonal con Antofagasta, pareciera conformar parte de una estrategia para absorber geovialmente al sur de Bolivia, norte argentino y Paraguay, a todo lo ancho de esa parte del Continente.

La baja tónica portuaria de Antofagasta demoraría, por ahora, tal estrategia que separaría la parte septentrional del Cono Sur de Buenos Aires con sus vínculos tradicionales, en especial recortando el correspondiente territorio económico de ese puerto.

Como fruto de ese proceso en marcha, se ha llegado hasta prever potenciales y serias pugnas e incluso conflictos directos, entre los puertos de aguas profundas contiguas (entre Buenos Aires y Río Grande en el Atlántico y entre Ilo y Bayóvar en el Pacífico, en relación a Antofagasta y Guayaquil respectivamente), como efecto de sendas políticas contrapuestas entre ellos y por las correspondientes políticas de atracción para convertir a cada uno, en puertos terminales preferentes para las rutas marítimas del caso.

Por lo demás, esto no será algo totalmente nuevo dentro de la historia humana lo que ojalá no llegue a producirse; pero para algunos analistas ello resultaría difícil de evitar, dentro de cierta conjunción de posiciones contrapuestas. Según ello, pareciera que la "Era del Pacífico" que adviene, no será todo lo pacífica que sería de desear.

# El proceso de la política general

*Capitán de Navío A.P.*
*Luis Giampietri Rojas*

## 1.- La política general del Estado

La política general del Estado está basada en las acciones que éste ejerce en todos los campos para lograr para toda la población que integra una Nación, el Bien Común. Esta resulta ser la razón principal de cualquier Estado.

El Estado realiza en este proceso dos tipos de acciones las que se definen como:

- El Bienestar General
- La Seguridad Integral

Ambas acciones son complementarias e internamente relacionadas entre sí. Ambas recurren al Potencial Nacional para obtener de éste los medios que le permitan ejecutar las acciones que requiere.

Las Políticas de Bienestar General y Seguridad Integral, sin las que un Estado no puede existir, se establecen en todos los ámbitos: político, económico, sicológico, social, educacional, industrial, etc.

Dentro del proceso de la Política Nacional, el Estado debe desarrollar planes de política de seguridad y planes de política de bienestar con el fin de garantizar a la Nación objetivo máximo, el "Bien Común". Estos planes son interdependientes e igualmente necesarios e ineludibles lo que los hace complementarios. La Seguridad no tendría razón de ser, sino estuviera orientada a preservar y garantizar el Bienestar, tampoco se puede concebir que exista bienestar en un clima de inseguridad.

Las expresiones máximas del Bienestar General y la seguridad Integral son el Desarrollo y la Defensa y su planificación. Para poder planificar el Desarrollo y la Defensa es necesario primero conocer cuál es el Potencial Nacional.

A éste se le puede definir como el conjunto de recursos de todo orden, materiales y espirituales, tanto disponibles, cuanto aquellos posibles de ser orientados por el Estado, con los que éste cuenta para el logro de sus fines de Bienestar y Seguridad, mediante el Desarrollo y la Defensa.

Aquí cabe hacer una aclaración con lo que significa la Realidad Nacional (R.N.) y lo que significa el Potencial Nacional (P.N.) La Realidad Nacional es un paso previo al Potencial Nacional. La (R.N.) refleja "cómo está un país, cuantitativamente y cualitativamente en un momento determinado". El Potencial Nacional, es indicativo de qué se puede hacer con el país. Esto comprende los recursos que requieren ser impulsados y desarrollados.

Son dos enfoques distintos de una misma situación existente cuya básica diferenciación se encuentra en el tiempo del análisis de cada uno de ellos.

En síntesis, el conocimiento de la Realidad Nacional (R.N.), y el Potencial Nacional son la base para la solución de la problemática del Desarrollo y la Defensa.

## 2.- Componentes del Potencial Nacional

Si se tiene en consideración que el estudio de la Realidad Nacional (R.N.), es complejo y debido a lo heterogénea que ésta resulta, se entenderá fácilmente que es importante y vital descomponerla metodológicamente en elementos susceptibles de ser analizados. El método que se utilice, factorialista, estructuralista u otro que requiera utilizar serán la respuesta a esta inquietud. Para efectos del presente trabajo se considerará el método factorialista y así podríamos definir que los factores susceptibles de ser analizados en cualquier estudio de la Realidad Nacional (R.N.) y el Potencial Nacional (P.N.), son los siguientes:

(1) Factor humano
(2) Factor Económico
(3) Factor científico tecnológico
(4) Factor físico geográfico
(5) Factor político jurídico
(6) Factor militar
(7) Factor histórico

## 3.- Los Objetivos Nacionales

### a).- Definición

Los Objetivos Nacionales constituyen la adecuación del concepto de Fines del Estado en un momento determinado. Ampliando un poco este concepto se podría decir que los OO.NN. expresan en forma concreta los intereses Vitales y Generales y de las Aspiraciones más sentidas de la Nación y que el Estado busca satisfacer como práctica de su razón de ser.

Dentro de los Objetivos Nacionales deberán encontrarse concep-

tos relacionados con el Bienestar y la Seguridad Integral, a través de sus expresiones de desarrollo y defensa.
Para efectos del siguiente Trabajo se utilizará la siguiente definición:
"Los Objetivos Nacionales constituyen la expresión concreta de los fines esenciales del Estado Peruano, en estrecha correspondencia con las aspiraciones e intereses de naturaleza Histórico–Políticos de la Nación".

b).- **Características de los Objetivos Nacionales (OO.NN.)**

(1) Dimensión Nacional: Característica Básica y fundamental ya que corresponde al interés generalizado de la Nación. El entenderlo así, hará que pospongan y dejen de lado todos aquellos intereses subalternos o aspiraciones personales que no se conjuguen con los grandes intereses de la Nación.
El entendimiento de este punto básico es el más difícil y hasta el momento la mayor barrera con que tropieza el proceso de la Política Nacional para su desarrollo. No es posible en el caso concreto del Perú poner de acuerdo a los peruanos de todas las clases sociales, religiones, colores y credos polÍticos en que es "Realmente" el Interés Nacional.

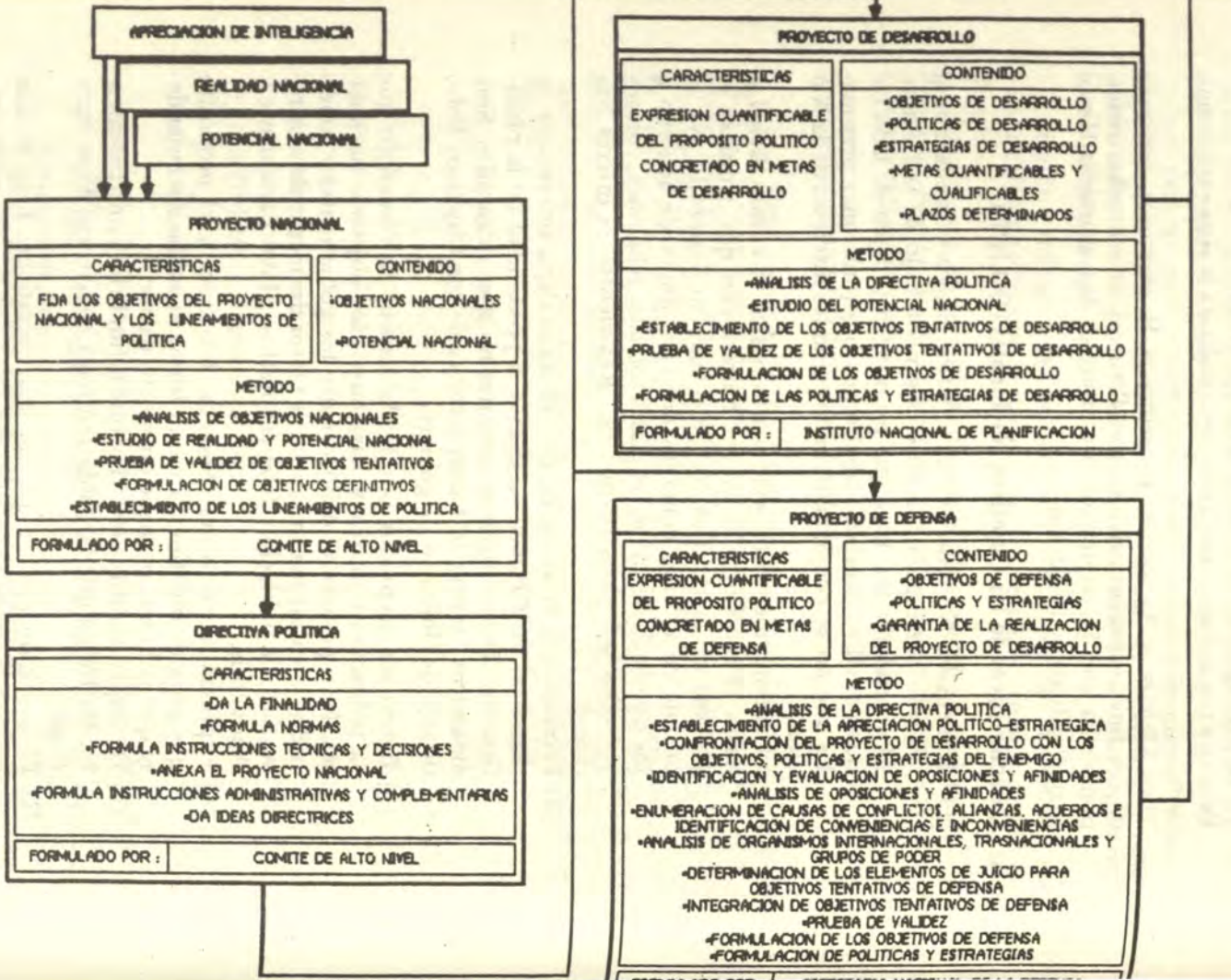
(2) Permanencia Prolongada; Por su naturaleza, proyección y magnitud los OO.NN. escapan a la posibilidad de la planificación. Tienen vigencia mientras no sean alcanzados. Son dinámicos y esto lo hacen a través de los Objetivos Políticos y los Objetivos de gobierno.

(3) Deben ser aceptados por la Población: Es Necesario que la población conozca y haga suyos los objetivos nacionales. Esto permite el diálogo entre los gobernantes y gobernados y en última instancia, es factor dirimente de controversias. La población debe aceptarlos Mayoritariamente y Apoyarlos.

(4) Expresados en forma concreta: Los fines y el propósito que guía dichos fines. De esta forma la población entenderá que es lo que persigue un objeto nacional.

(5) De imperiosa difusión: Hay que difundirlos constantemente. De forma que la población haga conciencia de su significado.

(6) El conocimiento de que no son operativos: Esto es una consecuencia de los plazos tan largos en los que están proyectados los OO.NN.


APRECIACION DE INTELIGENCIA
REALIDAD NACIONAL
POTENCIAL NACIONAL
PROYECTO NACIONAL
CARACTERISTICAS
FIJA LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO NACIONAL Y LOS LINEAMIENTOS DE POLITICA
CONTENIDO
•OBJETIVOS NACIONALES
•POTENCIAL NACIONAL
METODO
•ANALISIS DE OBJETIVOS NACIONALES
•ESTUDIO DE REALIDAD Y POTENCIAL NACIONAL
•PRUEBA DE VALIDEZ DE OBJETIVOS TENTATIVOS
•FORMULACION DE OBJETIVOS DEFINITIVOS
•ESTABLECIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS DE POLITICA
FORMULADO POR : COMITE DE ALTO NIVEL
DIRECTIVA POLITICA
CARACTERISTICAS
•DA LA FINALIDAD
•FORMULA NORMAS
•FORMULA INSTRUCCIONES TECNICAS Y DECISIONES
•ANEXA EL PROYECTO NACIONAL
•FORMULA INSTRUCCIONES ADMINISTRATIVAS Y COMPLEMENTARIAS
•DA IDEAS DIRECTRICES
FORMULADO POR : COMITE DE ALTO NIVEL
PROYECTO DE DESARROLLO
CARACTERISTICAS
EXPRESION CUANTIFICABLE DEL PROPOSITO POLITICO CONCRETADO EN METAS DE DESARROLLO
CONTENIDO
•OBJETIVOS DE DESARROLLO
•POLITICAS DE DESARROLLO
•ESTRATEGIAS DE DESARROLLO
•METAS CUANTIFICABLES Y CUALIFICABLES
•PLAZOS DETERMINADOS
METODO
•ANALISIS DE LA DIRECTIVA POLITICA
•ESTUDIO DEL POTENCIAL NACIONAL
•ESTABLECIMIENTO DE LOS OBJETIVOS TENTATIVOS DE DESARROLLO
•PRUEBA DE VALIDEZ DE LOS OBJETIVOS TENTATIVOS DE DESARROLLO
•FORMULACION DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO
•FORMULACION DE LAS POLITICAS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO
FORMULADO POR : INSTITUTO NACIONAL DE PLANIFICACION
PROYECTO DE DEFENSA
CARACTERISTICAS
EXPRESION CUANTIFICABLE DEL PROPOSITO POLITICO CONCRETADO EN METAS DE DEFENSA
CONTENIDO
•OBJETIVOS DE DEFENSA
•POLITICAS Y ESTRATEGIAS
•GARANTIA DE LA REALIZACION DEL PROYECTO DE DESARROLLO
METODO
•ANALISIS DE LA DIRECTIVA POLITICA
•ESTABLECIMIENTO DE LA APRECIACION POLITICO-ESTRATEGICA
•CONFRONTACION DEL PROYECTO DE DESARROLLO CON LOS OBJETIVOS, POLITICAS Y ESTRATEGIAS DEL ENEMIGO
•IDENTIFICACION Y EVALUACION DE OPOSICIONES Y AFINIDADES
•ANALISIS DE OPOSICIONES Y AFINIDADES
•ENUMERACION DE CAUSAS DE CONFLICTOS, ALIANZAS, ACUERDOS E IDENTIFICACION DE CONVENIENCIAS E INCONVENIENCIAS
•ANALISIS DE ORGANISMOS INTERNACIONALES, TRASNACIONALES Y GRUPOS DE PODER
•DETERMINACION DE LOS ELEMENTOS DE JUICIO PARA OBJETIVOS TENTATIVOS DE DEFENSA
•INTEGRACION DE OBJETIVOS TENTATIVOS DE DEFENSA
•PRUEBA DE VALIDEZ
•FORMULACION DE LOS OBJETIVOS DE DEFENSA
•FORMULACION DE POLITICAS Y ESTRATEGIAS

(7) El conocimiento de que son orientadores: Sirven de guía a todo el proceso planificador del Estado.

## 4.- La apreciación de Inteligencia Estratégica

No se podría llevar adelante el proceso de la política nacional, la determinación de la RN., el PTN. y el descubrimiento de los OO.NN. sin para ello contar con la Inteligencia Estratégica necesaria que de los Elementos de Juicio necesario para el Análisis de la Realidad Nacional y su Contrastación con la Realidad de los Países que nos rodean y el resto del mundo. No podemos planificar objetivos nacionales que sean líricos e irrealizables. Tienen que ser al menos posibles y el estudio de la Apreciación de Inteligencia Estratégica ayudará a visualizarlos.

## 5.- Secuencia general del proceso de la Política Nacional

a.- **Establecimiento, replanteamiento o actualización de los OO.NN.**
Es el inicio del proceso de planeamiento y su importancia fue claramente explicada anteriormente.

b.- **Formulación del Proyecto Nacional**
Para esto es necesario haber conocido la realidad nacional y haber realizado el diagnóstico del Potencial Nacional, así como tener claramente establecido el gran referente que son los Objetivos Nacionales. El proyecto Nacional identifica y/o define las situaciones por alcanzar así como las que en conjunto, vienen a configurar un "Modelo Nacional" deseable para el país. Las metas que se fijan en el proyecto Nacional, son de carácter integral, en el sentido de que no establecen necesariamente diferencias entre los aspectos de Desarrollo y la Defensa.

c.- **Emisión de la Directiva Política**
Este es un documento esencialmente Normativo, en cuanto a que contiene las Finalidades, las Instrucciones Técnicas, Instrucciones Administrativas, Ideas Directrices para que los Organismos Técnicos competentes, el Instituto Nacional de Planificación y la Secretaría General de Defensa Nacional, preparen los correspondientes Proyectos de Desarrollo y Defensa respectivamente. Estos, deberán ser elaborados al mediano plazo (aprox. 10 años) y por consiguiente abarcarán a más de un gobierno constitucional.
La Directiva Política obviamente está basada en el Proyecto Nacional y éste está descrito dentro del texto de la Directiva,

en sus partes más importantes. Tal como en el Proyecto Nacional y la Directiva Política, debería existir un "Comité de Planeamiento de Alto Nivel" que los elabore. Luego aquí la interrogante ¿Quiénes conformarían este Comité? ¿Los ancianos más respetados? ¿Delegados de los partidos políticos existentes? ¿Quién dirigiría este Comité de Planeamiento a Nivel Nacional? ¿Cómo desligar a los hombres de sus ideas políticas y sus ambiciones personales? Podría pensarse que, en el caso peruano, el único capaz de dirigir este Comité, pudo haber sido San Martín de Porras, quien milagrosamente logró que perro, pericote y gato comieran del mismo plato. Bromas aparte, los interrogantes quedan y esto ha hecho que hasta la fecha el Perú no cuente con un Proyecto Nacional completo y aceptado y por consiguiente la Directiva Política no sea lo clara y precisa que debiera.

d.- **El Proyecto de Desarrollo.**

(1) El proyecto de Desarrollo se caracteriza por ser específico, cuantificable y basado en el Proyecto Nacional que es genérico a través de la Directiva Política. El Proyecto Político guarda estrecha relación con el Potencial Nacional y por consiguiente con la realidad nacional, ya que estas constituyen la fuente principal en donde se encuentran los recursos que lo condicionan y que son indispensables para su viabilidad. Lo formula el Instituto Nacional de Planificación.

(2) **Metodología del Proyecto de Desarrollo**

1.- Análisis de la Directiva Política, para identificar las ideas directrices.

2.- Estudio del Potencial Nacional: de aquí deriva los elementos de juicio para el establecimiento de los objetivos de Desarrollo Tentativo.

3.- Establecimiento de los Objetivos de Desarrollo Tentativos.

4.- Pruebas de validez de los objetivos de Desarrollo Tentativos.

5.- Formulación de los Objetivos de Desarrollo: En base a los objetivos de Desarrollo Tentativos que han pasado la prueba de validez.

6.- Formulación de las Políticas y Estrategias correspondientes a cada objetivo de Desarrollo.

e.- **El Proyecto de Defensa**

(1) Las fuentes de alimentación del Proyecto de Defensa son los mismos que se utilizan para el caso del Proyecto de

Desarrollo, es decir, los Objetivos Nacionales, la Realidad Nacional, el Potencial Nacional, y el Proyecto Nacional y la Inteligencia Estratégica. El objetivo principal del desarrollo de este proyecto es el de garantizar la Seguridad Integral y por consiguiente contribuir al bien común. Garantiza que el Proyecto de Desarrollo se realice dentro de un marco de seguridad. Lo formula la Secretaría de Defensa Nacional.

(2) **Metodología del Proyecto de Defensa:**

1.- Análisis de la Directiva Política.-Establecimiento de las ideas directrices para orientar la apreciación Política Estratégica.

2.- Confrontación del Proyecto de Desarrollo con los objetivos, política y estrategias de los países limítrofes en base a la apreciación Estratégica de Inteligencia. La influencia de los Organismos Internacionales y Empresas Transnacionales. La conducta de los Grupos de Poder.

3.- Análisis de Oposiciones y Afinidades.

4.- Enumeración, priorización y consolidación de las posibles situaciones de crisis, conflictos, acuerdos, alianzas.

5.- Determinación de los elementos de juicio para establecer los OO.TT. de Desarrollo.

6.- Integración y Consolidación de los Objetivos de Defensa Tentativa.

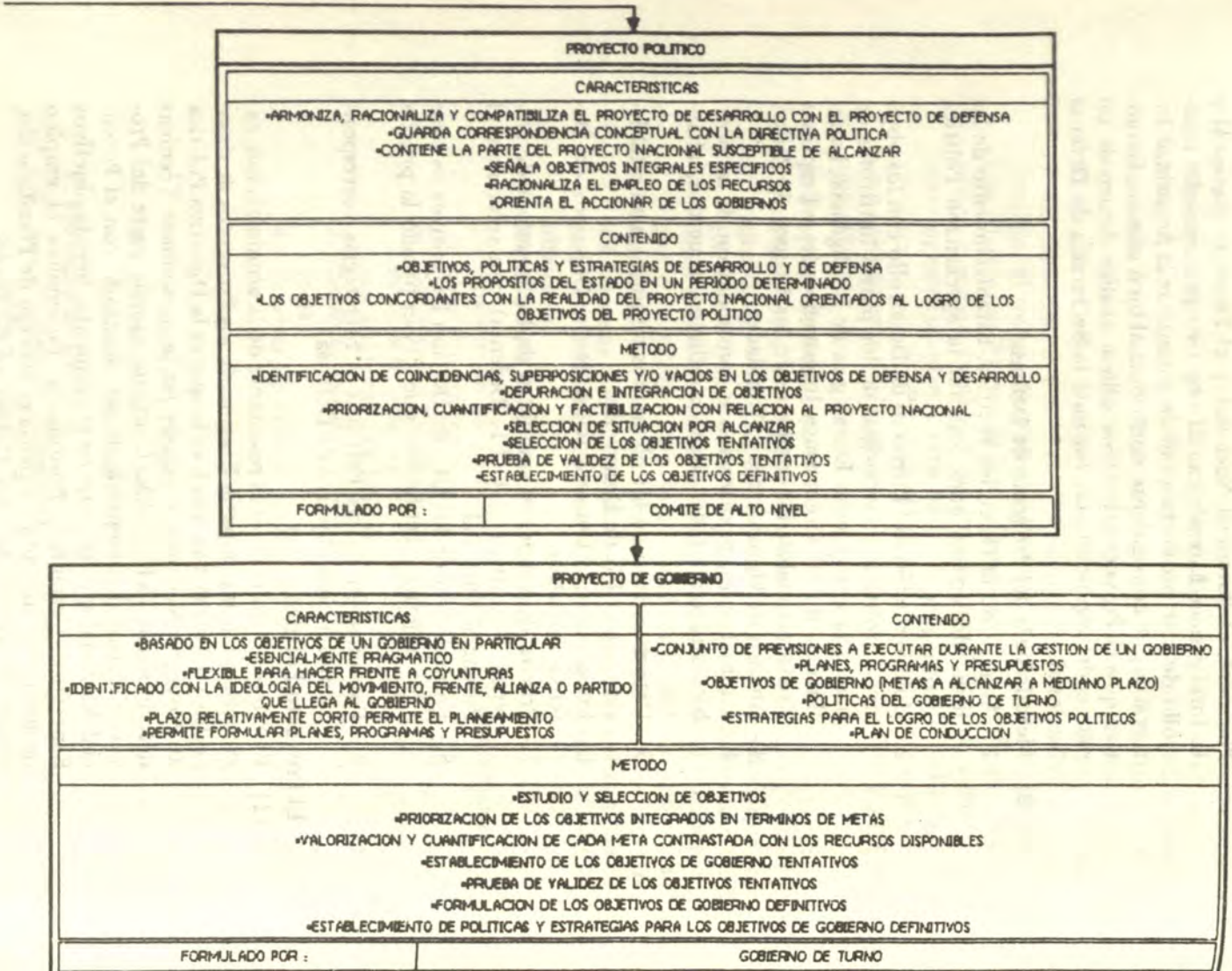
7.- Prueba de validez y viabilidad de los objetivos de Defensa Tentativos (OO.TT. Defensa) con referencia al Potencial Nacional.

8.- Formulación de los OO. de Defensa Definitivos en base a los objetivos Tentativos que hayan pasado la prueba de validez.

9.- Formulación de las Políticas y Estrategias correspondientes a cada objetivo de Defensa.

f.- **El Proyecto Político**

(1) El Proyecto político es la resultante de la armonización, racionalización y compatibilización de los Proyectos de desarrollo y Defensa a su nivel, es lo que es la Directiva Política al Proyecto Nacional y recoge las proposiciones Técnicas determinadas INP y SAN. Contiene aquella parte del Proyecto Nacional susceptible de ser alcanzado con el Potencial Nacional que se tiene en el momento. Señala objetivos Específicos; establece Prioridades, racionaliza el empleo de Recursos, sustenta y orienta el Proceso de Planificación, Orienta la Acción de o los Gobiernos de Turno.


PROYECTO POLITICO
CARACTERISTICAS
•ARMONIZA, RACIONALIZA Y COMPATIBILIZA EL PROYECTO DE DESARROLLO CON EL PROYECTO DE DEFENSA
•GUARDA CORRESPONDENCIA CONCEPTUAL CON LA DIRECTIVA POLITICA
•CONTIENE LA PARTE DEL PROYECTO NACIONAL SUSCEPTIBLE DE ALCANZAR
•SEÑALA OBJETIVOS INTEGRALES ESPECIFICOS
•RACIONALIZA EL EMPLEO DE LOS RECURSOS
•ORIENTA EL ACCIONAR DE LOS GOBIERNOS
CONTENIDO
•OBJETIVOS, POLITICAS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO Y DE DEFENSA
•LOS PROPOSITOS DEL ESTADO EN UN PERIODO DETERMINADO
•LOS OBJETIVOS CONCORDANTES CON LA REALIDAD DEL PROYECTO NACIONAL ORIENTADOS AL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO POLITICO
METODO
•IDENTIFICACION DE COINCIDENCIAS, SUPERPOSICIONES Y/O VACIOS EN LOS OBJETIVOS DE DEFENSA Y DESARROLLO
•DEPURACION E INTEGRACION DE OBJETIVOS
•PRIORIZACION, CUANTIFICACION Y FACTIBILIZACION CON RELACION AL PROYECTO NACIONAL
•SELECCION DE SITUACION POR ALCANZAR
•SELECCION DE LOS OBJETIVOS TENTATIVOS
•PRUEBA DE VALIDEZ DE LOS OBJETIVOS TENTATIVOS
•ESTABLECIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEFINITIVOS
FORMULADO POR :
COMITE DE ALTO NIVEL
PROYECTO DE GOBIERNO
CARACTERISTICAS
•BASADO EN LOS OBJETIVOS DE UN GOBIERNO EN PARTICULAR
•ESENCIALMENTE PRAGMATICO
•FLEXIBLE PARA HACER FRENTE A COYUNTURAS
•IDENTIFICADO CON LA IDEOLOGIA DEL MOVIMIENTO, FRENTE, ALIANZA O PARTIDO QUE LLEGA AL GOBIERNO
•PLAZO RELATIVAMENTE CORTO PERMITE EL PLANEAMIENTO
•PERMITE FORMULAR PLANES, PROGRAMAS Y PRESUPUESTOS
CONTENIDO
•CONJUNTO DE PREVISIONES A EJECUTAR DURANTE LA GESTION DE UN GOBIERNO
•PLANES, PROGRAMAS Y PRESUPUESTOS
•OBJETIVOS DE GOBIERNO (METAS A ALCANZAR A MEDIANO PLAZO)
•POLITICAS DEL GOBIERNO DE TURNO
•ESTRATEGIAS PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS POLITICOS
•PLAN DE CONDUCCION
METODO
•ESTUDIO Y SELECCION DE OBJETIVOS
•PRIORIZACION DE LOS OBJETIVOS INTEGRADOS EN TERMINOS DE METAS
•VALORIZACION Y CUANTIFICACION DE CADA META CONTRASTADA CON LOS RECURSOS DISPONIBLES
•ESTABLECIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE GOBIERNO TENTATIVOS
•PRUEBA DE VALIDEZ DE LOS OBJETIVOS TENTATIVOS
•FORMULACION DE LOS OBJETIVOS DE GOBIERNO DEFINITIVOS
•ESTABLECIMIENTO DE POLITICAS Y ESTRATEGIAS PARA LOS OBJETIVOS DE GOBIERNO DEFINITIVOS
FORMULADO POR :
GOBIERNO DE TURNO

(2) **Metodología del Proyecto Político**

1.- Identificación de coincidencias, superposiciones y/o vacíos de los objetivos de Desarrollo y Defensa. Actualización de Objetivos con la inteligencia estratégica disponible.

2.- Depuración e integración en un listado de las situaciones por alcanzar como resultado del paso anterior, para obtener objetivos de Desarrollo, de Defensa y/o con ambas connotaciones.

3.- Somete el listado obtenido, a un proceso de:
- Priorización
- Cuantificacion
- Factibilización, con referencia al PN
- Selección
- Expresión Formal de los OO.TT.

4.- Somete los OO.PP.TT. a las pruebas de validez, reformula aquellos que no pasen la prueba.

5.- Establece los OO.PP. que han satisfecho las pruebas de validez.

g.- **Proyectos de Gobierno**

(1) Cada gobierno debe establecer sus propios objetivos, éstos, junto con sus políticas y estrategias constituyen el Proyecto de gobierno. Las acciones que constituyen el proyecto deben ser pragmáticas y ser posibles de realizar en el lapso que dure el gobierno en el poder.
Están identificados con la ideología del partido político que tiene a su cargo la Nación en un Período determinado. Debe ser dinámico para poder soportar las situaciones coyunturales por las que atraviesa el gobierno durante su período.

Constituye la etapa ejecutiva del desenvolvimiento de la política nacional. Mediante la formulación de planes se establecen planes, programas y presupuestos.

(2) **Metodología del Proyecto de Gobierno**

1.- Estudio y relación de objetivos y metas derivadas.

2.- Priorización de los objetivos integrados en términos de metas.

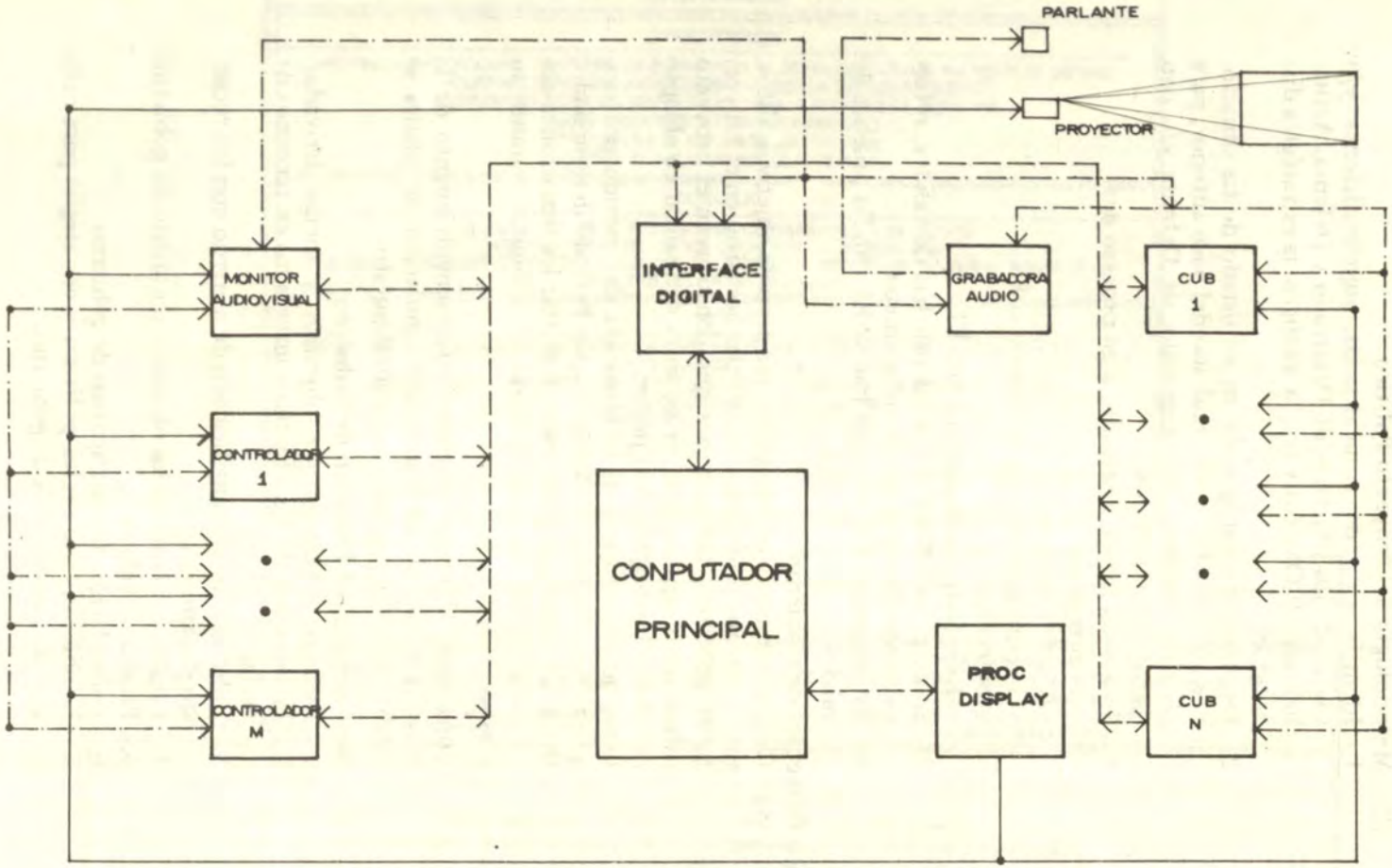
3.- Valorización y cuantificación de acuerdo con los recursos disponibles.

4.- Establecimiento de los objetivos tentativos de gobierno

5.- Prueba de validez

6.- Formulación de los objetivos de gobierno.

7.- Establecimiento de las políticas y estrategias para cada uno de los objetivos de gobierno.




SISTEMA DEL SIMULADOR TACTICO

FIG. 1 —

# Centro de Simulación de Operaciones Navales

*Capitán de Fragata A.P.*
*Carlos Vargas Fernández*

## I.- INTRODUCCION

La Marina de Guerra del Perú en 1986 tendrá un Centro de Simulación de Operaciones Navales

Esto se debe a un esfuerzo singular de nuestra Institución para encontrarse acorde con la última tecnología en el empleo de computadoras digitales para simular operaciones en la mar.

La simulación ha probado ser un campo altamente rentable y de particular efectividad en las Fuerzas Armadas. Esta apreciación puede confirmarse si consideramos que el Comando de una Unidad puede entrenarse eficientemente en un simulador. Las Operaciones Navales son repetidas muchas veces dando oportunidad a la observación minuciosa de cada paso ejecutado en la Operación.

Este artículo tiene por finalidad exponer los aspectos más saltantes del esfuerzo de la Marina de Guerra del Perú por disponer de un Centro de Simulación de Operaciones Navales.

## II.- CONCEPTOS GENERALES

La Simulación consiste en representar los factores más importantes que participan en una operación, ya sea esta operación desarrollada en el campo económico, de producción o naval. La representación se efectúa a través de modelos que "simulan" los aspectos principales de la operación.

En el campo operacional naval los modelos que se utilizan representan las variables que participan en una operación naval. Por ejemplo, se desea representar una Unidad de Superficie. La Unidad tiene capacidad de movimiento, de sensores y de armas. La capacidad de movimiento está representada en la Simulación por un modelo matemático que contiene la ecuación del movimiento, esto es, a qué tasas se desplaza y cambia de dirección. Cada vez que se desea conocer la posición de la Unidad, se aplica el modelo de movimiento.

Sin embargo, dentro del campo de Simulación tendrá particular efecto en el observador los resultados de la aplicación del modelo. El modelo que se utilice deberá considerar los factores de real importancia y deberá producir resultados acordes con la realidad. En el caso de Simulación de Operaciones Navales, el tiempo de aplicación del modelo debe ser hecho en tal forma que produzca la acción esperada en el tiempo que demanda la misma acción en la mar. Esta particularidad se denomina Simulación en tiempo real; y es requerimiento fundamental en los simuladores para funciones de entrenamiento.

Desde que son muchas las acciones que ocurren en una operación determinada, el cálculo de ellas y la exposición al observador se realizan utilizando computadores digitales.

Pero en el caso de Simulación en tiempo real, el tiempo es aún más crucial y deberá utilizarse computadores de alta velocidad de procesamiento.

Afortunadamente la tecnología actual ha producido estos procesadores y también los periféricos necesarios en la representación de los diferentes elementos que deben participar en una Operación

Debe quedar claro que existen dos tipos de simulaciones. Una, encaminada a ejecutar un conjunto de instrucciones lógicas y matemáticas que representan la complejidad de una Operación. Pero el observador sabrá los resultados de esta representación al término de la ejecución de todas las instrucciones. Se puede decir que es una Simulación por lotes (BATCH).

Otra, en la cual el observador, u observadores, participan activamente en la ejecución de las instrucciones y permiten continuar con el propósito de la simulación. Este es el caso de los simuladores de entrenamiento, donde el entrenado está respondiendo a las señales del simulador, por lo tanto ejercitado en la función que se desea.

Este tipo de simulación puede considerarse INTER–ACTIVA.

### III. Justificación de la técnica

¿Por qué la simulación tiene tanta aceptación?

Para responder a esta pregunta debemos referirnos al tan llamado concepto, costo–efectividad.

Es indudable que muchas operaciones son complejas e involucran serios riesgos en su ejecución

Por ejemplo, una operación anfibia, involucrando un gran número de Unidades, donde existen tácticas alternas en la aproximación a la playa.

No es posible conocer con anterioridad a la ejecución, los resultados de estas operaciones y sin embargo debe decidirse respecto a su realización.

La simulación permite observar estas operaciones a muy bajo costo. Extraer conclusiones y experimentar la misma operación bajo muchas modalidades. De ahí que se puede decir que la simulación es costo–efectiva.

En el campo operacional naval lo expuesto es igualmente válido. Consideremos el caso de la operación de una fragata misilera durante un operativo de dos semanas de duración, para probar una determinada táctica.

La fragata demanda durante este periodo 475 toneladas de combustible, valorizados en 60 mil dólares.

Es posible que la Operación se realice eficientemente y es posible que se determine la validez de la táctica empleada.

Sin embargo se ha aprobado un número discreto de alternativas.

No es factible comprobar otras posibilidades, por razones de costo de combustible, repetición de la táctica a exactamente el mismo escenario y fatiga de la tripulación.

Un simulador probará esta operación en mucho mayor número de posibilidades.

La operación será analizada paso a paso y un gran número de críticos ubicados en un área separada, ajenos a la presión de las circunstancias, podrán observar las acciones.

No es sorprendente entonces que se haya mencionado en el artículo de la referencia (2) que en el entrenamiento de pilotos de aeronaves se haya logrado el mismo nivel de eficiencia utilizando simuladores de vuelo en vez de los propios aviones. En el mismo artículo se indica que los pilotos entrenados en simuladores utilizan menos tiempo de vuelo en la ejecución de la misma operación que los otros pilotos. Este comentario está basado en 33 estudios efectuados en los Estados Unidos de Norteamérica. Por otro lado, en el caso de equipamiento costoso puede reducirse considerablemente el desgaste y régimen de fallas por operación del sistema, si los operadores son entrenados en un simulador.

## IV. Simulación de Operaciones Navales

La Marina de Guerra del Perú, consciente de la importancia que tiene el empleo de alta tecnología en las operaciones en la mar está desarrollando el Proyecto Centro de Entrenamiento Táctico.

Este proyecto tiene por propósito principal el empleo de equipos de cómputo digitales para el entrenamiento de Comandos de Unidades y Fuerzas y secundariamente para el análisis y producción de tácticas en la guerra naval.

Para este fin se ha construido un edificio que dispone del compartimentaje necesario para alojar los equipos de simulación. Un elemento

esencial dentro del Centro lo constituye el auditorium con butacas para los oficiales que no encontrándose directamente involucrados en las operaciones puedan observar el desarrollo de las acciones.

La filosofía de operación del sistema consiste en la asignación de cubículos a los Comandos que serán entrenados; los cubículos simulan corresponder a las Unidades Navales. A cada cubículo se le dota con capacidades de movimiento, sensores, armas y logística.

El corazón del sistema, un computador de propósito general, es cargado con tablas que describen a las Unidades y Fuerzas participantes, mapas y características del medio ambiente.

Un grupo de oficiales, generalmente de gran experiencia en la operación que será ejecutada, se desempeñan como controladores del juego. Estos oficiales tienen la facilidad de tener libre acceso a toda la información de la simulación inicial o aquélla que se genera en el desarrollo de las acciones.

También se dispone de un área dentro del edificio, que simula el alojamiento del Comando en tierra, con las facilidades de comunicaciones y presentación de la información.

Los juegos se realizan principalmente en dos modalidades.

Una, en la cual se asignan cubículos a los Comandos de una misma Fuerza. El propósito, en este caso, es entrenar en la coordinación de acciones en la evolución de una situación táctica; son juegos de SIMPLE ACCION.

La Fuerza oponente la constituyen los controladores del juego, quienes por la experiencia que tienen, pueden manejar blancos apropiadamente y con los mismos atributos que los cubículos.

Detrás de los involucrados en el juego, sin embargo, se encuentra el computador digital que administra las decisiones tomadas y "sugiere" a los controladores, posibles resultados de las acciones.

Pero la decisión final de las consecuencias de lo actuado estará en manos de los controladores.

En la otra modalidad de juego, se asignan cubículos a dos fuerzas oponentes. Las fuerzas interactúan poniéndose en evidencia las diferencias existentes; son juego de DOBLE–ACCION.

Los controladores monitorean las acciones de ambos equipos, ejerciendo por lo tanto funciones de arbitraje.

En ambas modalidades las decisiones han sido grabadas para reproducción y análisis posterior.

## V. Componentes del Sistema

En la digura 1, a continuación, se indica los componentes del sistema. Está formado por cuatro (4) subsistemas:

a. El subsistema de cómputo
b. El subsistema de presentación gráfica
c. El subsistema de comunicaciones
d. Los cubículos de entrenamiento y controladores

Estos subsistemas están interconectados, llevando señales de información digital, de video y audio; disponiendo de las correspondientes interfaces que hacen posible la comunicación

Pero como ya se ha dicho el computador principal es el elemento fundamental, no sólo para la administración de los datos digitales, sino para generar el efecto deseado en los jugadores. Por ejemplo, el subsistema de comunicación táctica, está afectado por el software del sistema, que hace o no posible la comunicación entre dos jugadores. Esto será factible si las "distancias" y "condiciones del medio ambiente" en el cual se desarrollan las acciones son apropiadas.

## VI. Software

Todos aquellos familiarizados con computadores digirales saben que lo esencial en un sistema de cómputo es el Software.

Este componente dispone las instrucciones que debe ejecutar el computador del sistema en el ejercicio de sus funciones.

Un simulador táctico no se escapa de este concepto y el sistema de simulación será tan bueno, como tan bueno sea el software que lo controla.

El software del sistema del simulador táctico está formado por varios módulos que cumplen funciones diversas. En primer lugar, se tiene un módulo supervisor que se encuentra en el más alto nivel de ejecución dentro del sistema. Este módulo debe asegurarse que todos los demás actúen en la secuencia y tiempo deseado.

Se tiene el módulo de entrada que permite a los jugadores comunicarse con el computador; es el módulo que hace posible la función inter-activa del sistema entre los diferentes procesos que se van generando en la simulación.

También se dispone de los módulos de presentación gráfica y alfanumérica, los cuales controlan la representación en las pantallas de los jugadores, incluyendo la pantalla gigante en el auditorium.

Para efectos de comunicación se dispone del módulo de comunicación que monitorea las distancias de las redes existentes. Es importante en este sentido la posibilidad de transmisión de información en forma digital (DATA LINK) entre las Unidades.

La grabación y reproducción posterior de las decisiones tomadas, se realiza en virtud de los módulos de grabación y reproducción respectivamente.

Hasta ahora se ha discutido los módulos que pueden considerarse "administrativos", en el sentido que permiten la función administrativa del sistema, con la excepción del módulo de comunicaciones que actúa sobre el sub-sistema de comunicaciones para dar el efecto de restricción de distancias y medio ambiente deseado.

El cerebro de la sinulación descansa, por otro lado, en los otros módulos que representan los atributos de las Unidades Navales. Estos son llamados los módulos de operación.

Son críticos en lo que se podría denominar la efectividad de la representación de la simulación. Se dispone de los siguientes módulos:

a. El módulo dinámico
b. El módulo de traqueo y detección
c. El módulo de sistema de armas
d. El módulo logístico

Como es común en los sistemas de cómputo, puede añadirse áreas no cubiertas, al desarrollarse otros módulos cuyo efecto particular se desea. La única limitación que se prevee, es la de la imaginación. Siempre será posible incluir otros aspectos en la simulación

Pero, debe tenerse en consideración que el sistema que se está desarrollando es un sistema en tiempo real, con las implicancias tecnológicas y técnicas propias para adicionar otros requerimientos.

## VII. Conclusiones

Se ha expuesto los conceptos de simulación con énfasis en la simulación de operaciones navales. Algunas cifras experimentadas en otros países demuestran que la técnica de simulación como medio de efectuar operaciones complejas o de alto costo, es costo–efectiva. La Marina de Guerra del Perú está desarrollando el Proyecto Centro de Entrenamiento Táctico, con el propósito de entrenar a los Comandos de Unidad y de generar tácticas navales eficientemente. Se ha descrito la forma de operación del Centro de Entrenamiento Táctico y sus componentes, esperando de esta manera contribuir al conocimiento de este singular esfuerzo de la Institución .....

### BIBLIOGRAFIA Y REFERENCIAS


1. The Art of Simulation. K.D. Tocher
2. Defence Management Journal
   Fourth Quarter 1980
   Reaping the benefits of flight simulation
   Jesse Orlansky and Joseph String
3. Jane's Defence Weekly. November 1984
   Training Royal Navy Style
   A visit to HMS Dryad.
   Antony Preston

# VOLVO




**VOLVO (que en latín significa "yo ruedo") recorre los caminos del mundo.**

Camiones y buses Volvo, autos Volvo, motores marinos, grupos electrógenos y motores estacionarios, Volvo Penta y maquinaria de construcción Volvo BM, ruedan por las carreteras de todo el mundo, garantizando kilómetro a kilómetro, la calidad que sólo Volvo puede ofrecer.

Además, el servicio y repuestos originales Volvo son los únicos que garantizan la seguridad y legitimidad de su Volvo internacionalmente.

Volvo del Perú cuenta con una extensa red de concesionarios autorizados en todo el país, para que su Volvo, siga siendo un Volvo original.

Vaya donde vaya, Ud. tiene la asesoría y la seguridad que le da Volvo a su vehículo. Porque aquí en el Perú, como en todo el mundo, Volvo rueda el mundo entero.




## VOLVO DEL PERU

### RELACION DE CONCESIONARIOS VOLVO EN EL PERU

**PIURA:** AUTOMOTORES SAN JORGE • **CHICLAYO:** VEHICULOS S.A. • **TRUJILLO:** CARLOS A. MANNUCCI S.A. • **TINGO MARIA:** CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A. • **TARMA:** AUTOMOTORES DEL CENTRO S.A. • **LA MERCED - CHANCHAMAYO:** ANTONIO ROSALES DURAND E HIJOS S.A. • **HUARAZ:** FACTORIA INCA MOTORS S.A. • **TACNA:** AUTOMOTORES TACNA S.A. • **TARAPOTO:** AUTOMOTORES TARAPOTO S.A. • **HUANUCO:** CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A: **PUCALLPA:** CHIU HNOS. S.R. LTDA. • **AREQUIPA:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **JULIACA:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **CUZCO:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **PUNO:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **LIMA:** ROSALES DIESEL S.A. - ARDUR S.A. - CAMENA DISTRIBUIDORA S.A. "CADISA" - I. C. REPRESENTACIONES S.A. - AUTOMOTORES SAN JORGE S.A. - VOLVO DISTRIBUIDORA S.A.


Mar del Scotia
Mar de Weddell
TERRITORIO NORUEGO
Tierra de la Reina Maud
Territorio
Chileno Antártico
ANTARTICA
Sentinel Mesta
Ellsworth
Mar de Amundsen
Mar de Ross
DEPENDENCIA DE ROSS
TIERRA VICTORIA
TERRITORIO AUSTRALIANO
TERRITORIO
AUSTRALIANO
OCEANO PACIFICO
OCEANO INDICO
ANTARKTICA

# El Perú frente a la Antártida

*Embajador*
*Sr. Gonzalo Fernández Puyó*

## Presentación

El continente antártico fue concebido desde la antigüedad como la "Terra Incógnita de Ptolomeo" y aparece ya con el nombre de "Terra Australis" en la primera carta geográfica de Oriuntus Finné (1531)

Cuenta con una extensión de 14,000.000 km2. y se diferencia del Artico en que mientras éste está formado por grandes bloques de hielo flotante, la Antártida está constituída por tierra firme y rocosa cubierta por espesas capas de nieve, de hasta 4,500 m. de altura en ciertos sectores. Si bien este continente constituye una zona inhóspita por su baja temperatura, que llega hasta los 70 y 80 grados bajo cero, con vientos de hasta 300 km. por hora, no hay duda de que esas mismas características climatológicas la convierten en el "pulmón del mundo" y que su situación geográfica le concede un inapreciable valor estratégico. Estos son los primeros valores que encontramos en el continente blanco.

## Recursos

Por esas peculiaridades, no existe en él una flora importante, pero sí en cambio una interesante fauna dentro de la cual es destacable un pequeño crustáceo denominado "krill" de alto valor proteíco y que, según biólogos que han investigado esta especie, puede asegurarse que el extraer 100 millares de toneladas anuales no pondría en peligro su extinción.

Se han descubierto, además, tres grandes cuencas petrolíferas: la del Mar de Wedell; la de las Montañas Transantárticas y la del Mar de Ross. Importantes reservas en la Base norteamericana Mac Murdo–Sound; 21 mil millones de metros cúbicos en el Mar de Wedell, a estar por los informes de geólogos argentinos, y un cálculo de alrededor de los 500 mil millones de barriles de petróleo en la Antártida hecho por la Gulf Oil.

Igualmente se han detectado recursos minerales, como hierro, oro, plata, níkel, cobalto, manganeso, extensos yacimientos de carbón –aunque parecieran de baja ley– y hay indicios de la existencia de uranio.

Finalmente, la Antártida envuelve una gran riqueza: su reserva hídrica, libre de contaminación, equivale a la capacidad actual del mundo.

## ADQUISICION TERRITORIAL DE LA ANTARTIDA

**Su proceso.-**

A través de la investigación de los sistemas de adquisición territorial que se han pretendido aplicar a esta nueva zona por razones económicas, científicas y/o estratégicas, estimo que se ha desarrollado todo un proceso que está marcado, a mi juicio por cuatro grandes etapas:

a) **Primera Etapa: La era de los descubrimientos.**– Varios son los países que reinvindican el título de descubridores, tales como Gran Bretaña con el Capitán Cook, en 1773; Rusia, con Bellinghausen (1819–21); EE.UU., con Nathaniel Brown Palmer, en 1821; Francia con D'Urbille, en 1838; Noruega con Larsen en 1838, y con Amudsen en 1911; Bélgica, con Gerlanche, en 1897, etc., sin que ello signifique que alguno de esos países descubridores haya hecho reclamaciones territoriales.

Desde luego, sería insensato negar la importancia mundial de esta etapa inicial de los descubrimientos, que ha ido incentivando a posteriores estudios científicos, investigaciones económicas, consideraciones estratégicas, etc.; pero la "ocupación" para el Derecho Internacional, y para que se configure –como lo afirma el ilustre internacionalista Alberto Ulloa–, debe ser efectiva y continua, "no solamente ocasional y discontinua". Bajo esta óptica de la ocupación no efectiva ni contínua, el título es imperfecto o, como dice el Prof. uruguayo Arbuet, "embrionario", en todo caso.

b) **Segunda etapa: Los sectores polares y el condominio plural.** En mi concepto, estas dos teorías surgen como consecuencia de la falta de solidez plena en los títulos esgrimidos en la primera etapa y con el objeto de encontrar solución al problema.

La teoría de los Sectores Polares fue expuesta en 1907 por Pascual Poirier en el Senado de Otawa, referida al caso del Canadá frente al Polo Norte y reçogida por el soviético Laktine, quien la difunde y consigue reforzarla como sistema de solución de soberanías en el Artico. Se sustenta en que "Las regiones polares árticas no son sino prolongaciones de los países que las rodean y que, por tanto deben considerarse colocadas bajo la soberanía de esos países, aplicando las reglas de la "accesión". Para delimitar esas prolongaciones habría que trazar líneas convergentes hacia el Polo, desde las extremidades del respectivo territorio, cuyas costas enfrentan el sector polar. Esta tesis ha venido funcionando, con algunos problemas iniciales, a base de entendimientos y convenios. Están allí presentes, Canadá, los EE.UU., la Unión Soviética, Noruega.

La teoría del Condominio Plural corresponde al ilustre tratadista Fauchille, quien piensa que no pudiendo realizarse una ocupación

"efectiva y contínua" se sustituya para ese tipo de zona por una de "ocupación de explotación" y, valorando la interdependencia y la solidaridad económica de los Estados, estima que esa explotación debe corresponder a todas las naciones. Sostiene, por tanto, que es indispensable el funcionamiento de un "condominio plural" dividiendo los Polos en zonas de influencia que corresponderían a cada continente, que aprovecharía de los recursos de "su zona". Habría un continente polar europeo, un continente polar americano, asiático, etc.

Sin embargo, ninguna de las dos teorías merecieron aceptación unánime por parte de los países interesados, así como tampoco los proyectos de internacionalización planteados por EE.UU., Gran Bretaña, Australia y Nueva Zelandia, hace varios años.

El Brasil, en su afán de coadyuvar en la búsqueda de soluciones, ha creado la llamada "Teoría de la Defrentación" que constituye una variante de la de los Sectores Polares al suplir las líneas imaginarias rectas de esta útil teoría por los meridianos que pasan por los puntos extremos de cada territorio que enfrenta a la Antártida.

c) **La tercera etapa: el Tratado Antártico de Washington.**- No habiéndose pues alcanzado unanimidad de criterios frente a la tesis de los Descubrimientos, ni a la de los Sectores Polares; ni a la del Condominio Plural; ni, en consecuencia, a la de la "contigüidad" geográfica y más bien peligrosas discusiones sobre superposición de aspiraciones territoriales, se aprovechó la presencia de países con intereses en la Antártida, durante el Año Geofísico Internacional (1957), en el que se instituyó el Comité Especial de Investigaciones Antárticas "SCAR", para que los EE.UU. convocaran a una Conferencia especializada el 3 de mayo de 1958, la que concluyó sus trabajos suscribiendo, el 1 de enero de 1959, el Tratado Antártico de Washington, hasta hoy único instrumento legal sobre la materia.

El Tratado fue originalmente firmado por 12 países: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, Reino Unido, Sud Africa, Unión Soviética y los EE.UU., los cuales son miembros plenos o Consultivos. Posteriormente se adhirieron Polonia, Checoslovaquia, Dinamarca, Holanda, Rumania, República Democrática Alemana, Brasil, Bulgaria, República Federal de Alemania, Uruguay, Papúa, Nueva Guinea, Italia, Perú, España, China, India y Hungría. Adherentes de los cuales han adquirido condición de miembros plenos: Polonia, República Federal de Alemania, Brasil y la India.

Este instrumento internacional no resolvió el problema jurídico político del momento, "congelando" en cambio las reclamaciones pendientes por lo menos hasta 1991, si se revisa el Tratado que comenzó a regir en 1961 con una vigencia mínima de treinta años; pero ha

tenido la virtud de a) evitar enfrentamientos; b) desmilitarizar la zona incluyendo la desnuclearización y la eliminación de deshechos radiactivos; y, c) iniciar una etapa de "cooperación internacional" fomentándola en el campo de la investigación científica y técnica. Como conclusiones sobre el Tratado podemos decir: a) Que ningún Estado puede manifestar vocación antártica, si no comienza por adherirse a dicho Tratado que constituye "el único instrumento legal para la Antártida"; b) Que ya no es posible formular reinvindicaciones territoriales en el contexto del Tratado; c) Que el mismo, si bien no reconoce, tampoco desconoce las aspiraciones teritoriales; y, c) Que el perfeccionamiento de la calidad de adherente a la de miembros plenos o consultivos se adquiere mediante la realización de investigaciones científicas "importantes", el envío de expediciones científicas o el establecimiento de Base científica (Art. IX, inc. 2).

**Actividades dentro del marco del Tratado.**– El Grupo Consultivo, de acuerdo a los Estatutos, ha venido realizando importantes reuniones desde la primera ordinaria de Camberra, en 1961, hasta la preparatoria efectuada entre el 22 y 26 de abril último, de la que se celebrará también en Bruselas en setiembre–octubre de este año (XIII), aparte de sesiones extraordinarias. Dentro de ellas han logrado suscribir las Convenciones para la conservación de la flora y la fauna, una especial para la conservación de las focas, otra parte el Uso Racional de los Recursos vivos antárticos; y acordado que, sobre cualquier motivo, debe considerarse la conservación ambiental, por constituir el régimen de vientos "la respiración de nuestro planeta" (Alto Byrd). El Grupo está abocado ahora al estudio de la reglamentación para la explotación de los recursos minerales.

**La Cuarta etapa: Movimiento en favor de la aplicación del principio del Beneficio Común de la Humanidad.**– Pienso yo que la suscripción del Tratado sobre el Espacio Ultraterrestre, la Declaración de que la Luna y sus recursos naturales constituyen patrimonio común de la humanidad, de 1979, y la Convención sobre el Derecho del Mar, de 1982, señalando que las áreas fuera del límite marítimo de jurisdicción nacional, se consideran "patrimonio común de la humanidad", son los instrumentos que han estimulado la decisión de los países No Alineados –que fueron los iniciadores de la intervención de las NN.UU. en el problema– y de los tercermundistas, quienes consiguieron en 1983 que el Organismo Mundial encomendara a su Secretario General la preparación de un estudio exhaustivo sobre la Antártida, aunque sin dejar de tomar en consideración el Tratado Antártico de Washington, al que, por otro lado, lo acusan de discriminatorio y de constituir un "club cerrado" frente al criterio de los "consultivos" quienes discrepan afirmando que el Tratado, por el contrario, está abierto a todos los Estados miembros de las NN.UU.

El Secretario General cumplió con entregar el documento en octubre de 1984. Contiene un pormenorizado estudio de la realidad antártica y de sus recursos. Hace referencia a las expediciones descubridoras y a las actividades que desarrollan los países interesados en la zona, así como a la cooperación internacional creada por el Tratado de Washington. Es un valioso informe, de carácter enteramente objetivo y sin pronunciamiento alguno sobre la situación jurídico–político del sexto continente.

## LA SOBERANIA EN LA ANTARTIDA

Antes de considerar el caso del Perú, debo señalar que, no obstante realizar actividades dentro del marco del Tratado, no todos los países han formulado reclamaciones territoriales. Entre los reclamantes están Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelandia y el Reino Unido. Sin embargo, no todos esgrimen los mismos "títulos" en sus aspiraciones. Entre los No Reclamantes se cuenta a Bélgica, los EE.UU., Unión Soviética, Japón, Polonia, Sud Africa. Los tercermundistas aspiran a la aplicación del principio del "Patrimonio Común de la Humanidad". Otros no se han pronunciado.

## LA POSICION DEL PERU

Es evidente que el Perú está presente en cada una de las etapas que he señalado. En la Era de los Descubrimientos, por las expediciones precursoras de Cortés de Ojeda (1557), Juan Ladrillero (1558), especialmente por la de Fernández de Quiróz (1605); en la de las Teorías de los Sectores Polares y la del Condominio Plural, por su situación geográfica; en la del Tratado Antártico, por nuestra adhesión a dicho instrumento; y, en la del Beneficio Común de la Humanidad y la intervención de las NN.UU., por la Declaración Constitucional de 1979 y porque el Perú es parte de ese organismo mundial. Desde otro punto de vista, los antecedentes geográficos y las similitudes geológicas son valiosos. Según el Prof. Hreiter los Antarctandes no son sino la prolongación de la Cordillera de los Andes y los estudios científicos de Nordensjold, el Padre Agostini y el Prof. Brügen encuentran similitud absoluta entre las rocosidades antárticas y las de nuestro suelo.

Ante estos importantes antecedentes, que es aconsajable preservar, aun frente a la evolución de la problemática antártica, se han producido en nuestro caso, otros hechos remarcables que nos van acercando más a la realidad antártica:

A) La Declaración de la Asamblea Constituyente, de 3 de mayo de 1979, que a la letra dice: "El Perú, país del hemisferio austral vinculado a la Antártida **por costas que se proyectan hacia ella**, así como **por factores ecológicos** y **antecedentes históricos**, propicia la vigencia de un "régimen internacional" que "sin desmedro de los derechos que

correspondan a la Nación", **asegure en beneficio de toda la humanidad**, la racional y equitativa explotación de los recursos de dicho continente".

Esta Declaración contiene los diversos elementos que he venido señalando: 1) La mención a la proyección de sus costas pareciera hacer referencia a la Tesis de los Sectores Polares, que no ha tenido adaptación a la zona austral. El triángulo estaría constituido por las líneas convergentes hacia el Polo Sur trazadas desde Punta Pariñas, en el norte, y Punta Olleros en el sur, abarcando un espacio de más de 5 grados, desde los 75° 40' hasta los 80° 20'; 2) La consideración a los "factores ecológicos" está orientada a defender la preservación del medio ambiente y del eco–sistema que crea la Corriente Peruana o de Humboldt y otras corrientes marinas que nacen en la Antártida y que bañan nuestras costas, influyendo decisivamente en el clima y en los recursos naturales del Mar Peruano; 3) La mención a los antecedentes históricos está referida a nuestra vocación y contribución antárticas evidenciadas desde la época del Virreynato, y, 4) La alusión al "régimen internacional" y al "beneficio de toda la humanidad" está indicando la aplicación de un sistema pero –conforme expresa– "sin desmedro de los derechos que corresponden a la Nación".

B) El segundo hecho importante lo constituye la adhesión del Perú al Tratado Antártico de Washington; y,

C) El tercero se significa ya por la presencia en la Antártida, a partir de 1980, de elementos de nuestra Marina de Guerra en expediciones de Argentina, EE.UU., Chile, Australia, Nueva Zelandia y Brasil, invitaciones de naciones amigas, que se amplían desde la temporada 1983–1984, hacia otros institutos y dentro de ellos a miembros de la Cancillería –que es la que preside la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos– y de elementos científicos, lo cual era ya indispensable.

## CONSIDERACIONES EN LA BUSQUEDA DE SOLUCIONES A LA PROBLEMATICA ANTARTICA

**Primero.**– Las peculiaridades de esta inhóspita zona no han permitido encontrar hasta hoy una solución que encuadre dentro del Derecho Internacional. Las normas conocidas no son aplicables y, como decía el Prof. Ulloa; hay que encontrar reglas especiales. En consecuencia, se debe buscar fórmulas imaginativas que armonicen los puntos de vista de los países interesados.

**Segundo.**– No hay que olvidar que la Antártida encierra ingentes recursos económicos y que mientras no se llegue a fijar un régimen de explotación para el futuro y no se supere el problema de superposición de reclamaciones –desde el punto de vista territorialista– se pueden producir confrontaciones bélicas, que el Tratado viene evitando.

**Tercero.**– Toda vez que la zona evidencia valor estratégico, habría que establecer un régimen jurídico específico, para la navegación por aguas antárticas.

**Cuarto.**– Debe lograrse la igualdad jurídica entre los signatarios y adherentes del Tratado, en ese "Estatuto General y Definitivo" que el Perú propugnó en el Comunicado Oficial de 11 de abril de 1891.

**Quinto.**– No se puede desconocer hoy las exigencias de un importante sector del mundo que sufre hambre y miseria, frente al afloramiento de una nueva zona rica en recursos económicos y la existencia, por ende, de una presión internacional surgida dentro de las NN.UU. para considerar "res comunis" al continente blanco y aplicar la institución del "Beneficio Común de la Humanidad", dentro de un criterio humano e integracionista.

**Sexto.**– Frente a esta realidad, es aconsejable que los países del Cuadrante Sudamericano vayan buscando aproximaciones para lograr entendimientos encaminados a la valorización y defensa de nuestra zona austral y, en todo caso, evaluar sus posibilidades reales frente a una eventual aplicación de la institución del "Beneficio Común de la Humanidad".

**Sétimo.**– En nuestro caso, y de conformidad con la Declaración Constitucional de 1979, tendríamos que buscar una fórmula que se encamine a la consecución del "Beneficio Común", contribuyendo en esa eventualidad, al Nuevo Orden Económico Internacional, sin dejar de contemplar "derechos preferentes a los países que han realizado valiosas actividades antárticas y/o participación en el Organo de Administración que tendría que crearse.

**Octavo.**– Sin perjuicio de alcanzarse en el futuro la igualdad jurídica de los Estados dentro del Tratado, es indispensable que el Perú, fiel a su compromiso con ese instrumento internacional y a su histórica vocación antártica concrete el envío de una expedición científica, como lo vengo sugiriendo desde 1978 cuando estaba en Londres, pero para lo cual es indispensable pensar en cuantiosas inversiones, no sólo para efectuar la expedición, sino para instalar una Base con elementos y equipos capaces de evaluar la VERDADERA REALIDAD ECONOMICA Y CIENTIFICA del sector al que, con criterio territorialista, se pretendiera materialmente alcanzar.

Ese es el reto. Y, considerando las implicaciones políticas, internacionales, económicas, científicas y estratégicas, es que debe emanar, con pragmatismo, nuestra definitiva toma de posición, a la luz de los antecedentes que he reseñado –y que seguramente han de esgrimirse en 1991, si se revisa el Tratado– dentro del proceso en que a través de los siglos ha venido desarrollándose la problemática antártica.



*"... al Centro Médico Naval 'Cirujano Mayor Santiago Távara' concurrían, allá por el año 1979, niños cuyos amorosos padres querían que sus hijos fueran felices, aprendiendo y creciendo sin que ningún problema psicológico u orgánico interfiriera en su desarrollo..."*

*Las damas de la Asociación "Stella Maris" con comprensión humanitarista hicieron posible la creación de una Guardería Infantil, que posteriormente se convertiría en lo que hoy es el Centro Educativo Especial "Santa Teresa de Couderc" de la Marina de Guerra.*

# Historia de un Patito Feo

*Dra. Yolanda A. Tristán Gonzales*

Sí, podría haber sido un patito feo, pero con el alma, el porte y la dimensión de un bello cisne. Así comienzan los cuentos de Hadas; y en efecto, allá por el año 1979, al Centro Médico Naval concurrían niños, cuyos amorosos padres querían que sus hijos fueran felices aprendiendo y creciendo sin ningún problema orgánico o psicológico que interfiriera en su aprendizaje; sabían que ellos tenían un problema, lo habían aceptado y tenían fe; sí, fe en la ciencia y en primera y última instancia en DIOS. Aquellos niños a pesar de sus minusvalías sentían la felicidad que es la esencia de la Humanidad: su maravillosa niñez; por ello jugaban, corrían y reían, aquello desbordaba ante la seriedad y el silencio de un Hospital.

¿Qué hacer con ellos?, cómo atenderlos, cómo ocupar aquellas horas preciosas de sus tiernas vidas? ¿Era sólo necesario la terapia, la conducción psicológica? ¡No! era necesario algo más.

Pero, allí estaban también las Hadas del Bien; eran aquellas mujeres que ávidas de dar amor, de hacer algo que diera aun mayor sentido a sus vidas, más allá del sacrificio y el amor, LA MATERNIDAD, cumplían con su bendita misión, siempre deseosas de surcar los caminos del HUMANISMO. Ellas eran las damas de la Asociación "Stella Maris" familia naval que soñaba y trabajaba árduamente para crear una Guardería Infantil. Habían comprendido que los cinco primeros años de la vida de un niño, falto de atención, cariño y cuidados no darían los ciudadanos que la Patria espera y necesita; sin embargo, había una necesidad latente; aquellos niños necesitaban algo más que una terapia, una atención; necesitaban una Educación Especial. Su fundador el Dr. Felipe Guerra Chávez habló, conmovió y consiguió que aquella Guardería cobijada a los setentiséis niños y la Asociación "Stella Maris", presidida por doña Dora Chávez de Tirado, cedió su local, naciendo, así, una hermosa obra del amor y la esperanza. Era el Primer Centro de Educación Especial castrense "Santa Teresa de Couderc"

¿Es un orgullo para la familia Naval el tenerlo?... que cada mente y que cada corazón se conteste. Sólo se que al recibir el fruto de nuestro amor quisiéramos siempre su felicidad, y, cuando nuestro niño afronta alguna pequeña minusvalía, ¿cuánto de nuestras vidas daríamos para prodigarle todo aquello que pueda devolverle la felicidad de vivir, de desarrollarse y alcanzar la realización de sus vidas?...

El Centro de Educación Especial "Santa Teresa de Couderc" es único en su género, en el país. Su organización cumple con el carácter multidisciplinario que requiere la Educación Especial. El niño que presenta algún problema en su desarrollo mental, psíquico o psicomotor, es evaluado por la Junta de Patología quienes elaboran el primer diagnóstico del problema que presenta el niño, y además determinan si el niño debe recibir educación en nuestro Centro Educativo.

El niño, una vez remitido al Colegio, por la Junta, es evaluado en los Departamentos de Psicología, Lenguaje, Psicomotricidad y se le aplica una Prueba Psicopedagógica; todas estas evaluaciones nos dan la ubicación del futuro alumno y la metodología a seguir.

¿Qué niños atendemos? Tenemos niños con inteligencia normal y un excelente potencial, pero que presentan problemas de: Retardo del Lenguaje, trastornos del habla (dislalias, disártrias, espasmofémias), problemas en el aprendizaje lecto–escrito y matemáticas, etc; así como problemas en la memoria, la atención y la concentración, los que superados, después de uno, dos o tres años, son integrados a continuar sus estudios; son nuestros grandes logros y hoy son niños y jóvenes felices que no tienen problemas en su aprendizaje; son nuestro orgullo además, porque han logrado ubicarse entre los primeros alumnos, tanto en el Liceo Naval "Almirante Guise", como en el "Teniente Clavero".

Sin embargo, tenemos otros niños con problemas más severos en su lenguaje y hablar así como en su Retardo Mental, sordera o dipoacusia. Estos niños reciben una educación integral con un Currículum especializado y un tratamiento multidisciplinario donde los padres de familia son los primeros entes de la educación especial, ya que lo fundamental es lograr la verdadera aceptación de los padres, es en este marco de cariño, amor y comprensión, donde la recuperación y rehabilitación del niño se logrará en óptimas condiciones; no propulsamos el amor proteccionista, ni la ansiedad de los padres. ¿Sabía Ud. que el amor de los padres es la fuente de la formación del niño, pero que hay también amores deformantes y que esclavizan a los niños? En siguientes artículos nos gustaría tocar este interesante tema.

Han pasado seis años de su fundación y aquel Centro Educativo que se inició con setentiséis niños, hoy tiene doscientos diecisiete alumnos y está organizado en la siguiente forma:

- Supervisión–Enseñanza–aprendizaje
- Coordinación General de las siguientes Areas:

a) Area de Evaluación, Diagnóstico, Tratamiento e Integración con los siguientes servicios: Psicología, Lenguaje, Terapia Física, Enfermería y Servicio Social.
b) Area Académica, con los siguientes niveles:
   - Pre–Inicial, niños de 3 a 5 años.
   - Nivel Inicial de Problemas de Lenguaje y Aprendizaje y Retardo Mental.
   - Nivel Primario de Problemas de Lenguaje, Aprendizaje y Retardo Mental.
c) Area de Capacitación Laboral, última etapa de la formación de nuestros jóvenes excepcionales y donde les ofrecemos las siguientes opciones laborales:

   - Carpintería
   - Cereoplastía
   - Cerámica
   - Artesanía en general, e
   - Industria del vestido.

Nuevamente el amor se hace fruto y he aquí que la señora Presidenta de la Asociación "Stella Maris", Sra. Teresa de Du Bois, y las distinguidas damas que la integran nos donaron un hermoso horno para quemar cerámica y así producir con el aprendizaje y en el trabajo de nuestros jóvenes utencilios y adornos para la venta.

Muchas son las donaciones que hemos recibido de "Stella Maris" y de otras Instituciones de Marina; así, el patito pequeño, hoy es un hermoso cisne que se proyecta como el mejor Liceo Naval Especial que goza de la gratitud y el cariño de padres y niños, admirado por las otras Instituciones castrenses que no lo tienen ya que, en la solidaridad y acción social de Marina, tenemos niños tanto de la Fuerza Armada, como de Civiles que demuestran su gratitud siendo solidarios en la obra educativa que realizamos.

Tenemos una Escuela de Padres con 3 ciclos que se realiza en 3 años con un curriculum establecido. Al término de estos estudios recibirán su diploma de Padres Promotores de Educación Especial, es decir, serán los mejores Maestros de sus hijos y nos ayudarán a difundir la mejor metodología, es decir, la del amor, ya que ayuda a lograr su formación y rehabilitación.

Tenemos muchas necesidades tales como lograr la mejor actualización de nuestros docentes especialistas, quienes además de ser profesores de Primera Categoría en los niveles Inicial y Básica Regular, tienen

post-grado, el mismo que dura dos largos años de profundos estudios en el área de Retardo Mental o Audición y Lenguaje. pero lo más urgente que necesita este bello cisne es la construcción de tres aulas y dos talleres; en los planes de corto plazo y de acuerdo al plan Piloto, para lograr un verdadero Liceo Naval Especial que será el orgullo de la Marina; también podría ser un monumento al amor y a la solidaridad, ya que si consideramos que con el sólo medio día del sueldo de nuestros nobles Marinos se lograría en un corto plazo darles la comodidad que nuestros queridos niños necesitan.

Quisieramos que este mensaje escrito en sencillas y sentidas ideas llegue a vuestros corazones y, si se nos permite, seguiremos con artículos ya específicos, sobre Educación Especial en todos sus interesantes campos de la prevención, detección y tratamiento de los diferentes problemas que atiende el Centro Educativo Especial "Santa Teresa de Couderc" y que sabemos será un entretenimiento y a la vez nos ayudará a comprender la problemática de estos niños que cada año crece en porcentaje y complicaciones precisamente por falta de conocimiento y tratamiento precoz, es decir, de atacar el problema a temprana edad.

En este año al cumplir el séptimo año de vida, el día 24 de setiembre, como un avance científico de la Educación Especial, hemos inaugurado nuestra querida aula de Pre-Inicial que nos conducirá en un futuro muy próximo al Programa de Estimulación Temprana, es decir, niños de 0 a 3 años de edad, donde el tratamiento sería un verdadero logro para la optimización del tratamiento del niño excepcional.

Asimismo hemos puesto las bases en nuestros talleres de lo que en el futuro, serán talleres protegidos de industria del vestido, artesanía, etc, que elabore todos los uniformes de nuestros niños que se educan en los Liceos de la Marina de Guerra del Perú.


NOTAS SOBRE LA AUTORA

- Directora del Centro Educativo Especial "Santa Teresa de Couderc" de la Marina de Guerra del Perú.
- Profesora de Educación Primaria y Secundaria
- Doctora en Letras y Educación
- Especialista en Retardo Mental
- Graduada en el C.A.E.M. – Promoción XXXII

DISTRIBUIDORES MAYORISTAS

DIN S.A.

DISTRIBUIDORES INCORPORADOS S. A.

LIMA – PERU PROVEEDOR: Menaje, cubiertos, cristales y otros

SALUDAN A LA MARINA DE GUERRA DEL PERU
CON MOTIVO DE CELEBRAR EL 106 ANIVERSARIO
DEL GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
E INMOLACION DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

*8, octubre 1985*

REPRESENTACIONES – DISTRIBUCIONES E IMPORTACIONES
SERVICIOS ELECTROMECANICOS S. C. R. LTDA.

REDISE - S. C. R. LTDA.

Dirección : Enrique Meiggs 283 – Chimbote – Perú
Telefonos: 32 55 48 – 32 21 96
Av. Manco Capac 1180 – 203 La Victoria
Telefono: 72 59 76 Lima – Perú

Saluda a la Marina de Guerra del Perú en su Semana Institucional.

*8, octubre 1985*

**Póngale!**




**doradita y saladita!**

*Cortesía*

**FABRICA DE TEJIDOS "LA UNION" Ltda. S.A.**

*Av. Nicolás Ayllón 2691*
*Telf.: 311010*
*El Agustino*

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO-COMERCIAL S.A.

**CITECO**

**MAQUINARIA INDUSTRIAL**

FINANCIACION - SERVICIO - REPUESTOS - ASESORAMIENTO

AVENIDA ARGENTINA 2415
CASILLA 3488, LIMA 100

TELEX: 25488 – 20028
TELEFONO: 52-40-58

Galletas,
Harinas,
Sémolas,
Polenta y
Maizalina

**DIA®**

PRODUCTOS DE CALIDAD

ELABORADOS POR:

molinera inca s.a.

LIMA : LUIS CARRANZA 1886 – URB. IND. CONDE

TRUJILLO : CARR. PANAMERICANA NORTE KM. 557.

PLANTA GALLETERA KM. 558

# La "Carta de los Derechos de la Familia"



*Julio E. Pacheco Gaige*

Hoy en día, resulta casi cotidiano escuchar que hay crisis en la sociedad, cuando en realidad de lo que deberíamos hablar, es de una crisis de hombres. El ser humano, nace y vive en el seno de una familia y lo que esa persona sea, dependerá en gran medida de lo que haya recibido de esa familia.

Su Santidad, Juan Pablo II, emitió la "Carta de los Derechos de la Familia", la cual lo presentó, tanto a los Gobiernos del mundo, como a las Organizaciones Internacionales e Intergubernamentales, a las familias mismas y a todos los hombres y mujeres, en su afán que la institución familiar sea fortalecida para bien de toda la humanidad, hoy y en el futuro, debiéndose destacar que si bien es cierto este documento refleja el pensamiento de la Iglesia sobre la misión de la familia y sus derechos propios que le permitan desarrollarse y subsistir, también es cierto que no es una exposición de teología dogmática o moral sobre el matrimonio y la familia, lo que permite que pueda ser asumido y vivido por cualquier persona cristiana o no, ya que los derechos enunciados en dicha Carta están impresos en la conciencia del ser humano y en los valores comunes de toda la humanidad.

La "Carta de los Derechos de la Familia", que comenzaré a comentar en este artículo, es una especie de guía de lo que se presentará en el articulado de este documento, y, asimismo, delínea las características y define lo que debe ser entendido como familia y matrimonio.

Así pues, el matrimonio es entendido como la unión íntima de vida, complemento entre un hombre y una mujer, constituido por un vínculo indisoluble, libremente contraido, públicamente afirmado y al que le está exclusivamente confiada, en su calidad de institución natural, la misión de transmitir la vida. De otro lado se ratifica que la familia está fundada sobre el matrimonio, tal como ha quedado entendido, que es una sociedad natural que existe antes que el Estado o cualquier otra comunidad, que posee derechos propios que son inalienables, que constituye, más que una unidad jurídica, social y económica, una comunidad de amor y de solidaridad, insustituible para la enseñanza y retransmisión de los valores naturales, sociales, espirituales y religiosos, esenciales para el desarrollo y bienestar de sus propios miembros y de la sociedad y, finalmente, que la familia es el lugar donde se encuentran diferentes generaciones y en la que se ayudan mutuamente a crecer en sabiduría humana y a armonizar los derechos individuales con las demás exigencias de la vida social.

Considero que el enunciado antes referido a estas dos instituciones, resulta imprescindible que sea asumido en toda su integridad. Usualmente tendemos a que de los conceptos se retiren aquellas partes que pueden resultar un poco difíciles de entender o simplemente incómodas para el esquema de vida que nos hemos trazado. Resulta evidente que tanto dentro de los conceptos de matrimonio como de familia antes presentados, hay realidades que hoy se nos muestran como arcaicas o ininteligibles para el estilo de vida del Siglo XX. En un momento en el cual la mentalidad divorcista, anticoncepcionista, abortista, etc., es considerada como la tendencia natural a la que debe aspirar el ser humano, nos encontramos con una realidad objetiva, clara y absoluta que nos pide pensar que, en gran parte, los problemas por los que atraviesa el hombre del Siglo XX, se deben a la falta de respeto que él se tiene a sí mismo y a sus semejantes, en ese sentido, pues, cuando el ejemplo y la enseñanza que los padres les deben a sus hijos, se rompe al quebrarse con tanta facilidad ese matrimonio, cuando los hijos se convierten en cargas tan pesadas para sus padres, que éstos empiezan a pensar en evitarlos, o cuando ese hijo ya concebido, ya ser humano con todas sus características propias, es asesinado por considerársele un estorbo o un "algo no deseado"; en ese momento, pues, es que los que aun consideramos que la familia es el hogar natural del hombre, donde el hombre aprende, entre otros, el sentido del amor, de la justicia, de la responsabilidad, debemos rescatar los valores inherentes a ese hombre y mostrarlos, tal como son, sin tergiversaciones ni modificaciones tendenciosas, sino como naturalmente se nos presentan, difundiéndolos.

El Artículo 1 de la "Carta de los Derechos de Familia", confirma el derecho de todo ser humano a la libre elección del estado de vida o vocación ya sea, por tanto, derecho a contraer matrimonio y fundar una familia o permanecer célibe; asimismo, este artículo, defiende no sólo ese derecho a contraer matrimonio y establecer una familia, sino que ello debe producirse sin discriminaciones legales de ningún tipo y esperando además de la sociedad las condiciones morales, educativas, sociales y económicas que les permitan ejercer su derecho a contraer matrimonio con toda madurez y responsabilidad. Lo anterior, tiene especial importancia hoy en día, en que las parejas de jóvenes que deciden contraer matrimonio, no pueden recibir, por más que así lo deseen, la preparación suficiente y necesaria que les permita comprender la importancia de ese paso que están dando en la vida, que no es sino una total e incondicional autodonación de sus propios seres y que para poder conseguir eso, es necesario romper con los orgullos, egoísmos, vanidades y todas aquellas barreras que cada uno de los dos posee desde su nacimiento. Finalmente, este artículo rescata el hecho que el valor institucional del matrimonio debe ser reconocido por las autoridades públicas, lo que implica que, en una justa escala de valores, la institución del matrimonio prima sobre cualquier relación de hecho no legalizada, lo que resulta claro e incuestionable, si pensamos en que las instituciones se crean justamente para establecer la suficiente seguridad entre sus miembros, que les permita el mejor y pleno desarrollo de sus actividades, de donde se deduce que ante la falta de esa seguridad mencionada, no puede existir válidamente una institución, ni formal ni informalmente; existirá, no dudamos, una unión de hecho frágil y sin responsabilidades, pero nunca sólida. De allí la tendencia natural del hombre a formalizar esas relaciones de hecho, mediante matrimonio legalmente pactado.

El siguiente artículo de este documento, es consecuencia del anterior en el sentido que cuando un hombre ya eligió su estado de vida, y este es el matrimonio, dicha unión no puede ser contraída sin libre y pleno consentimiento de los esposos debidamente expresado, lo que excluye, pues, cualquier presión que tienda a impedir la elección de una persona concreta como cónyuge, debiéndose destacar, que la presión antes mencionada debe ser evitada, inclusive por la propia familia.

Este artículo defiende el derecho de los futuros esposos a que se les respete su libertad religiosa, inclusive desde antes de contraer el matrimonio y ratifica que los esposos, dentro de la natural complementariedad que existe entre hombre y mujer, gozan de la misma dignidad y de iguales derechos, respecto al matrimonio.

# Aquel famoso "Mensaje a García"

*Capitán de Navío A.P.*
*José García Valdivieso*

Aquel famoso "Mensaje a García". Quién de los que en este momento, por curiosidad o remembranza, dedica su tiempo a la lectura de este artículo, no rememorará con nostalgia la primera oportunidad en que le fue dado un "Mensaje a García".

Desde mis épocas de aspirante, y lo mismo debe de haberle sucedido a los que vestimos el glorioso uniforme de la Marina de Guerra del Perú y aun de Oficial, sólo recuerdo que la alusión al famoso Mensaje, implica el hecho de realizar alguna gestión, acción o actividad, con el objeto de llevar a buen término lo que podría calificarse como una misión imposible.

Sin embargo, cabe señalar, y esto como cosecha de mi propio cotarro, que aquél que encargaba el Mensaje antes de hacerlo había analizado perfectamente las cualidades y virtudes que adornaban a la persona a quien se le iba a dar el dichoso Mensaje; a fin, de que mediante el buen uso y aplicación de las mismas se llegase a cumplir eficientemente la misión encargada.

Cuál sería mi sorpresa cuando al revisar una serie de antiguos legajos pertenecientes a mi extinto suegro, el General EP. César Pando Egúsquiza, entre uno de tantos encontré un viejo y mohoso recorte titulado: "Aquel Famoso Mensaje a García".

Se trataba de un artículo escrito por un señor Phillip J. Sinnot, publicado en la revista "Leoplan", editada por la Editorial Atlántida, de la Argentina, y que, entre los sueltos remarcados del mismo, resaltaba una oración que sintetizaba ya en la época el significado que se le daba al "Mensaje a García". Dicha oración, a la letra, dice: "Origen de una frase célebre referente a una acción heroica". Y con el objeto de no cansar a los lectores con mayores disquisiciones al respecto, a continuación procedo a transcribir el texto del mencionado artículo, tal y cual fuera publicado hace no menos de veinte (20) años:

Phillip J. Sinnot

El coronel Rowan jamás entregó ningún mensaje a García, pese a la opinión del escritor Hubbard y a la del hijo del mismo general insurrecto. No existieron los documentos que, más que encerrados dentro de un bolsillo de tela impermeable, Rowan llevaba atados sobre el corazón. Y, lo que contraría de modo más notable la opinión popular, es que la parte realmente dificultosa de la épica proeza cumplida en los años de la guerra hispano–cubana, no consistió en llegar hasta el general García, sino realizar con felicidad el viaje de vuelta.

Tales son las declaraciones del único hombre realmente conocedor del asunto, un tal Rowan, que hace 37 años se introdujo subrepticiamente en la convulsionada Cuba para dar cumplimiento a ciertas órdenes del Tío Sam.

"Elbert Hubbard era escritor y no soldado –dice el coronel Andrew Summers Rowan, veterano que pasa los años de su retiro en la plácida San Francisco–. Yo no pude evitar que redactara su famoso "Mensaje a García" en la forma que lo hizo, porque él y yo tuvimos ocasión de entrevistarnos sólo cuando hubieron pasado cuatro años a partir del de la expedición. Al explicar las razones que lo indujeron a escribir su libro, Hubbard habla de los comentarios del propio hijo del general García. Utilizó así de sus prerrogativas de escritor, pero esto no significa que el mensaje haya existido en realidad.

"Carlos García Vélez, el hijo del general, dijo la verdad, no obstante, al referirse a una nota que yo entregué a su padre en su cuartel de insurrecto. Pero ignoraba, evidentemente, que se trataba nada más que de las credenciales con que la Junta Revolucionaria de Jamaica me había provisto. El momento en que yo y mis acompañantes llegamos a la presencia del general de las tropas rebeldes, al cabo de tan largo y penoso viaje, no dejó de tener dramatismo, pero aun este emocionante clima que luego transcribió al papel la pluma de Hubbard, tuvo su lado humorístico.

"La Junta se refería a mi, en el documento en código que yo acababa de entregar, como a "un hombre de confianza". El ayudante a quien García dio la escritura para que la descifrara, la interpretó presentándome como a un "confidente". Esto hizo que no se definiera mi posición sino al cabo de unos momentos.

Los meses de abril y mayo de 1898 hallaron a Rowan empeñado en cumplir una difícil misión militar, consecuencia de la falta de previsión de la Norteamérica de aquellos días. La guerra contra España era inminente. Rowan recibió orden de deslizarse a través de las fuerzas hispanas de mar y tierra, tomar contacto con las tropas cubanas que dominaban el este de la isla, y averiguar qué auxilio podía prestarles el Tío Sam para convertirse en aliado.

La expedición de Rowan obtuvo el más completo éxito. En consecuencia, se produjo la conjunción de tropas cubanas y norteamericanas, se forzó al enemigo a presentar batalla en las áreas más favorables a los aliados y se aceleró la victoria. El Departamento de Guerra calificó la proeza cumplida por su emisario militar de "acción que tuvo un valor decisivo sobre el rápido final de la contienda y el completo éxito del ejército de los Estados Unidos".

"Ha llevado usted a cábo una valiente hazaña", fueron las palabras con que el presidente Mc Kinley se dirigió a Rowan en tal ocasión. Al-

ger, el secretario de la Guerra, y el general Nelson A. Miles, comandante en jefe, no le negaron sus personales alabanzas.

Más tarde, y luego de una tormentosa campaña en Cuba y Puerto Rico, Rowan fue enviado a las Filipinas a enfrentar nuevos peligros.

Mientras él luchaba contra los turbulentos insurrectos isleños, justamente en la época en que recibía la primera mención por su comportamiento en la campaña, Elbert Hubbard, en la placidez de su casa en Esasg Aurora, Nueva Jersey, se disponía a escribir su inmortal "Un mensaje a García".

La tirada del libro, que en total alcanzó 100.000.000 de volúmenes, obtuvo una venta solamente superada por la de la Biblia. Redactado con estilo entusiasta y con sonoras palabras, llenó de admiración a millones de lectores esparcidos por el globo entero.

He aquí las frases con que Hubbard menciona la celebrada proeza. "Se hizo llamar a Rowan y se le dio una carta que debía entregar personalmente al general García.

Los procedimientos empleados por "el hombre llamado Rowan", quien llevaba el documento sellado dentro de un bolsillo de tela impermeable atado sobre el pecho, para llegar en la noche del cuarto día de su viaje a las costas de Cuba, para internarse en las selvas y aparecer tres días más tarde en la ribera opuesta de la isla, habiendo transpuesto la hostil comarca a pie, y hacer entrega del mensaje a García, son cosas que no tengo interés en detallar en este sitio.

Y aquel curtido capitán de una invicta compañía de guerreros, héroe de cien encuentros frente a frente en las espesas selvas, se asombró al conocer la repercusión adquirida por su hazaña, como consecuencia del libro escrito por Hubbard.

No existía una organización que mereciera el nombre de Departamento de Guerra, en la época en que Norteamérica luchó contra el poder real español, prestando ayuda a los rebeldes cubanos. Estaba deseosa de convertirse en aliado de los insurrectos pero no conocía sus actividades, sus requerimientos, la potencia del enemigo, el sitio en que los refuerzos podían ser desembarcados. El presidente Mc Kinley expuso el problema ante el coronel Arthur Wagner. Alguien debía llegar a Cuba y obtener la información necesaria que permitiría ahorrar tiempo, vidas y dinero. Hay un joven teniente en Washington, llamado Rowan, que podría encargarse de llegar hasta García y volver con los informes —respondió Wagner.

Rowan desempeñaba por entonces el puesto de cartógrafo del "Bureau" de informaciones al servicio del ayudante del coronel. Una hora más tarde, con las instrucciones del caso, recibió la orden de llegarse a Cuba para "estimar la situación", sucinta terminología con que el ejército se hace referencia a toda la información acerca de la

fuerza moral y personal de los comandos, aliados y enemigos, a sus condiciones sanitarias, a sus transportes, etcétera.

"Deberá ponerse en contacto con el general Calixto García en cualquier sitio de Cuba Oriental– dijeron a Rowan y asegurarle que puede contar con el auxilio de los Estados Unidos. Luego que haya cumplido la misión preséntese al Departamento de Guerra. No llevará mensajes por escrito, con excepción de las credenciales que obtendrá de la Junta de Jamaica. Nathan Hale, que fue capturado, se denunció por los documentos que se encontraron sobre su persona. Parta inmediatamente para Kingston y telegrafíe desde allí. El plan queda desde ahora a su cargo. El tren sale para Nueva York esta noche. Entregue usted el mensaje a García".

Era el 8 de abril de 1898. Pocos días más tarde, Towan llegaba a Kingston, en Jamaica. Vistió ropas civiles y adoptó las maneras de un criollo. El 20 de abril, el Tío Sam dio a España un plazo de tres días para que retirara sus tropas de Cuba. El 23, Rowan recibió un cable en código "Unase a García a la brevedad posible".

La junta revolucionaria cubana, con asiento en Kingston, proveyó a Rowan del traje caqui que debería usar en Cuba – Fui el primer oficial norteamericano que uso el caqui, y el primero en intervenir en la guerra de Cuba –ríe Rowan al referirse a estos hechos.

En coches provistos por los insurrectos, Rowan cruzó rápidamente el territorio de Jamaica. Por la noche, un oficial norteamericano rebelde al poder español en terreno británico debía tomar sus precauciones, Rowan y Gervasio Sabio (su guía, a partir de este momento) fueron conducidos a un pequeño bote pesquero y partieron para Cuba a través de 100 millas de aguas dominadas por la flota hispana.

Conducido por el impulso de su vela, el bote llegó finalmente a Cuba protegido por las sombras. El desembarco se llevó a cabo en las cercanías de El Torquino, pico de la Sierra Maestra de Oriente, provincia situada al extremo este del país. A no larga distancia, en Santiago, se reconcentraban las fuerzas españolas. Y a un tiro de fusil, estaba el lugar en que la nave del almirante Cervera se había hundido en medio de una batalla sangrienta, con escasas semanas de anterioridad.

Unos cuantos cubanos, cubiertos de harapos, se unieron a Rowan y a Sabio. Ellos los guiaron a lo largo de tortuosos y apenas perceptibles senderos que cruzaban las montañas, las densas y pavorosas junglas. El opresivo calor aumentaba las dificultades de la marcha que duró cinco días.

– Al fin del primero noté que algunos extraños se habían unido a nuestra expedición– recuerda Rowan. "Desertores españoles deseosos de ayudar a la causa cubana", me informó mi guía, a quien ordené que no les confiaran la guardia nocturna, y que los mantuvieran bajo continua vigilancia.

Dos trataron de huir aquella misma noche para volver a sus bases. De haber logrado su intento, mi misión hubiera fracasado.

El 1 de mayo 1898 dos notables hechos de armas fueron llevados a cabo en lugares opuestos de la tierra y dos inmortales gritos de combate entraron a formar parte del vocabulario norteamericano.

En la bahía de Manila el comodoro Dewey pronunció su célebre orden: "Dispare cuando esté listo, Gridley", y, en consecuencia, una flota española conoció la más completa derrota. En Cuba, Rowan dio cumplimiento a la hazaña que Hubbard inmortalizó más tarde. El mensaje a García había sido entregado.

La escena tuvo lugar en Bayama, ciudad recientemente recapturada por los cubanos. Rowan y sus guías fueron clamorosamente ovacionados mientras galopaban a lo largo de la calle central en dirección al cuartel de García.

Como llegar a presencia del general insurrecto era cuanto en aquel momento me preocupaba –recuerda Rowan–, resolví que, luego de formar una fila, desmontáramos, manteniéndonos junto a nuestros caballos, mientras Gervasio Sabio, quien conocía personalmente a García, era presentado.

Expliqué luego detalladamente mi misión al Jefe rebelde. Después de conferenciar con sus oficiales, García me hizo depositario de toda la información que me había traído hasta allí y destacó tres de sus ayudantes para que me acompañen a Washington. Inmediatamente emprendimos el retorno.

A partir de entonces las dificultades se hicieron cada vez más numerosas y erizadas de peligros. Los informes de que era depositario y la compañía de los tres oficiales cubanos era una condenación evidente. Los Estados Unidos, ya activamente en guerra contra España, despertaban recelos de todos los peninsulares, más alertas que nunca. Caer en manos de los españoles significaba un sumario rápido y una muerte segura. Con infinitas cautelas llegamos a Porto Manati, situado en la costa noreste. Del otro lado de la bahía se encontraba un fuerte español previsto de gran cantidad de tropa. Como punto de partida para los rebeldes, Porto Manati no ofrecía ningún atractivo.

El bote, en que apenas cabíamos las cinco personas que nos embarcamos en él, debía luchar también contra el furor de una tempestad que se desencadenaba en ese momento. Las nubes nos protegían, ciertamente, ante los centinelas del fuerte enemigo; con ansiedad explorábamos el cielo esperando a cada momento que un desgarrón en las nubes descubriera nuestra presencia y determinara el fin del accidentado viaje. Nuestra vela, fabricada con bolsas vacías, nos sacó con presteza y seguridad mar a fuera pero, en cambio, la lluvia y la tormenta nos helaban de frío y de continua zozobra.

Entre las innumerables peripecias que nos acontecieron se cuentan la cuarentena a que las inflexibles autoridades de Providence Island quisieron someternos. Subsanado el inconveniente gracias a la intervención Consular, fuimos transferidos varias veces a bordo de distintas embarcaciones.

Y el 15 de mayo, Rowan y sus acompañantes pudieron finalmente presentarse al Departamento de Guerra para dar cuenta de los resultados de la cumplida y heroica misión.

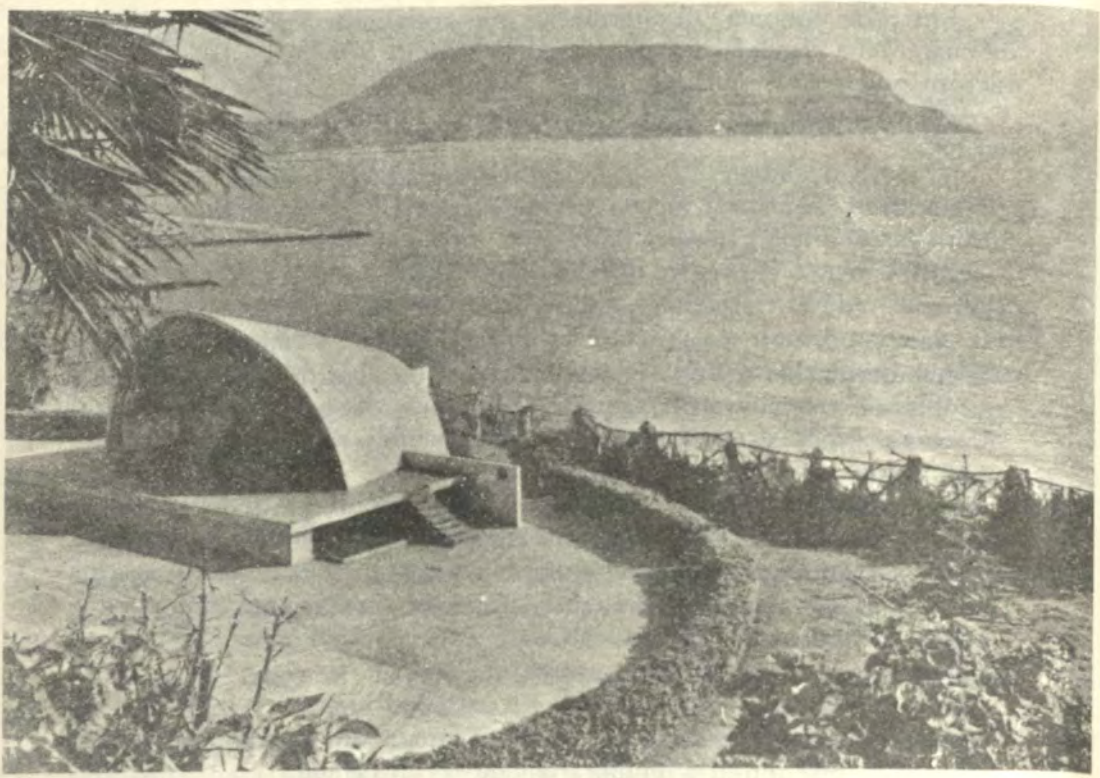
"El teniente Rowan realizó un viaje accidentado a través de toda Cuba, se unió al ejército insurgente del general García y se adueñó de las más importante y valiosa de las informaciones. Su empresa, cumplida con heroicidad y audacia, es una de las hazañas de mayor cuantía que hasta hoy se hayan registrado en los anales de la guerra", escribió el general Miles al pedir par Rowan el comando de un regimiento de voluntarios y el grado de teniente coronel.

Con este grado Rowan sirvió en la plana mayor que rodeó a Miles en las campañas de Cuba y Puerto Rico cuando la guerra con España llegó a su fin; el rango que temporariamente le habían asignado expiró a su vez. El héroe de la memorable jornada de Cuba se convirtió nuevamente en el teniente primero Rowan y fue enviado a las Filipinas a enfrentar los peligros de otra campaña.

En 1909 Rowan se retiró del Ejército con la pensión de mayor y conservando el tratamiento de "coronel" que nadie le negó a partir de la época en que adquirió temporariamente el alto grado.

En 1922 el gobierno premió su heroicidad con la Cruz del Servicio Distinguido, concedida sólo en casos de extraordinario arrojo. Algunos esfuerzos esporádicos realizados por sus amigos a fin de que lo ascendieran en su retiro y le concedieran la medalla Congresal del Honor –suprema condecoración del país– no obtuvieron éxito.

Hoy vive pacíficamente con su esposa en su hogar en San Francisco, donde descansa y entretiene sus ocios escribiendo algunos libros".



*Concha Acústica del distrito de Miraflores. En este centro artístico – musical se desarrollaron las actividades programadas para la Verbena del 5 de octubre, en celebración del día institucional de la Marina de Guerra y en homenaje a los héroes de Angamos en la campaña naval de 1879.*

# Una verbena para el recuerdo...

*H.G. Cárdenas Mandujano*

Verbena, en su expresión castiza, significa fiesta nocturna que se celebra con motivo de conmemoración especial en los poblados. Añadiremos que la celebración de tal acontecimiento corresponde a su víspera. Esto sirva de expresión introductoria, amable lector, en la presente referencia de los animados eventos con que se engalanaron la Capital y el Callao, el pasado 5 de octubre, principalmente en sus distritos vecinos al mar, conmemorándose, desde horas anticipadas, el día institucional de la Marina de Guerra y el de la efemérides del combate de Angamos.

Sabedores de estas actividades programadas anticipadamente por la Dirección de Información de la Marina, nosotros tomamos camino al distrito de Miraflores. Las verbenas, de acuerdo a lo programado, debían también tener realización en el Callao y en los distritos de Magdalena, San Isidro, Miraflores, Barranco y Chorrillos, dado ser aledaños al mar. Por razones de allego personal, nosotros preferimos concurrir y ser espectadores de su programación en la ciudad que fuera el último fortín en la defensa de Lima en 1881. Conocíamos de antes la ubicación de la Concha Acústica en la que iban a centralizarse las actividades de la nocturna festividad. Ubicada en el acantilado sobre el que se muestra la sinuosidad del Malecón de la Reserva, este centro artístico recreacional miraflorino tiene plena proximidad a la vasta y sosegada realidad del mar. De día, las verdes áreas que lo circundan en la breve explanada en la que se halla contrasta con el azul rotundo de las aguas oceánicas, lo que, es claro, imbuía a dicho centro de un aliento de marina que realzaba la significación de las conmemoraciones en cuya memoria se realizaba.

* * *

Un sentimiento de reverencia sentimos que nos domina al hallarnos —ya en Miraflores— en la intersección de la calle González Prada con el Paseo de la República. Gonzáles Prada, el poeta parnasiano y lapidario ensayista que siempre se mostró rebelde a la derrota y que jamás aceptó el oprobio de la ocupación enemiga. Miraflores, lector amigo, ha buscado perennizar con la designación de sus calles el nombre acreedor de homenaje de ilustres personalidades de la patria y de sus héroes, sobre todo de aquellos que se sacrificaron en la infausta contienda de 1879.

Leoncio Prado y Colina (Narciso de la Colina) son dos jirones que cruzamos antes de alcanzar la modernizada Alameda Ricardo Palma. El primero ofrendó su vida en las sierras del norte (batalla de Huamachuco, 10.10.83) y el segundo fue uno de quienes sí se sacrificaron en las trincheras de Miraflores en 1881. Nuestro tradicionista (que en la alameda que lo recuerda tiene un busto con sonoros y hermosos versos del poeta José Gálvez) fue también, a su modo, destacado partícipe en los años del conflicto aquel. Era director de la Biblioteca Nacional al producirse en Lima la ocupación militar enemiga. Ni su prestigio ni sus preocupaciones y celo pudieron impedir los atropellos, los latrocinios ni, finalmente, el incendio de que fuera víctima la institución de saber que, con alientos de futuro, creara San Martín. . .

Y siempre camino al lugar de la festividad nocherniega, nos hallamos ya en lo que antes fuera, en Miraflores, la Avenida del Reducto. No podemos dejar que un callado sentimiento de reverencia nos domine en este instante. Efectivamente, a poco espacio de donde nos hallamos habíanse construído, en los inicios de enero de 1881, las improvisadas defensas que constituían el Reducto No. 2, a la izquierda —mirando hacia el sur— del sector asignado a las fuerzas de Cáceres. Estos espacios son ilustres, apreciado lector. En la urgencia del momento, en la apremiante necesidad de cerrar filas ante el invasor, conscientes del llamado de la patria en aquellas desesperadas horas, a estos espacios habían convergido peruanos de toda condición: jóvenes, adultos, ancianos; profesionales, artesanos, estudiantes; gente de distinguida alcurnia, así como anónimos ciudadanos habían pedido y ocupado, en estos campos, un lugar en la defensa. . . Ascendrado y acrecentado su amor al Perú herido, todos ellos habíanse determinado y buscaban (en aquellos gravísimos momentos, tras la debacle de la primera línea de resistencia —San Juan y Chorrillos—) enfrentar a los más de veinte mil soldados invasores. Entre los cuadros que conformaban las divisiones de defensa hallábanse los batallones navales "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca", los que, unidos a la columna "Celadores del Callao", habían arribado de nuestro primer puerto en la víspera de la contienda, el 14 de enero. Enviados por la comandancia de aquella plaza militar —El Callao—, se emplazaron precisamente entre el Reducto y las divisiones de Cáceres. Y al día siguiente, iniciadas las acciones, a la estentórea demanda de Fanning: . . . **¡Adelante, marina!**. . . **¡Adelante!**. . ., tres veces habían, estos contingentes navales de la Marina, arremetido con singular decisión y brío contra el enemigo inclinando en determinado momento el balance de la lid a la causa de los defensores. . . Mas al final, faltos de municiones, en lo cruento de los choques a los que su impulso los llevara, habían sucumbido la casi totalidad de sus hombres. De seiscientos de sus efectivos habían muerto más de cuatrocientos y de veinticinco de sus oficiales sólo sobrevivieron tres... Insigne presencia

ésta, saturada de fervor patriota y de consciencia institucional, de la Marina. Como valerosa y ejemplar, coronada además con el sacrificio de sus jefes, consigna la historia la actuación y comportamiento de los cuadros navales en Miraflores. En algún instante del sangriento combate, herido de gravedad el jefe del batallón "Guardia Chalaca", capitán de fragata Carlos Arrieta, pidiéronle sus hombres permitiera ser sacado del campo de lucha. Y la parca y grandiosa respuesta de tan digno oficial: **¿Huir?. . . No; morir!!**, , , Como, en efecto, ocurrió, al abatirlo definitivamente, poco después, el fuego de la fusilería enemiga.

En otros ámbitos de la ciudad igualmente hállanse perennizados los nombres de los bravos combatientes del **Huáscar**. Avenida Almirante Grau. Elías Aguirre. Diego Ferré. Enrique Palacios. También el del célebre combate que nimbaran de notoriedad y fama y que rubricara su proeza: Angamos.

También el de los caídos en el legendario Morro. Bolognesi. More, exponente nítido del honor naval. Inclán. Blondell. Varela. O'Donovan. E igualmente el del lugar de la epopeya: Arica.

Otra calle, Independencia, nos recuerda a la fragata de sino trágico e injusto encallada por una aleve roca en Punta Gruesa. Y la denominada Manco Cápac no nos induzca a error, lector amigo; trátase del recuerdo y homenaje al buque (el monitor **Manco Cápac**), de gallardo y póstrer comportamiento el 7 de junio, en las aguas al pie del morro y frente a la escuadra adversaria.

No se ha olvidado, en el homenaje cívico del distrito a quienes se sacrificaran por la patria, los héroes civiles, y en los rótulos de las esquinas leemos: Alcanfores, Manuel Bonilla, Grimaldo del Solar, Manuel Gonzales, Manuel Pino, Ocharán, Porta.

La austera y silenciosa calle que acabamos de dejar, todavía flanqueada por moreras, nos permitió ver, callada, discreta, en sombras, la casa en que, décadas atrás, supimos que moraban las señoritas profesoras Arrieta, Carmen e Isabel, sobrinas-nietas del héroe Carlos Arrieta. ¡Qué constataciones nos pueden brindar el tiempo y la historia! Los oficiales de marina Fanning y Arrieta —lo dijimos poco más adelante— fueron los comandantes (en jefe, de ambas, el primero) de las divisiones navales que se batieron bravamente en Miraflores y los dos ofrendaron su vida en aquella hecatombe. Pasado el conflicto, la viuda del comandante Fanning, Dña. Teresa Gonzales de Fanning, también fue destacada educadora y fundadora de liceos. El linaje y la familia de ambos héroes persistían, pues, a través de esa forma de entrega social, en servicio de la patria y la nación por la que ambos destacados oficiales se sacrificaran.

* * *

La Avenida Larco, en una de sus cuadras próximas al lugar de las actividades celebratorias, y en los instantes en que la transitamos, muestra gran confluencia ciudadana. Tráfico intenso de los automotores; animado paso de los grupos de personas en su ruta hacia la unión de la ancha e iluminada vía con el malecón que mira al mar.

Antes, un jirón recuerda al denodado Juan M. Fanning, exponente de la infantería de marina hoy, y que fuera comandante en jefe de los batallones navales que se inmolaran en esas áreas de valor y sacrificio que fueran los reductos.

Y llegamos finalmente al lugar y centro de las actividades de la Verbena de la Marina en aquella noche del 5 de octubre en Miraflores. Todo el espacio comprendido entre el Parque Salazar Southwell, las áreas contiguas a la Concha Acústica municipal y el Malecón de la Reserva rebasa de gente. Este último, Malecón de la Reserva, constituye el justo homenaje y testimonio de perenne recuerdo del distrito a la civilidad, hombres de toda condición, que, sabedora del sacrificio a que se exponía, buscó un sitio en las trincheras de defensa y sucumbió allí.

Es hora de euforia ciudadana en el malecón. A pocos pasos del parque, construida entre verdes espacios del acantilado —negros espacios en la noche—, destaca la Concha Acústica. Verbena del 5 de octubre. Acaecer conmemorativo por el Día de la Marina en el balneario miraflorino. Frente al malecón, en la negrura rumorosa con que se manifiesta el mar, la ciudadanía asistente puede apreciar la presencia de las unidades navales empavesadas todas con bombillas de luz. Podemos contar hasta siete de estos buques en la amplia extensión marina que va del morro de Chorrillos hasta aguas porteñas. . . ¡Oh, si análoga expresión de poder naval hubiese respaldado a la decisión y el valor de nuestros marinos en la campaña naval que en aquella guerra afamaran!...

El malecón, en las proximidades de la Concha Acústica se ve totalmente concurrido. Ello es explicable por la amplia visibilidad que depara el lugar sobre el mar y las costas aledañas. La ciudadanía se moviliza a lo largo de las aceras. El tráfico vehicular es también intenso. El gentío se adensa en las proximidades de la Concha Acústica, en la que han tenido participación destacados animadores así como diversos conjuntos de música criolla. (En estos instantes los altavoces difunden, entre aplausos del público, una de las intervenciones musicales de Piero Solari). Vibra la animación en la planicie que integra el complejo municipal de actividades artístico-musicales. Nótase la presencia del Alcalde miraflorino. La banda de música de la Marina de Guerra intercala sus ejecuciones entre las presentaciones de los conjuntos y los artistas y animadores. Entre la concurrencia que, próxima, especta la variedad del programa, se distingue una escolta escolar femenina que porta también la bandera tricolor francesa. Por asociación de ideas, pensamos

en el Almirante Abel Bergasse du Petit-Thouars. Nos inunda un sentimiento de gratitud hacia un relevante gesto de aquel gran marino francés cuando los críticos días de enero de 1881, en salvaguarda de Lima y de la nación de entonces. El alto oficial de la Marina Francesa había intercedido, con firme actitud hacia el invasor, en defensa de la Capital, sus habitantes y sus bienes. Por ello, ¡qué acertada resulta la presencia, por y merced a la iniciativa de un centro educativo, de la bandera que respaldó el gesto y el apoyo desinteresado del Almirante du Petit-Thouars. . . Miramos, en la negra planicie del mar, la definida presencia de nuestros buques, luminosamente empavesados, y nos decimos interiormente, con honda convicción: ¡lo del 79 jamás se repetirá! La Marina peruana aprendió de la historia que el mar constituye nuestra primera línea de defensa y lo vigila y cuida ¡lista siempre!.

Entretanto, colmando la espectativa de grandes y niños ha podido verse, en las áreas del Parque Salazar, la magia colorista, luminosa y fugaz de los castillos pirotécnicos.

Pero volvamos al alargado espacio del malecón, amable lector. Como se deseó por sus organizadores –la Marina de Guerra del Perú–, la ciudadanía vive en este balcón distrital que mira al mar, el ambiente de confraternidad y civismo con que debemos celebrar las magnas fechas de la patria. Expresión ciudadana de solidaridad y civismo, como ésta –Verbena de la Marina– en la víspera del día institucional de la Armada y de memoria de su más grande gesta: combate naval de Angamos y de la inmolación de Grau y los suyos. La ciudadanía vive el momento y el ambiente que se deseó por sus organizadores. La Marina de Guerra que, con esta actividad, desea darse y volcarse hacia la peruanidad. Que quienes, de Tumbes a Tacna y de los espacios del mar a los confines de oriente, formamos la gran Familia Nacional, sepan de su fuerza militar oceánica y su poder y potencialidades; que juzguen segura, en sus áreas de responsabilidad –las áreas de responsabilidad de nuestra Fuerza Naval– la soberanía y la integridad del Perú; que, respecto de su Armada, se enorgullezcan del pasado de gloria y de su otear seguro hacia el porvenir. Y que, conscientes de esta seguridad y confianza, den los ciudadanos su contribución personal, su esfuerzo diario, en la edificación de la sociedad política que anhelamos para nosotros: un Perú grande, próspero y feliz por el trabajo y por la concordia entre sus hijos.

Llegados al final de estas consideraciones cívico-históricas nacidas al influjo de lo sentido y constatado en la festividad de víspera que llevó a realización nuestra Marina de Guerra a través de su Dirección de Información, réstanos por último, amigo lector, congratular a quienes se les debe los logros y las repercusiones de esta verbena. Una verbena, en verdad, para el recuerdo.



GRAN ALMIRANTE DEL PERU
MIGUEL GRAU SEMINARIO

# Resumen de Cronología Biográfica del Almirante Grau

*Capitán de Fragata A.P. (r)*
*Dr. Fernando Romero P.*

*El presente resumen cronológico se publica con la finalidad de brindar a nuestros lectores una mayor facilidad de carácter bibliográfico para cuando fuese necesario preparar temas de diferente índole sobre la vida del Gran Almirante Miguel Grau.*

*La* Revista de Marina *agradece al Museo Naval por su valioso aporte al haber preparado este importante y útil documento.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 834 | julio 27 | : | Nace Miguel Grau Seminario en la ciudad de Piura. (**Biblioteca**: Arosemena). |
| 834 | setiembre 3 | : | Es bautizado en la Iglesia Matriz de dicha ciudad. (**Biblioteca**: Arosemena). |
| 842 | noviembre... | : | El coronel Juan Manuel Grau establece su residencia en Paita y con sus hijos comienzan a vivir en el puerto. (**Archivo**: No hay; **Biblioteca**: Arosemena, **Museografía**: Fotografía y dibujo del coronel Juan Manuel Grau, padre del héroe) |
| 843 | marzo... | : | El niño Miguel Grau realiza un viaje de tres meses, en el bergantín neogranadino **Tescua**, de Manuel F. Herrera, que termina en un naufragio ocurrido en la isla Gorgona (al S.E. de Buenaventura, en 2° 59 N, 78° 12 0). (**Biblioteca**: Romero, Arosemena). |

1843 mayo **circa**,
agosto 1853 **circa** : Nuevamente se embarca, ahora en la goleta **La Florita**, capitán Manuel F. Herrera, y comienza su década de formación profesional en nueve buques de vela de diferentes tipos y distintas banderas. Como ejemplo de sus diversas experiencias se proporcionan los detalles que siguen. En la fragata norteamericana **Oregon** estuvo dos años cazando ballenas en Oceanía, con escalas en las islas Marquesas, de la Sociedad y Sandwich. En la nacional **Peruana** hizo tráfico de guano con Inglaterra. En una fragata inglesa estuvo en los mares de la China, en el tráfico de pseudocolonos para California y el Perú. En la norteamericana Witchcraft visitó Hong Kong y Macao. En la también norteamericana **Gold and Egell** volvió al Callao. (**Biblioteca**: Romero, Arosemena).

1853 agosto 10 : Firma en Lima la breve relación de los buques de vela en que navegó durante esos diez años, y se radica en la Capital matriculándose en el colegio del intelectual español D. Fernando Velarde. El mismo mes su padre presenta una solicitud para que se admita a Miguel en la Marina de Guerra. (**Biblioteca**: Romero, Arosemena).

1854 marzo 14 : Se le acepta en la Armada con el rango de guardiamarina, nombrándosele al **Rímac**, vapor en el que permanece seis meses. (**Biblioteca**: Romero, Arosemena; **Museografía**: pintura al óleo de la nave, con técnica mixta, óleo y témpera)

1856 marzo 4 : Obtiene el ascenso a alférez de fragata, siendo destinado a la fragata mixta **Apurímac**, el mejor buque de la Escuadra por entonces. (**Biblioteca**: Arosemena, **Museografía**: pintura en técnica mixta de la fragata, témpera y óleo).

1856 noviembre 16 : Con Lizardo Montero como cabecilla y con otros oficiales de la Armada se subleva en dicha nave (surta en la rada de Arica) a favor del general Manuel Ignacio de Vivanco y en contra de la Constitución de ese año, que tenía un carácter muy liberal para la época. (**Biblioteca**: Arosemena, Romero; **Museografía**: pintura al óleo y diversas fotografías del almirante Montero. Pintura al óleo del general Manuel I. de Vivanco).

1857 abril : Las huestes vivanquistas desembarcan en el Callao y se produce una encarnizada lucha contra las fuerzas gobiernistas, en la cual los rebeldes sufren muchas bajas. Grau sale ileso del combate. (**Biblioteca**: Romero).

1858 marzo 25 : Por disposición del gobierno es separado de la Armada Nacional. Retorna a la marina mercante, navegando entre América y Asia. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero, Arosemena).

1861 setiembre a finales de 1861 : Registra legalmente su supervivencia, en Lima y Callao. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero).

1861 diciembre 6 : Presenta una solicitud pidiendo se le comprenda en los efectos de la ley de reparación que hace justicia a los expulsados del servicio por Castilla. (**Biblioteca**: Romero).

1862 abril 24 : Se reinscribe a Grau en el escalafón general de la Marina. (**Biblioteca**: Arosemena).

1862 setiembre 28 : Como capitán de la goleta mercante **Apurímac**, de 189 toneladas y de Diego González y Francisco Gambal, zarpa hacia las islas inglesas de la Polinesia con el propósito de contratar Kanakas. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero).

1862 octubre 30 : Llega con la **Apurímac** a Penshyn en la Polinesia Británica. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero).

1862 noviembre 6–9 : Grau traslada la **Apurímac** a Humphrys (Manihika), del grupo de las Cook septentrionales. Se desencadena un furioso temporal. Grau lucha todo el día por salvar a su buque, que a las 8:30 de la noche, a causa de la fuerza de los elementos naturales, queda montado en los arrecifes, como ha sucedido con una goleta también peruana. El Capitán logra salvar la vida de toda su tripulación. **Biblioteca**: Romero).

1862 noviembre 18 : Grau y los otros miembros de la dotación se embarcan en el **Trujillo** y después de cincuentidós días el bergantín ancla en el Callao. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero).

1863 enero 6 Al llegar Grau al Callao, rinde un informe y pide en la Capitanía que se levante una sumaria. Este lo declara libre de toda responsabilidad. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero).

1863 setiembre 11 : Obtiene el despacho de teniente segundo, destinándosele al vapor **Lerzundi** que se halla al mando del capitán de corbeta Aurelio García y García, buque en cuya lista de revista del 14 de noviembre ya figura como miembro de la dotación. (**biblioteca**: Arosemena).

1863 diciembre 4 : Asciende a teniente primero graduado. (**biblioteca**: Arosemena).

1864 enero 8 : Asciende a teniente primero efectivo. (**Biblioteca**: Arosemena).

1864 enero... : Es comisionado a Europa, formando parte de la comisión para adquirir naves de guerra. (**Archivo**: de difícil acceso; **Biblioteca**: Arosemena).

1864 diciembre 18 : Zarpa de Saint–Nazaire (Francia) al mando de la corbeta **Unión**, hacia la costa de Inglaterra. (**Biblioteca**: Arosemena; **Museografía** Pintura al óleo y fotografía de la corbeta).

1865 marzo 31 : Es ascendido a capitán de corbeta. (**Biblioteca**: Arosemena).

1865 julio 6 : Al mando de la **Unión** arriba a Valparaiso, en viaje al Callao. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Arosemena).

1865 julio 22 : Obtiene el ascenso a capitán de fragata. (**Biblioteca**: Arosemena).

1865 noviembre 6 : Las corbetas **América** y la **Unión** comandada por Grau fondean en el Callao, procedentes de Valparaiso, Saint–Nazaire (Francia) y Londres (Inglaterra). (**Biblioteca**: Arosemena).

1865 noviembre 30 : Muere en Valparaíso el padre de Grau, después de haber pedido a su hijo que no se ponga al lado de la revolución contra Pezet, lo cual dicho marino no le concede. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero; **Museografía**: pintura al óleo de Pezet).

1866 enero 26 : Salen de Iquique al Sur, la **Unión** y la **América**, para reunirse con el resto de la Escuadra Aliada Peruano–Chilena. (**Archivo**: de difícil acceso).

1866 febrero 7 : La **Unión**, comandada por Grau, recibe en el combate de Abtao un durísimo castigo de la artillería española, registrando el más alto porcentaje de bajas en la Escuadra Aliada.. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero; **Museografía**: pintura al óleo del combate de Abtao).

1866 julio : En Valparaíso rechaza el nombramiento del marino norteamericano John Tucker como Jefe de la Escuadra, como la hacen todos los oficiales de la Escuadra Peruana. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Arosemena; **Museografía**: fotografía y grabado de John Tucker).

1866 agosto 15 : Arriba al Callao en calidad de prisionero y es confinado en la isla San Lorenzo. Se le acusa de "**insubordinación, deserción y traición**". (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero; **Museografía**: pintura al óleo del combate de Abtao).

1867 febrero 11 : Es declarado inocente, por la junta de guerra que ha juzgado a los marinos.

(**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Arosemena).

1867 febrero 12 : Queda con licencia indefinida que le concede la Marina.

1867 febrero 14 : Vuelve Grau a su hogar, después de ser absuelto por el consejo de guerra que examinó el caso Tucker. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**. Romero).

1867 febrero 29 : Grau ofrece sus servicios a la P.S.N.C., compañía inglesa de navegación en las costas del Perú, Chile, Ecuador y Colombia, que sucesivamente lo hará capitán de los vapores **Callao**, **Quito** y **Puno**. (**Archivo**: no hay).

1867 marzo 30 : Pide permiso para desempeñar actividades con la marina mercante. (**Biblioteca**: Arosemena).

1867 abril 2 : Se le concede licencia para ocuparse en la marina mercante. (**Biblioteca**. Arosemena).

1867 abril 12 : Contrae matrimonio, en el Sagrario de la Catedral de Lima, con doña Dolores Cabero. Fueron sus testigos los distinguidos jefes Lizardo Montero, Manuel Ferreyros y Aurelio García y García. (**Biblioteca**: Arosemena; **Museografía**: fotografía de todos. Pintura al óleo de un grupo de cuatro jefes, y otros de cada uno de ellos).

1867 mayo 13 : Empieza a servir en la marina mercante peruana a bordo de un buque inglés. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Arosemena).

1868 febrero 27 : Regresa al servicio naval y asume el mando del monitor **Huáscar**. (Biblioteca: Arosemena; **Museografía**: pintura al óleo y fotografía).

1868 julio 25 : Es ascendido a capitán de navío graduado (**Biblioteca**: Romero).

1869 enero 26 : Recibe la condecoración y el título de "Benemérito a la Patria en Grado Heroico", por su participación en el combate de Abtao al mando de la **Unión**. (Archi-

vo: de difícil acceso; **Biblioteca**: Arosemena).

1870 enero : Es comisionado por el Gobierno para estudiar las condiciones hidrográficas de la caleta Garita de Moche, a fin de establecer allí un puerto. (**Biblioteca**: Arosemena).

1872 julio 22–23 : Ante el golpe de estado de los hermanos y coroneles Gutiérrez, y el asesinato del presidente Balta, el comandante Grau hace cabeza en el contragolpe naval. Se embarca en el **Huáscar**, ordena levantar presión de vapor, convoca y recibe a los jefes y oficiales protestantes, saca del puerto a los buques de guerra y, conforme al plan que han trazado zarpa a Islay para producir la protesta del Sur, obteniéndose el fracaso revolucionario y la transmisión democrática del mando supremo. (**Biblioteca**: Romero).

1872 agosto 21 : Es designado miembro de la Comisión Consultiva de Marina. (**Biblioteca**: Arosemena).

1872 Agosto 26 : Asiste a la sesión en que se instala la Junta Consultiva de Marina, como miembro de la misma. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Arosemena).

1873 marzo 9 : Comienza un recorrido programado de la costa sur, destinado a neutralizar un contrabando de armas de revolucionarios que debe venir de Chile. (**Biblioteca**: Romero).

1873 abril 23 : Obtiene el despacho de capitán de navío efectivo. **Biblioteca**: Arosemena)

1873 setiembre 3 : Termina el crucero al Sur del comandante Grau en el **Huáscar**, y vuelve al Callao. (**Biblioteca**: Romero).

1874 junio 10 : Se constituye la Escuadra de Evoluciones, bajo el mando del comandante Grau que hará maniobras entre Iquique e Islay Iza su insignia en el **Huáscar**. (**Biblioteca** Romero).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874 | junio 18 | : | El Presidente de la República despide oficialmente en el Callao a la Escuadra de Evoluciones. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero). |
| 1874 | noviembre 2 | : | El comandante Grau, con el **Huáscar**, captura al revolucionario **Talismán** en Pacocha. (**Biblioteca**: Arosemena). |
| 1875 | enero 20 | : | Termina su tarea en la Escuadra de Evoluciones y vuelve a tomar el mando del **Huáscar**. (**Biblioteca**: Romero). |
| 1876 | agosto 4 | : | Es elegido diputado por la Provincia de Paita y el 14 entrega provisionalmente el mando del **Huáscar** al comandante Federico Alzamora. (**Biblioteca**: Arosemena; **Museografía**: fotografía de la época, del almirante. Fotografía y óleo de Alzamora). |
| 1876 | agosto 5 | : | Después de ocho años deja el comando del **Huáscar** para acudir al Parlamento. (**Biblioteca**: Arosemena). |
| 1877 | mayo 30 | : | Vuelve a la Marina de Guerra y es nombrado Comandante General de Marina. (**Biblioteca**: Romero). |
| 1878 | enero 2: | : | Eleva al Supremo Gobierno su muy importante **Memoria** como Comandante General de Marina. (**Biblioteca**: Romero). |
| 1878 | enero 30 | : | Mientras desempeña la comandancia general de la Marina, al presentarse en el Callao una onda de marea que pone en peligro al **Huáscar**, el comandante Grau se embarca en el monitor y de doce de la noche a cinco de la mañana dirige personalmente las maniobras que lo salvaron de ser varado. (**Archivo**: no hay; **Biblioteca**: Romero). |
| 1879 | mayo 16 | : | Ante la declaratoria de guerra por Chile, con otros buques de guerra y transportes zarpa del Callao al mando del **Huáscar**, con destino a Arica. (**Biblioteca**: Romero) |
| 1879 | mayo 21 | : | Combate en Iquique contra los fuertes y buques, hundiendo a la **Esmeralda**. |

(**Biblioteca**: Romero, **Museografía**: óleos).

1879 junio 7 : Arriba al Callao para limpiar y reparar el **Huáscar**. (**Biblioteca**: Romero).

1879 julio 6 : Sale el **Huáscar** por última vez del Callao. (**Biblioteca**: Romero).

1879 julio 23 : Captura al transporte chileno **Rímac**, con tropas y bagajes. (**Biblioteca**: Arosemena).

1879 agosto 26 : Es ascendido por el Congreso y por unanimidad a la alta clase de contralmirante. (**Biblioteca**: Arosemena).

1879 setiembre 30 : Zarpa de Arica al mando del **Huáscar**, con rumbo al Sur. (**Biblioteca**: Arosemena).

1879 octubre 8 : Vuela gloriosamente en la torre de mando del **Huáscar**, durante el combate de Angamos. (**Biblioteca**: Romero).

**Nota**: Con el objeto de ayudar a quienes quieran encontrar una información más extensa que la consignada en este resumen, o desean datos documentales e ilustraciones que puedan servir para un trabajo histórico hemos consignado, entre paréntesis, con qué material cuenta el Museo Naval, expresándolo en términos generales, pues la persona interesada puede encontrar los detalles si visita el Museo y hace contacto con las personas encargadas del Archivo Histórico de la Marina, de la Biblioteca Especializada de Historia Naval y de la Sección de Museografía que es la que tiene registradas las fotografías y los cuadros con que cuenta el Museo. La ausencia de una indicación especial indica que no se recomienda al lector que busque en el Museo una ayuda adicional. Para indicar que existen elementos contributivos, hemos colocado en el texto las palabras "Archivo", "Biblioteca", y "Museografía".



## SEMANA DE LA MARINA, 1985

*los años, el 8 de Octubre la enseña del Almirante —la vieja y querida enseña del* **Huáscar** *legendario que todos hemos navegado idealmente y aprendido goja y el orgullo de ser peruanos— sube, silenciosamen- tope de la emoción patriótica, en el más alto mástil dmiración heroica.*

*RAUL PORRAS BARRENECHEA*

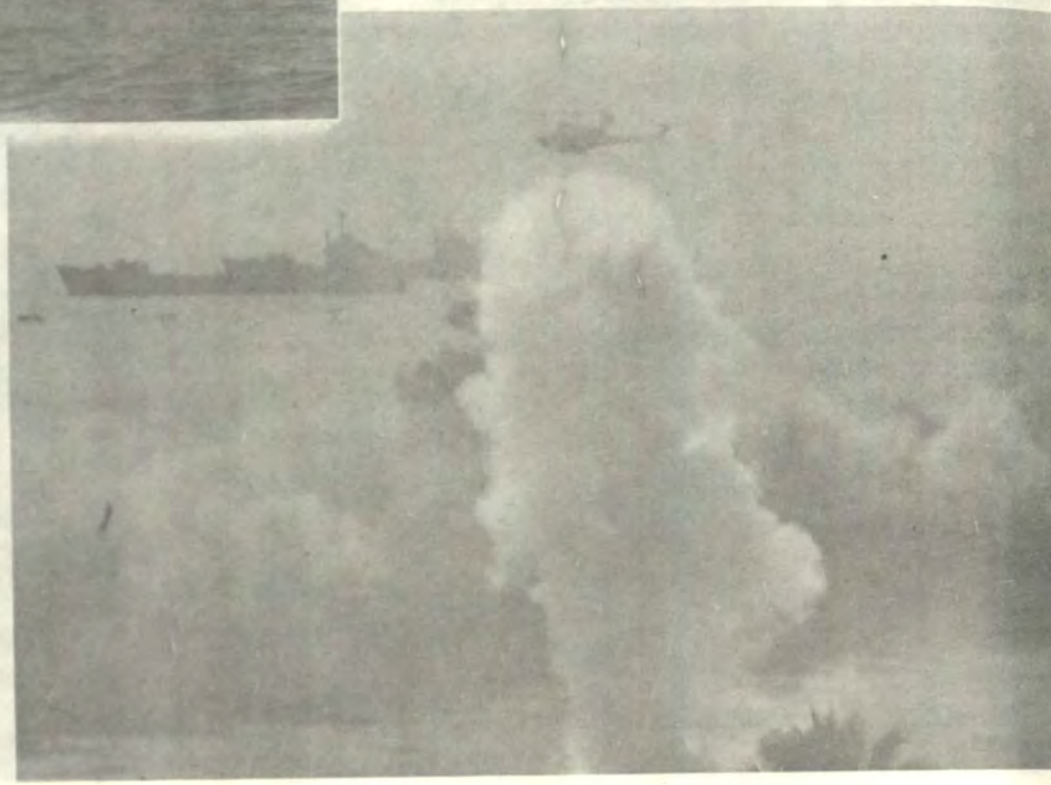
CEREMONIA CIVICO PATRIOTICA EN LA PLAZA GRAU DEL CALLAO. Con la tradicional renovación del juramento de fidelidad del personal naval ante el Comandante General de la Marina y la lectura de la Proclama Ministerial, en la remodelada Plaza Almirante Grau del Callao se desarrolló, el 8 de octubre ppdo., con prestancia y brillo la ceremonia cívico patriótica con que la Marina conmemoró el 164° aniversario de su creación y el 106° del glorioso combate naval de Angamos. La actuación finalizó con el Desfile de Honor vivamente aplaudido por el público asistente.





REVISTA NAVAL, 1985. Acto descollante en la Semana de la Marina en el presenté año lo constituyó la Revista Naval realizada en la bahía de Miraflores, frente al Faro de la Marina, en el Malecón Cisneros de este distrito. El Presidente de la República, acompañado del Alto Mando naval y por distinguidas personalidades espectó el paso en el mar de nuestros buques y submarinos y el sobrevuelo y operaciones de las unidades aeronavales. En la foto, la fragata misilera Montero que enarboló la insignia presidencial.

ASALTO Y DESEMBARCO ANFIBIOS EN CHORRILLOS. Finalizada la Revista Naval 1985, procedióse por los cuerpos y unidades de la Marina a realizar sobre las playas de Chorrillos un simulacro de asalto y desembarco anfibios programado como actividad complementaria al desfile naval. Demostróse así, ante el vasto público espectador, la eficiente preparación y capacidad profesional de los integrantes de la Marina de Guerra, especialmente, esta vez, en el personal de las Fuerzas de Infantería de Marina y de Operaciones Especiales de sustantiva participación en dichas acciones.
Foto: proyección de fuegos y detonancia de explosivos sobre la playa objetivo.





MARINA DE GUERRA CONDECORO A SR. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. El día 8 de octubre, en la sede de la Escuela Naval, el Sr. Ministro de Marina, Alm. Julio Pacheco Concha Hubner, impuso al Sr. Presidente de la República, Dr. Alan García Pérez, la condecoración Gran Cruz Peruana al Mérito Naval, en el Grado de Gran Cruz Especial. Previamente, el Primer Mandatario había tributado su homenaje al Gran Almirante Miguel Grau en la cripta erigida en honor del héroe de Angamos en dicho centro de formación profesional. Estuvieron presentes en dicho acto el Alto Mando Naval, representantes de los poderes públicos, así como distinguidas personalidades especialmente invitadas.

COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA PROPUSO, EN NEWPORT, U.S.A., ESTRATEGIA ANTITERRORISTA. El C.G. de la Marina, Alm. Gerónimo Cafferata Marazzi, propuso a las Armadas del hemisferio americano la adopción de una estrategia concertada frente al terrorismo. Ello, en el panel "Amenazas No Convencionales para las Marinas, Tráfico Ilegal, Piratería y Terrorismo" del VIII Simposio Internacional de Poder Naval, realizado recientemente en Newport, Rhode Island, U.S.A., al que fue invitado especialmente por el Jefe de Operaciones Navales de la Marina estadounidense, Alm. James D. Watkins. En la foto, el Alm. Cafferata en una de las fechas de reunión y trabajos.





II REUNION SOBRE COOPERACION MARITIMA REGIONAL. Del 3 al 7 de setiembre, Lima fue la sede de la 2da. Reunión sobre Cooperación Marítima Regional que involucró a representaciones de los países sudamericanos, México y Panamá y en la que se debatieron diferentes y trascendentales temas referidos a la cooperación marítima entre las naciones de esta área regional. La ilustración registra el momento de apertura de dicha jornada y las expresiones alusivas a su inauguración e importancia por el señor Ministro de Marina



VISITA DEL CMDTE. EN JEFE DE LAS FUERZAS DE DEFENSA DE PANAMA. El Gral. Manuel Antonio Noriega, Comandante en Jefe de las Fuerzas de Defensa de Panamá visitó, en los primeros días de setiembre, invitado por el Alto Mando naval, nuestro país y fue condecorado en el Centro Naval de San Borja por el Ministro de Marina Alm. Julio Pacheco Concha Hubner, el día 3 de dicho mes. La ceremonia contó con la presencia del Comandante General de la Marina, así como de altos jefes y oficiales superiores de nuestra Marina de Guerra. La foto registra el instante en que el Alm. Pacheco Concha Hubner, le impone la presea Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Gran Cruz, distintivo blanco.



ESUP: 55 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL. Con ocasión de haber cumplido 55 años como centro de alta especialización, así como 25 años el Curso de Comando y Estado Mayor, el 17 de setiembre ppdo. se realizó en la Escuela Superior de Guerra Naval una ceremonia conmemorativa, la misma que, realizada en el Aula Magna, contó con la presencia del Sr. Ministro de Marina, que la presidió. En la foto, el Valm. (r) Javier Pinilla Cabada, alumno de la 1ra. Promoción, haciendo uso de la palabra.



AREQUIPA: 2da. ETAPA PASEO HEROES NAVALES. El pasado 27 de setiembre, el Sr. Ministro de Marina hizo entrega a la ciudadanía arequipeña de la segunda etapa del Paseo "Los Héroes Navales" construido en el malecón adyacente al río Chili. Estuvieron presentes la alta oficialidad que acompañó al titular de Marina, la jefatura de la Comandancia de la Tercera Zona Naval, jefes y oficiales del Ejército, Aeronáutica y Fuerzas Policiales, autoridades políticas y edilicias, personalidades civiles y público en general.



MUESTRA PICTORICA NAVAL EN MINISTERIO DE EDUCACION. Entre el 7 y 16 de octubre, en el Hall del Ministerio de Educación se realizó, gracias al apoyo prestado por este Ministerio, una exposición de cuadros y óleos referidos a nuestras más importantes efemérides navales. En los días de su permanencia, el público, principalmente niños y jóvenes estudiantes, tuvieron ocasión de ver en su exacta representación, la estructura del famoso monitor **Huáscar**, gracias a réplica de él gentilmente cedida por el Centro Naval sede Callao.

ESPECIAL ACTIVIDAD NAUTICA PROMOVIO LA MARINA DE GUERRA. Con el propósito de despertar mayor interés por el mar, así como dar más realce a las actividades celebratorias con motivo de su Semana Institucional, la Marina de Guerra promoviò diversos eventos y competencias náuticas. Hubieron participaciones en las de vela, de remo y de caza submarina. Prestaron su concurso los clubes de Regatas Lima, Unión y Universitario de Deportes. El 17 de octubre se llevó a efecto la premiación a sus ganadores. En la foto, uno de los equipos de entusiastas bogas.





VERBENAS POPULARES EN EL CALLAO Y BALNEARIOS LIMEÑOS. Como una novedad entre las actividades celebratorias del Día de la Marina y del combate de Angamos, en el Callao, Chorrillos, Barranco, Miraflores, San Isidro y Magdalena, se realizaron alegres verbenas en las que participaron artistas, conjuntos musicales, bandas de música y aficionados. La desarrollada en Barranco se hizo merecedora este año del trofeo **"Huáscar de Plata"**. La fotografía nos muestra los instantes de la quema de castillos en uno de los distritos del sur.


MARINA DE GUERRA DEL PERU

**SOMOS UN PAIS TAMBIEN MARITIMO. TRABAJEMOS PUES POR TENER SIEMPRE UNA PODEROSA MARINA DE GUERRA, GUARDIANA PERMANENTE DE NUESTROS INTERESES EN LA, DE SIEMPRE, Y POR SIEMPRE, PRIMERA DE SUS LINEAS DE DEFENSA: EL MAR.**



**DIRECTOR**
Capitán de Navío AP
Carlos Ponce Canessa

Las ideas y opiniones vertidas en las páginas de esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los firmantes. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la *Revista de Marina*, su publicación oficial, se identifican, pues, necesariamente con los criterios de quienes son los autores.

**Dirección y Administración:**

Dirección de Información

de la

Marina

MINISTERIO DE MARINA
Teléfono 314620 – 125
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima - Perú

# Revista de Marina

Año 78 Nº 3
Volumen Nº 375

NOVIEMBRE - DICIEMBRE, 1985


## CONTENIDO


| | Pág. |
|---|---|
| Editorial | 218 |
| ANALISIS $C^3$ I: Toma de decisiones<br>C. de F. AP Jean Jesu Doig Camino | 224 |
| PERFILES GEOPOLITICOS EN LA GESTION PUBLICA DEL MARISCAL CASTILLA | 235 |
| LAS MISIONES DE LAS FUERZAS ARMADAS SEGUN LA CONSTITUCION | 247 |
| LA MOVILIZACION MORAL DE LA MARINA<br>C. de F. AP (r) Luis Felipe Villena | 251 |
| LA MARINA PERUANA: 1946 - 1980<br>Adrian English<br>**Traducción: Tte. 1º AP César A. de la Cruz Salcedo** | 257 |
| REALIDAD Y PROYECCIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS<br>C. de N. AP Marcos Bravo Velarde | 265 |
| MEXICO Y PERU: Resonancias de una gran confraternidad hispanoamericana<br>C. de N. AP (r) Jorge Portella Roca | 287 |
| LA PROBLEMATICA ANTARTICA Y LA ADHESION DEL PERU AL TRATADO DE WASHINGTON<br>Dr. Jorge A. Colunge Villacorta | 293 |
| Sección Actualidad | 312 |
| Sección Notas | 315 |

Editorial

# REVISTA DE MARINA: PARA UNA CONSTATACION HISTORICA










La Revista de Marina consigna su primera aparición en 1907, el 15 de abril precisamente, pero en génesis, la ideación de su creación, es posible referirlo al año anterior, por lo mismo que él es de sustantiva significación en el resurgimiento de la Marina, tras el desastre sufrido como consecuencia de la guerra del Pacífico. Efectivamente, 1906 es un año de gran relevancia en el renacimiento de nuestra Marina. Por de pronto, en su curso se registra la llegada a aguas peruanas de los cruceros Almirante Grau y Coronel Bolognesi, los primeros buques con estos nombres incorporados a nuestra Fuerza Naval. La presencia de estas unidades alentó de modo destacado la conciencia de la ciudadanía. Acrecía, igualmente, la exaltación patriótica los comentarios muy en boga entonces referidos a la adquisición de un velero destinado a ser buque-escuela y que llevaría la denominación de Alfonso Ugarte. Dicho empeño no se llegó a materializar, pero es indudable

que el ánimo y la euforia que originaron la presencia de los cruceros y la repetida referencia en cuanto a la tenencia de un buque más elevó el sentir del personal de la Armada, favoreciendo en ellos la ideación y posterior realización, en el marco institucional, de empresas laudables. Aludimos de este modo al empeño del que se originó la **Revista de Marina**.

Nos hemos referido al renacimiento de la Armada en 1906. Más esta apreciación, en cuanto ella tiene de surgencia y afirmación, debe también hacerse extensiva a la Marina Mercante. En efecto, también en el transcurso de 1906 se inauguraron en el Callao varias obras y se creó la Corporación Peruana de Vapores, lo que significó —y determinó— la presencia en nuestras aguas oceánicas de buques de transporte y comercio con bandera peruana. Correspondía tal año a la primera Administración Pública de Dn. José Pardo y Barreda, período de plausibles logros y realizaciones en nuestro devenir histórico.

La **Revista de Marina** se inició en la vida periodística como órgano del Centro Naval —sus objetivos reflejaban y trasuntaban la Marina toda— y fue editada en su primer y único ejemplar por esta entidad. La Junta Directiva del Centro Naval hallábase, en aquel año de 1907, presidida por el Capitán de Navío Toribio Raygada; integrándola, además, el señor Ismael Idiáquez, como Vice Presidente; el doctor Augusto Cazorla, Secretario; el Teniente Segundo José R. Gálvez, Pro Secretario; el señor Francisco Valdivieso, Tesorero; el Capitán de Navío J.E. de Mora, Bibliotecario, y eran Vocales el señor Luis F. Villarán, el señor Miguel A. Velarde, el 1er. Ing. Carlos Black y el Teniente Segundo Manuel A. Clavere. Este último, héroe después en la Amazonía, figuraba como Director.

La primera **Revista de Marina** fue recibida con gran beneplácito por la oficialidad de Marina; pero la publicación de posteriores ediciones se vio dificultada por la situación del país, de vicisitudes entonces graves, a lo que habría de agregarse las fuertes tensiones internacionales existentes.

. . . .

Reapareció, en lo que dió en llamarse su Segunda Epoca, nueve años después y, por grata coincidencia, en el segundo período gubernamental de don José Pardo. Consigna como su Director al Capitán de Navío José M. Tirado y la edición corría a cargo —y así habría de ser en lo sucesivo— de la Escuela Naval, cuyo escudo y lema ostentaría por más de medio siglo en su carátula.

Iniciada de este modo su segunda etapa, la **Revista de Marina** se abocó con ahinco a lograr los objetivos bajo cuyos empeños naciera, esto es, constituir una de las formas de expresión institucional de la Marina. La **Revista de Marina** debía, desde esta nota, adecuar sus esfuerzos y cometido a ser, efectivamente, órgano de comunicación y difusión de la Armada del Perú de entonces. De fuera a adentro, este instrumento de comunicación debía ser recipiendario y difusor a la vez de la evolución y el avance de los conocimientos y técnicas en materia naval; y de dentro hacia fuera, la Revista debía expresar y difundir también, desde otra específica función, la imagen de la Marina.

Vocero por ambas orientaciones, la **Revista de Marina** llegó a erigirse en la tribuna de nuestra oficialidad naval. A lo largo de estos años sus páginas acogieron las ideas y colaboraciones de varias y sucesivas generaciones de nuestros marinos; muchos de ellos, asimismo, posteriormente figuraron como destacados componentes en los altos mandos y aun en elevadas representaciones a nivel nacional. Nuestro Océano, nuestra historia, nuestros héroes, nuestros intereses marítimos, fueron objeto de reflexión y consideraciones valorativas, enalteciéndose así la significación de las altas expresiones y valores de la patria, y gestándose también, de modo paulatino, constante y firme, nuestra estima del mar y sus connotaciones referentes a nuestra soberanía, defensa y desarrollo, es decir, el nacimiento y manifestación primeros de nuestra conciencia marítima.

. . . .

Una Tercera Epoca es dable distinguir en la vida de la **Revista de Marina**. Ella se inicia al finalizar el año 1975 con la creación de la Dirección de Información de la Marina, el 12 de noviembre de dicho año. A partir de entonces la labor y responsabilidad de editar la **Revista de Marina** ha de corresponder a la entonces instituída Dirección, bajo la guía y orientaciones de los títulares de ésta. Y se habrían de producir variaciones formales en lo material y la presentación de este —denominado ya así— **Organo de Difusión Institucional y Profesional de la Marina de Guerra.**

Desde la Comandancia General se había dispuesto, también, la innovación de distintivos e insignias a nivel de Marina. Un equipo de jóvenes profesionales varió a su expresión actual la casi totalidad de los símbolos y distintivos usados hasta entonces. De este modo, el nuevo Escudo Naval ocupó su sitio en la carátula de la Revista, que también apareció con un logotipo propio, el mismo que se institucionalizó en el transcurso de los años.

Con estos antecedentes y hechos, la **Revista de Marina** continuó en el nivel de prestigio y de estima que siempre la distinguió; con estos antecedentes también, asumió de modo pleno sus responsabilidades en dos años muy significativos y trascendentes para la Institución, el del Centenario de la Guerra de 1879 y de la inmolación de Grau y de tantos otros marinos y soldados peruanos y la del Sesquicentenario del Nacimiento del Gran Almirante del Perú.

Más, avisorando siempre el futuro, en interés de mayores y profícuas proyecciones, en el primer semestre del año que acaba se designó la componencia de un **Comité Consultivo de la Revista de Marina**, presidido por el Vicealmirante (r) Edgardo Llosa G.P. e integrado por otros distinguidos Vicealmirantes y Oficiales, de reconocida labor y prestancia en la vida institucional y en la vida de la **Revista de Marina**. Ello, no caben dudas al respecto, habrá de contribuir en mucho a que la Revista: órgano oficial de nuestra Marina de Guerra prosiga, con acrecida expresión, en la elevada misión en cuyo interés nació en el patriótico e institucionalista empeño de sus gestores y fundadores.

EL DIRECTOR



# Revista de Marina

## LOS DIRECTORES DE LA REVISTA DE MARINA

La REVISTA DE MARINA apareció en 1907 como órgano del "Centro Naval" y en ella figuraba como su Director, el Teniente 2o Manuel A. Clavero.

La Junta Directiva del "Centro Naval" hallábase presidida, en el año al que hacemos referencia, por el Capitán de Navío Toribio Raygada y el Teniente Clavero era uno de sus miembros integrantes. Lamentablemente, la crisis económica de fines de aquella década y las fuertes tensiones internacionales existentes hicieron que la REVISTA DE MARINA dejara de editarse.

Su reaparición se produjo en 1916, bajo la Dirección del Capitán de Navío José M. Tirado, en la etapa que ha dado en ser llamada la Segunda Epoca de la Revista. A partir de entonces su publicación se ha mantenido de modo regular y constante.

Con estos antecedentes, la relación de los señores Oficiales que ejercieron la Dirección de la REVISTA DE MARINA es, pues, la siguiente:

| | |
|---|---|
| Teniente Segundo Manuel A. Clavero, | año de 1907. |
| Capitán de Navío José María Tirado, | Setiembre 1916 a 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 Gordón Davy, | Enero 1923 a Agosto 1930. |
| Capitán de Navío USA. Charles Gordón 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. |

# Revista de Marina

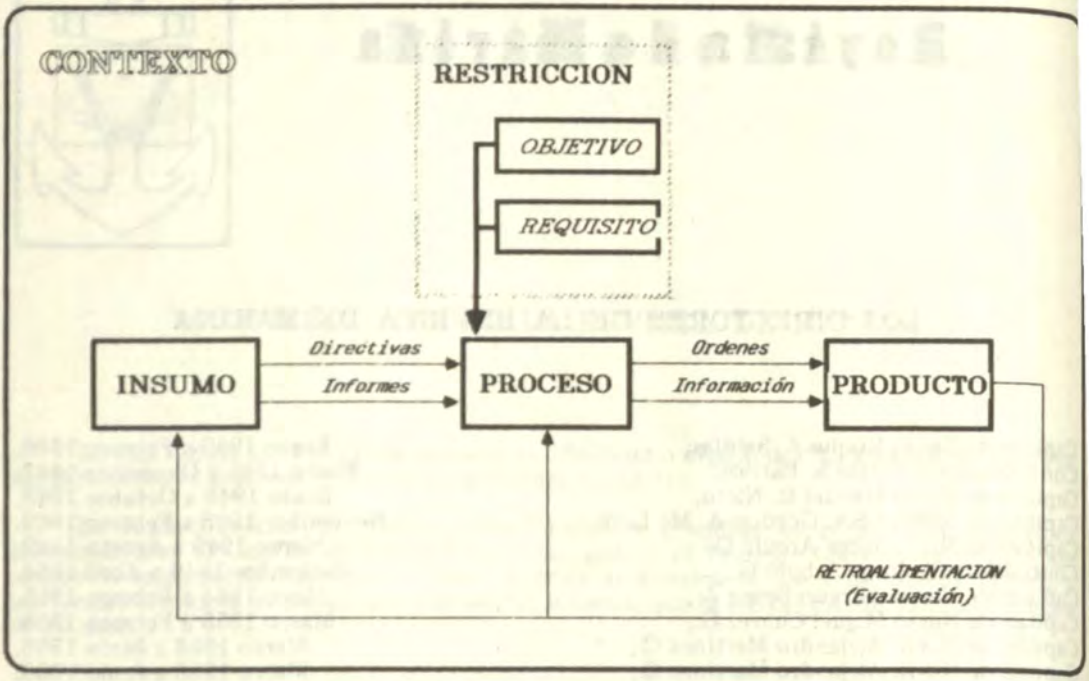


## LOS DIRECTORES DE LA REVISTA DE MARINA

| | |
|---|---|
| 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. |
| 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 Alejandro Martínez Claure, | Abril 1963 a Enero 1964. |
| Contralmirante Julio Giannotti Landa, | Febrero 1964 a Diciembre 1965. |
| Contralmirante Fernando Lino Zamudio, | Enero 1966 a Diciembre 1966. |
| Contralmirante Esteban Zimic Vidal, | Enero 1967 a Diciembre 1968. |
| Contralmirante Alberto Benvenuto Cisneros, | Enero 1969 a Diciembre 1970. |
| Contralmirante Luis López de Castilla Hidalgo, | Enero 1971 a Diciembre 1972. |
| Contralmirante Enrique Fernández Dávila Noriega, | Enero 1973 a Diciembre 1974. |
| Contralmirante Aurelio Masías Abadía, | Enero 1975 a Abril 1975. |
| Contralmirante Guillermo Runciman Navarrete, | Setiembre 1975 a Octubre 1975. |
| Capitán de Navío José Noriega La Hoz, | Enero de 1976 a Diciembre 1976. |
| Capitán de Navío Germán Gonzales Ugarte. | Enero de 1978 a Diciembre 1978. |
| Capitán de Navío Hugo Ramírez Canaval, | Enero de 1979 a Diciembre 1979. |
| Capitán de Navío Luis Gálvez Aulestia, | Enero de 1980 a Diciembre 1980. |
| Capitán de Navío Juan Ribaudo de la Torre, | Enero de 1981 a Diciembre 1981. |
| Capitán de Navío José Luis Salmón Weninger, | Enero de 1982 a Diciembre 1982. |
| Capitán de Navío Manuel Reyna Mendoza, | Enero de 1983 a Diciembre de 1983. |
| Capitán de Navío Juan Ribaudo de La Torre, | Enero de 1984 a Diciembre de 1984. |
| Capitán de Navío Carlos Ponce Canessa, | Enero de 1985 a Diciembre de 1985. |

MODELO TEORICO $C^3$ I

Fig. Nº 1




# Análisis $C^3I$: toma de decisiones

*Capitán de Fragata AP*
*Jean Jesu Doig Camino*

## Análisis del Sistema

La finalidad primordial de la aplicación del análisis de sistemas al $C^3$ I: Sistema de Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia, es identificar los requisitos de solución de problemas planteados como un sistema, y los posibles métodos y medios para satisfacer cada uno de esos requisitos.

A partir de un problema bosquejado, basado en necesidades demostradas, se analiza el $C^3I$ a fin de identificar sus características, determinar las relaciones recíprocas entre sus componentes y especificar requisitos para lograr la mejor solución del problema general y resolver el de cada una de sus partes (5:68).

La diferencia de niveles en el análisis a efectuar corresponde a Misión, Funciones y Funciones Específicas del $C^3I$ como Sistema (Fig. No. 1).

**Nivel de Misión**

La Misión de un $C^3I$ es la de ordenar el proceso de ejercer el Comando, supervisar las acciones y mejorar las decisiones en función de nuevas situaciones.

El objetivo de la Misión del $C^3I$ es **facilitar la toma de decisiones al Comando en tiempos muy breves**, siendo requisito de ejecución de este objetivo la optimización de los medios disponibles. Este requisito debe responder a un proceso de Evaluación de Necesidades o Diagnóstico, previamente efectuado.

En los EE.UU. se define oficialmente Comando y Control como el ejercicio de la autoridad y de la dirección por un Comando sobre fuerzas asignadas para cumplir su misión.

Las funciones de Comando y Control son ejecutadas a través de un arreglo de personal, equipo, comunicaciones, facilidades y procedimientos, los cuales son empleados por el Comandante para planificar, dirigir, coordinar y controlar fuerzas y operaciones en el cumplimiento de su misión.

**La esencia del proceso de Comando y Control es la toma de decisiones**, específica y normalmente bajo condiciones de extrema incertidumbre, gran presión y con reducida disponibilidad de tiempo.

Comando y Control es un proceso administrativo favorecido por el uso de la tecnología moderna, de la cual lo más significativo son las comunicaciones. Un $C^3I$ es el Sistema que facilita y apoya el proceso de Comando y Control; proceso activo, interactuante y relacionado con la obtención de la verdad orientada a la aplicación de la fuerza (1:1980), que consta de dos sub-procesos:

a. Procedimiento de información para la toma de decisiones.
b. Toma de decisiones para reducir incertidumbres.

El Comando y Control constituye un conjunto integrado de elementos relativos a diversos campos: doctrina, métodos, organización, personal, material, apoyo logístico y comunicaciones.

El aspecto más importante del concepto del $C^3$ I es el concerniente a la compatibilidad operacional entre las redes de comunicaciones y los sistemas de armas (6: 24).

El $C^3$ I está compuesto de medios, equipos, comunicaciones, procedimientos y personal esencial al Comandante que hace posible proporcionar información, planes, dirección y control de fuerzas para cumplir una misión. Todas las funciones son esenciales y todas deben desempeñar su labor antes del conflicto, durante las primeras etapas de éste y a través de toda su duración "El $C^3$ I también debe funcionar en tiempo de paz" (2: 21).

Es más práctico ver el proceso de Comando y Control desde la perspectiva de un procedimiento o modelo funcional. En cualquier escalón de Comando, el ambiente se detecta, la información es procesada y la información resultante es clasificada y evaluada. Estas acciones constituyen las funciones de apoyo al Comando, el que recolecta e interpreta los datos para proveer información a su escalón superior, y sobre los cuales puede basar sus decisiones.

De antemano, planificar es una forma de doctrina y el planeamiento puede reducir el tiempo real de tomar una decisión de modo que el Comando pueda dedicar su máxima atención a aquellos asuntos que requieren su ocupación personal.

Cualquiera que sea el curso de acción del Comando, éste se convierte en un evento en el ambiente que él ha percibido y puede generar reacciones, las cuales deben a su vez ser detectadas, procesadas y evaluadas.

Por lo tanto, el Comando y las maneras de procesar control, ambas, están intimamente ligadas. "... el $C^3$ I es algo más que sólo un aspecto de apoyo; es, en sí mismo, un arma que resultará indispensable en el proceso de vencer" (7: 51).

En tal sentido, los sistemas amigos y enemigos de $C^3$ I se equilibran uno con otro, y el resultado de esta interacción puede ser decisiva en las acciones de combate.

En función de tales conceptos se puede elaborar un diseño teórico del $C^3$ I, consistente en: (Fig. Nº 2).

a. **Insumo**: (1) Directivas; y (2) Información.
b. **Producto**: (1) Ordenes: Tarea y Propósito; y (2) Informes.
c. **Proceso**: (1) Determinar situaciones: Apreciaciones; y (2) Detectar oportunidades.
d. **Retroalimentación**: (1) Evaluación de resultados.
e. **Restricción**: (1) Propósito; y (2) Incertidumbre
f. **Contexto**: (1) Ambiente hostil.

El aspecto más importante del concepto del $C^3I$ es el concerniente a la compatibilidad operacional entre las redes de comunicaciones y los sistemas de armas (6: 24).

El $C^3I$ está compuesto de medios, equipos, comunicaciones, procedimientos y personal esencial al Comandante que hace posible proporcionar información, planes, dirección y control de fuerzas para cumplir una misión. Todas las funciones son esenciales y todas deben desempeñar su labor antes del conflicto, durante las primeras etapas de éste y a través de toda su duración "El $C^3I$ también debe funcionar en tiempo de paz" (2: 21).

Es más práctico ver el proceso de Comando y Control desde la perspectiva de un procedimiento o modelo funcional. En cualquier escalón de Comando, el ambiente se detecta, la información es procesada y la información resultante es clasificada y evaluada. Estas acciones constituyen las funciones de apoyo al Comando, el que recolecta e interpreta los datos para proveer información a su escalón superior, y sobre los cuales puede basar sus decisiones.

De antemano, planificar es una forma de doctrina y el planeamiento puede reducir el tiempo real de tomar una decisión de modo que el Comando pueda dedicar su máxima atención a aquellos asuntos que requieren su ocupación personal.

Cualquiera que sea el curso de acción del Comando, éste se convierte en un evento en el ambiente que él ha percibido y puede generar reacciones, las cuales deben a su vez ser detectadas, procesadas y evaluadas.

Por lo tanto, el Comando y las maneras de procesar control, ambas, están intimamente ligadas. "... el $C^3I$ es algo más que sólo un aspecto de apoyo; es, en sí mismo, un arma que resultará indispensable en el proceso de vencer" (7: 51).

En tal sentido, los sistemas amigos y enemigos de $C^3I$ se equilibran uno con otro, y el resultado de esta interacción puede ser decisiva en las acciones de combate.

En función de tales conceptos se puede elaborar un diseño teórico del $C^3I$, consistente en: (Fig. Nº 2).

a. **Insumo**: (1) Directivas; y (2) Información.
b. **Producto**: (1) Ordenes: Tarea y Propósito; y (2) Informes.
c. **Proceso**: (1) Determinar situaciones: Apreciaciones; y (2) Detectar oportunidades.
d. **Retroalimentación**: (1) Evaluación de resultados.
e. **Restricción**: (1) Propósito; y (2) Incertidumbre
f. **Contexto**: (1) Ambiente hostil.

La administración de los recursos especifica la naturaleza y el límite de las acciones que serán ejecutadas, así como los tipos de decisiones requeridas en los diferentes niveles de Comando. La toma de decisiones impone requerimientos de administración de la información, hecho que se satisface mediante el procesamiento de las comunicaciones internas y externas entre Comandos así como el intercambio de sus capacidades, pudiendo establecerse los siguientes tipos de decisión:

a. **Estratégico o Táctico**: (1) De sensores; (2) de armas; y (3) De plataforma.
b. **De Información**
c. **De Organización**

El proceso de la toma de decisiones implica los siguientes criterios:

a. Capacidad de la mente para aceptar información (memoria).
b. Capacidad de análisis para interpretar la información y orientarla a un fin.
c. Capacidad heurística o de creatividad.

En el análisis de tales criterios vemos que la mente está condicionada a los siguientes componentes estacionarios: (a) La Doctrina; (b) El Entrenamiento; (c) La Experiencia, y (d) El Conocimiento. La capacidad de análisis mental puede ser bloqueada por una gran cantidad de información que es clasificada en los siguientes componentes estacionarios: (a) La Inteligencia; (b) La Percepción; (c) La Disciplina Metodológica; (d) La Voluntad orientada a un Fin, y (e) La Síntesis.

**Un $C^3I$ por muy desarrollado que se encuentre no será factor primario para una buena toma de decisiones, simplemente mejora la percepción, la contínua apreciación y la nueva concepción**, siempre y cuando los factores condicionantes de la mente estén presentes. El desarrollo de sistemas sofisticados de $C^3$ nace de la necesidad de mantener dos equilibrios:

a. Compensar las capacidades de una amplia gama diferencial de Comandantes.
b. Coordinar la interrelación entre el pensamiento y la acción. La definición operativa de la toma de decisiones está dada por la capacidad de resolver nuevas situaciones problemáticas en función del tiempo.

Para efectos del análisis de la toma de decisiones operacionales se tiene la siguiente clasificación:

a. **Decisiones Estratégicas**; caracterizadas por: (1) Mayor cobertura (amplitud); (2) Menor grado de detalle; (3) Toma de pre-

visiones: visualiza futuras acciones; (4) Tiene más variables externas no dependientes; (5) Comando y Control centralizado y simple, y (6) Decisión a distancia de las acciones.

b. **Decisiones Tácticas**; caracterizadas por: (1) Ser normalmente delegadas por el nivel estratégico; (2) Mayor grado de detalle; (3) Visualiza menor tiempo; (4) Mayor cantidad de variables externas dependientes; (5) Comando y Control descentralizado y complejo, y (6) Enmarcadas dentro de la decisión estratégica.

La existencia de componentes dinámicos, al introducirse el factor tiempo da vida a la información (comunicaciones) y a la evaluación. Estos componentes son también condicionantes de la toma de decisiones y son factores de equilibrio si los relacionamos con los niveles estratégico y táctico, orientados hacia el Comando y Control.

En tal sentido es posible establecer las siguientes correlaciones:

a. El nivel estratégico acepta información general.
b. El nivel táctico debe aceptar información específica orientada.
c. La evaluación en ambos casos está condicionada por la depuración.
d. La depuración es preferible que sea interna en el nivel estratégico y externa en el nivel táctico.

Por lo expuesto, se desprende que la toma de decisiones depende de la **depuración**, proceso orientado por el Comandante, denominado "Control por Excepción" (4: 112).

Durante la conducción de las operaciones, las decisiones estratégicas son: (a) Reasignación de medios; (b) Reasignación de objetivos; (c) Reasignación de tareas, y (d) Diseño de tareas de apoyo interteatro y/o extra-teatro.

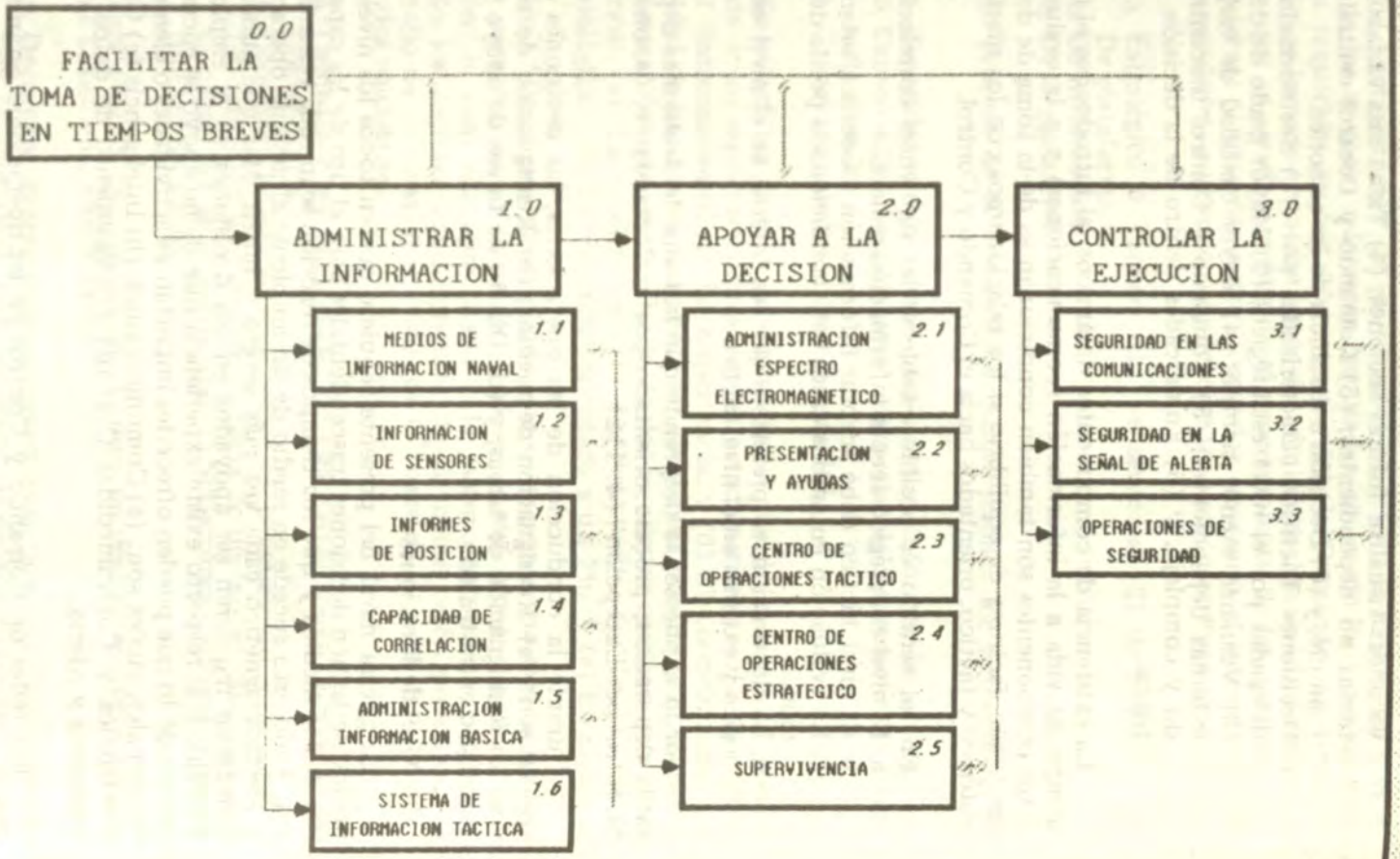
**Nivel de Funciones**

La guerra naval del presente requiere que en todos los niveles de mando se tomen decisiones trascendentales para el uso de las capacidades de los medios y que los tiempos de reacción sean cada vez más cortos. Todo esto sucede en medio de un ambiente altamente operacional y electromagnético cada vez más severo y hostil. Más que nunca, los Comandos requieren ser apoyados en sus decisiones en el empleo de Fuerzas, y al respecto existe experiencia que dicho apoyo se encuentra dentro de lo que pueden ofrecerles importantes actividades o elementos funcionales, cuales son: (a) Comunicaciones; (b) Inteligencia (c) Guerra Electrónica y Contramedidas $C^3I$; (d) Procesamiento de datos y (e) Vigilancia y Alerta.

Las redes de Comando y Control de las operaciones están destinadas a proporcionar en tiempo oportuno informaciones seguras y

# ANALISIS DE FUNCIONES

Fig. Nº 3



bien protegidas a los diversos escalones de la jerarquía, para que los responsables puedan planificar, dirigir y coordinar las misiones de sus fuerzas.

Deben permitir vigilar al mismo tiempo la evolución de la situación en una zona particular. Así pues, la función primordial de un $C^3$ I consiste en ayudar a los Comandos a utilizar lo mejor posible las Unidades de las que disponen, aunque estas sean atacadas.

Al respecto, el objetivo perseguido consiste en integrar los medios de comunicaciones y los de procesamiento automático de datos en otros sistemas, considerados anteriormente como independientes (6: 25).

"Desde un principio se advirtió que cuando habían varios buques juntos era preciso hacer un CIC de Flota" (3:146). Por lo expuesto, se desprende que las funciones principales en cada centro de operaciones, en beneficio del Comando y Control son: (a) La administración de la información; (b) Apoyo a la decisión, y (c) Control de la ejecución.

### Niveles de Funciones Específicas

Las funciones principales generan las siguientes funciones específicas: (Fig. Nº 3).

a. **Administración de la Información**
   (1) Medios de Información Naval
   (2) Información de Sensores
   (3) Informes de Posición
   (4) Capacidad de Correlación
   (5) Administración de Información Básica
   (6) Sistema de Información Táctica
b. **Apoyo a la Decisión**
   (1) Administración del espectro electromagnético.
   (2) Presentación y Ayudas a la Decisión.
   (3) Centro de Operaciones del Oficial en Comando Táctico (O.C.T.)
   (4) Centro de Operaciones del Oficial en Comando Estratégico (O.C.E.)
   (5) Supervivencia.
c. **Control de la Ejecución**
   (1) Seguridad en las Comunicaciones
   (2) Seguridad en la Señal de Alerta
   (3) Operaciones de Seguridad.

Del análisis de funciones específicas se desprende que los elementos para satisfacer el modelo teórico del $C^3$ I son:

1. **Sub-sistema de Comunicaciones**

   a. **Roles**: (1) Suministrar datos para el proceso de decisión: (a) Estratégico o Táctico; (b) Reportes; (c) Empleo de Armas (táctico); (d) Inteligencia/Meteorología; (e) Logística y (f) Administración. (2) Detectar oportunidades para decidir.

   b. **Requisito de Ejecución**: (a) Capacidad; (b) Velocidad; (c) Seguridad; (d) Flexibilidad y (e) Protección.

2. **Sub-sistema de Presentación** (manual o automática)

   a. **Rol**: Presentar una información que permita tomar la decisión en la forma más rápida.

   b. **Requisitos de Ejecución**: (1) Convergencia (Orientación a un fin).
   (2) Mantener el equilibrio entre el nivel de decisión el tipo y cantidad de información procesada.

## BIBLIOGRAFIA


1. CAPONE, Lucien (Jr.).- **C3 Challenges in the 1980's**, EE.UU., Fort Monmouth (N. J.), Servicios de Asesoría Booz Allen-Hamilton; Nov. 1980, Conferencia.

2. DICKINSON, Hillman.- **Supervivencia, ingrediente esencial del mando y control**, en Military Review, Kansas, Ene. 1982, Número 1.

3. ELIOT, Christian.- **Comando y Control en el mar**, en Revista de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1983, Núm. 624.

4. FRISCHKNECHT, Federico.- **Organización**, Buenos Aires, Editorial "El Ateneo" S.A., 1978.

5. KAUFMAN A., Roger.- **Planificación de Sistemas Educativos**, México Editorial "Trillas" S.A. 1973.

6. KIRCHHOFER H. Kirk.- **Sistemas de mando y dirección de las operaciones**, en Revista Internacional de Defensa, Ginebra, Núm. 1983.

7. LONG H., Dennis.- **Mando y Control; Restaurar el enfoque**, en military Review, Kansas, Ene. 1982, Número 1.

8. SEDGWICK L., Dean.- **Their Command and Control**, En Proceedings, Annapolis USA, Oct. 1982, Número 108/10/956.

# VOLVO




## VOLVO (que en latín significa "yo ruedo") recorre los caminos del mundo.

Camiones y buses Volvo, autos Volvo, motores marinos, grupos electrógenos y motores estacionarios, Volvo Penta y maquinaria de construcción Volvo BM, ruedan por las carreteras de todo el mundo, garantizando kilómetro a kilómetro, la calidad que sólo Volvo puede ofrecer.

Además, el servicio y repuestos originales Volvo son los únicos que garantizan la seguridad y legitimidad de su Volvo internacionalmente.

Volvo del Perú cuenta con una extensa red de concesionarios autorizados en todo el país, para que su Volvo, siga siendo un Volvo original.

Vaya donde vaya, Ud. tiene la asesoría y la seguridad que le da Volvo a su vehículo. Porque aquí en el Perú, como en todo el mundo, Volvo rueda el mundo entero.




## VOLVO DEL PERU

### RELACION DE CONCESIONARIOS VOLVO EN EL PERU

: AUTOMOTORES SAN JORGE • **CHICLAYO:** VEHICULOS S.A. • **TRUJILLO:** CARLOS A. MANNUCCI S.A. • **TINGO MARIA:** NES DIESEL HUANUCO S.A. • **TARMA:** AUTOMOTORES DEL CENTRO S.A. • **LA MERCED - CHANCHAMAYO:** ANTONIO ROSALES ND E HIJOS S.A. • **HUARAZ:** FACTORIA INCA MOTORS S.A. • **TACNA:** AUTOMOTORES TACNA S.A. • **TARAPOTO:** AUTOMOTORES OTO S.A. • **HUANUCO:** CAMIONES DIESEL HUANUCO S.A. • **PUCALLPA:** CHIU HNOS. S.R. LTDA. • **AREQUIPA:** AUTOMOTRIZ A S.A. "AUTRISA" • **JULIACA:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **CUZCO:** AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • : AUTOMOTRIZ ANDINA S.A. "AUTRISA" • **LIMA:** ROSALES DIESEL S.A. - ARDUR S.A. - CAMENA DISTRIBUIDORA S.A. "CADISA" - PRESENTACIONES S.A. - AUTOMOTORES SAN JORGE S.A. - VOLVO DISTRIBUIDORA S.A.



GRAN MARISCAL DEL PERU
Dn. RAMON CASTILLA

# Perfiles geopolíticos en la Gestión Pública del Mariscal Castilla

*PREAMBULO*

*Don Ramón Castilla y Marquesado fue natural de Tarapacá, en donde nació el 30 de agosto de 1797. La vida toda de nuestro ilustre soldado y estadista es una sucesión extraordinaria de hechos al servicio de la Patria, a la que siempre deseó ver libre, fuerte, respetable y grande y por cuyos logros trabajó y luchó en forma indesmayable.*

*Trasladado muy joven a Chile, allí sentó plaza de cadete en las fuerzas realistas de aquella Capitanía y le tocó luchar en contra de los primeros movimientos revolucionarios que se produjeron allí. Luchó contra la Expedición Libertadora de San Martín y fue hecho prisionero tras la victoria lograda por el Capitán de los Andes en Chacabuco. Conducido prisionero a Buenos Aires, pudo huir a Río de Janeiro y de allí, cruzando la selva del Matto Grosso, llegó al Perú, siendo ascendido a Alférez en las fuerzas realistas.*

*Pero Castilla hallábase ganado ya a la causa de la independencia y a la llegada de San Martín al Perú se presentó en el Cuartel del General en Jefe e integró uno de los primeros cuerpos peruanos en el Ejército Libertador. Estuvo después al lado de Bolívar y le tocó organizar el escuadrón de caballería que dio la victoria en la batalla de Junín. Fue combatiente en la batalla de Ayacucho y en ella resultó herido. En los primeros años de la República ocupó la Prefectura de Tarapacá; ello cuando el régimen bolivariano, pero cuando se produjo la promulgación de la Constitución Vitalicia fue uno de los primeros en pronunciarse contra ella.*

*Más tarde se declaró opositor de Santa Cruz y de las ideas de anexar el Sur del país a Bolivia. Deportado en Chile, contribuyó poderosamente en los planes orientados a destruir la Confederación. Incluso participó en el avance y presencia en territorio peruano de las dos Expediciones Restauradoras, y en la segunda le tocó detener el desbande que se produjo en las tropas del Sur y convertir la inminente derrota en brillante victoria.*

*Años más tarde llegó a ser Ministro de Hacienda cuando la presidencia de Gamarra. Acompañó, en 1841, a este General en la invasión a Bolivia. Con él luchó en Ingavi y tras el desastre fue hecho prisionero. Hecha la paz, regresó al Perú y contribuyó a defender el Gobierno legítimamente constituido. Cuando alcanzó la Primera Magistratura, en 1845, don Ramón Castilla era un hombre maduro que había pasado toda su vida en la vigilia y la defensa de los intereses del Perú. Durante sus dos gobiernos el país logró un alto sitial en el consenso de los países sudamericanos.*

*El Mariscal Castilla es una gran figura en nuestra historia. Lo es, sobre todo, por su patriotismo, por su honradez, por su sentido de la realidad. Y basta el instante de su muerte, ocurrida en las cercanía de Tiviliche (Tarapacá), el 30 de mayo de 1867, en medio del desierto, acaudillando su última revolución, la figura del Libertador cobra inigualado esplendor. Murió luchando "por la felicidad de la Patria" —como dijo— sobre el lomo de su caballo, en una escena magnífica de lucha del espíritu contra las flaquezas del cuerpo.*

Un constante ánimo de servicio al país es, sin duda, el rasgo más resaltante y destacable del Gran Mariscal del Perú, don Ramón Castilla. Ello, y sus virtualidades de clarividente respecto a todo aquello que —para la época de su vital ejecutoria— podía ser referido a la seguridad, el afianzamiento y la prosperidad nacionales.

De temprano, en la vida de la naciente República, nuestro gran Soldado y Estadista, con anticipada y exacta noción de su importancia, había previsto y señalado las áreas estratégicas de capital significación en la vida y el devenir del Perú. Ellas son —continúan siendo, diremos más exactamente—, a más de un siglo de cuando las enunciara e hiciera objeto de su atención y provimientos, el mar, la región del nor-oriente —la de los grandes ríos y bosques amazónicos— y la zona altiplánica y lacustre el Collao. Estas áreas estratégicas, o geopolíticas, si se desea denominárselas así, constituyen, no por casualidad sino por fundado designio histórico, las zonas en las que la Marina de Guerra cumple y realiza de modo enalteciente —en aras de la peruanidad y mediante acciones cívicas— su rol y misiones.

Fue preocupación sustantiva en el Mariscal el proveer al Perú y ver a su flota oceánica detentando indiscutible hegemonía en el mar. En 1818, sus ideas respecto a la independencia absoluta de los pueblos de América, lo llevaron a que fuera deportado al Brasil. Su regreso al suelo patrio, en viaje lleno de peripecias a través de las selvas, le proporcionó una experiencia de inmenso valor para su concepción y gestión políticas. Castilla es el redescubridor de nuestra amazonía y débesele a su exilio y hazañoso regreso la revaloración cabal de la amazonía en la vida y perspectivas nacionales.

Lejana se da ahora en nuestra historia la época de los estruendos bélicos —levantamientos emancipatorios, presencia y combates de las fuerzas patriotas argentinas, los conflictos afrontados con Bolivia en los inicios de nuestro período republicano— en los espacios de lo antes denominado el Alto Perú. El fácil paso y acceso que es la rasa superficie del extenso lago, motiva, como acto de clara expresión soberana y de afán nacionalista, el fomento de la navegación.

## PERU: SU CONDICION DE PAIS MARITIMO

El Perú ocupa en la región central y occidental de la América del Sur extensa porción que, hacia el oeste, se da con la realidad del Oceáno Pacífico. Es dueño, pues, de un largo litoral que abarca más de 3,000 Kms. Desde otra consideración, que también parte de su ubicación en la geografía sudcontinental, es de verse que los grandes ríos que cubren toda la región oriental, del país concluyen en el cauce colosal y caudaloso del Amazonas, de vasto y proficuo desplazamiento hacia el Océano Atlántico. El curso del Río Mar constituye, de este modo, una salida y proyección naturales del Perú también hacia las aguas marinas del oriente sudamericano. (En 1851, durante el primer período presidencial del Mariscal Castilla, se ratificó el convenio peruano-brasilero sobre la navegación en el Amazonas por parte de ambos países). De lo que se concluye que nuestro país, por las realidades expuestas, es bioceánico.

El Pacífico se halla vinculado a nuestro pasado desde tiempos inmemoriales. La condición marítima de la amazonía, y sus concretas manifestaciones en cuanto tal, en cambio, tiene data más reciente: el programa político del Mariscal, que tiene clara manifestación en 1857, es decir cuando su gobierno provisorio, con la ley por la que se creó la provincia litoral de Loreto, así como con el hecho de la fundación de Iquitos, el establecimiento de la Escuela Náutica en ésta, el levantamiento y edificación de la Factoría, así como el posterior arribo de la flotilla de cañoneras, bajo el mando de Mariátegui, en enero de 1864.

La condición peruana, pues, se sustenta en su realidad de ser un país continental y marítimo; esta última consolidada, a su vez, por una constatación —lo expuesto anteriormente— del todo absoluta y clara: la de su bioceanidad.

En la exacta valoración de este aserto y lo concreto que, respecto a ello, podamos realizar descansa el destino del Perú como nación en el concierto de los países de esta parte del orbe.

# GEOPOLITICA PERUANA

## ANTECEDENTES HISTORICOS

### El mar durante el coloniaje

Tengamos siempre presente que el mar revistió gran importancia para el poblador ribereño prehispánico como fuente de recursos alimenticios y como medio de comunicación. Producido el largo período

de la administración española, pese a la relevante significación que tuvo en la empresa de los descubrimientos y conquistas, no se reparó, en el caso hispano, en el valimento del mar para el desarrollo y fortalecimiento del poder político y económico de la corona. Considerado apenas como medio útil para el transporte de los productos y riquezas provenientes de las colonias, no se reparó en la necesidad de proveerla de una defensa adecuada mediante la fuerza naval. De este modo y por esta explicación, España perdió su hegemonía frente a Inglaterra, Francia y aun Holanda. Unida a la Armada francesa, la flota española —cuando el auge continental napoleónico en Europa— fue destruida por la fuerza naval inglesa en Trafalgar en 1807, hecho que repercutió en la defensa necesaria de las colonias y los intereses peninsulares en éstas.

En más reducida dimensión, en nuestro caso, el Perú colonial detentó por más de dos siglos primacía marítima y naval en estos espacios del Pacífico Sur. Pero ello en modo alguno propició el surgimiento de una conciencia marítima, explicable, en el caso de los hispanos, por su natural apego hacia la metrópoli, y en cuanto a los criollos, porque el poder y la conducción políticos eran ejercidos por los administradores peninsulares.

No se produjo, pues, en lo que concierne a la génesis peruana en el extenso período colonial una verdadera conciencia respecto al importante papel del mar en la configuración y proyección de los Estados. Pero, de hecho, esta importancia y trascendencia del Océano se daban existentes. La realidad del mar gravitaba de modo decisivo en la historia de la patria. Por él habían llegado las huestes de la conquista; las urbes de vinculación a la metrópoli, —en nuestro caso, El Callao, Lima y las principales ciudades de fundación española, tienen inmediata proximidad al mar—; los galeones trasladan los metales preciosos y las especies de valor por las rutas oceánicas. El mar adquiere, de este modo, la entidad de personaje y actor en nuestras diversas vivencias.

## San Martín

En territorios de la liberada Argentina, las reflexiones de un estratega y caudillo militar tenían como objeto de sus planes y consideraciones las posibilidades favorables que podía brindar a sus empeños y pensadas empresas el Océano. El reflexivo militar argentino era el General don José de San Martín. Oficial de guerra formado en España, combatiente asimismo en la oposición peninsular a la hegemonía napoleónica y consciente testigo del desastre de Trafalgar, no dejaba de tener presente el innegable valor de una eficiente y operativa fuerza naval en los cometidos que, sustentándose en el mar, así lo demandan; tampoco dejaba de reconocer, para la empresa que tenía en mente, la importancia de que se investía el Océano Pacífico para —liberado el Perú del yugo español— afianzar también definitivamente

la independencia y la autonomía de su patria y de los pueblos sudamericanos.

Una carta cursada a su amigo Rodríguez Peña el 22 de abril de 1814 es del todo ilustrativa: "Ya le he dicho a Ud. mi secreto —expresa en uno de sus párrafos—. Un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile... Aliando las fuerzas pasaremos por mar a tomar Lima; es ése el camino, mi amigo. Convénzase Ud. de que hasta que no estemos sobre Lima la guerra no se acabará" (1).

El Pacífico había sido desde antes la ancha vía de acceso al Perú. Después, como es constatable, todo el proceso de la emancipación peruana estuvo estrechamente vinculado con el mar, con el hecho de ejercerse dominio sobre él y por la factibilidad de las operaciones navales en cuanto las circunstancias así lo demandaren.

## La República

El mar, pues, fue factor determinante en liberación del poder español. Y aun, en los inicios de nuestra época republicana, el Perú se mostró en los conflictos que se vio obligado a afrontar, se mostró, lo repetimos, seguro y fuerte cuando contó con buques y flota que respaldaron sus empeños y acciones.

La historia lo hace ver así en nuestro diferendo con la Gran Colombia, así como en la lucha armada que posteriormente sostuvimos con el Ecuador.

Del todo diferente fue el destino de la Confederación Peruano-Boliviana, en cuya breve vigencia la hegemonía en el mar la asumió y la mantuvo las fuerzas y los intereses que se le oponían desde Chile, los mismos que contaron con la activa y destacada participación de personalidades y emigrados peruanos y a cuya actuación se debió en mucho la decisiva victoria que alcanzaron en Yungay los opositores a dicha confederación.

## La intuición chilena

Los hechos y logros de la flota de Cochrane cuando la Expedición Sanmartiniana, así como la actuación de la escuadra del país del sur en la guerra contra la Confederación como antecedente más próximo, afirmaron en los orientadores y conductores de la política chilena la convicción de que era a todas luces importante para los intereses del país meridional ejercer y mantener el dominio naval en las áreas del Océano que baña las costas occidentales de la América del Sur. Agregado a ello, hágase reflexión sobre las apetencias econó-

(1) Epistolario del Libertador. Carta de fecha 22/4/1814 a su amigo Rodríguez Peña.

micas que alienta en todo afán expansionista, las mismas que, existentes y latentes desde antes, acrecieron con el valor de que se revistieron el guano y el salitre en el mercado mundial de aquellos tiempos.

"Debemos dominar para siempre en el Pacífico; ésta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre" había escrito en carta laudatoria que dirigió, en setiembre de 1836, al almirante Blanco Encalada, jefe de la escuadra en aprestos para participar en la lucha contra la Confederación Peruano-Boliviana, el ministro Diego Portales.

# CASTILLA

## EL OCEANO: SU IMPORTANCIA Y SIGNIFICACION

Casi nueve años después de la expresión del Ministro Portales, que acabamos de transcribir, el 20 de abril de 1845 asumió la Presidencia del Perú, en su primer período, don Ramón Castilla. Su gobierno habría de representar uno de los grandes acontecimientos en nuestra historia republicana. Le debemos, durante esa época, el logro de una etapa de paz, progreso, poderío y prestigio internacional. Sus dos períodos gubernamentales (de 1845 a 1851 y de 1855 a 1862) representan épocas culminantes en el decurso histórico del Perú. Pero, sobre todo, el gobierno de Castilla ha significado, si bien naciente y prístino aún, la impronta de una franca apreciación de la importancia y significación del mar, así como de su gravitación innegable en la afirmación de nuestra entidad política y nuestras proyecciones en el tiempo.

Con Castilla, llegado él a la Primera Magistratura, enmendándose rumbos, se hace concreta la consideración valorativa de los factores geográficos con fines de aprovechárseles en el fortalecimiento del Estado y, aun, en su adecuación a los fines de éste. Esta adecuación de los factores geográficos existentes a los fines del Estado entraña ya una concepción de honda significación y repercusión geopolíticas. No se halla expresado, así de modo específico y particularizado, es decir como concepciones geopolíticas, las ideas del Mariscal. Pero de este contenido se hallan saturados sus Mensajes al Congreso y el epistolario que de él se conservan.

Clarividente, el gran Estadista que fue el militar tarapaqueño tuvo, como objeto de su apreciación consciente, la realidad y la trascendencia del mar. Nueve años antes, en frases de aliento a una fuerza de operaciones naval orientada a destruir la instauración y la per-

vivencia de la Confederación Peruano-Boliviana, un consejero político en Chile había expresado sin ambajes la imperativa necesidad para Chile de dominar en el Pacífico. Con Castilla en el poder, ha de manifestarse la contrapartida peruana. También nuestro Soldado y Estadista ve, por su parte, en el vasto mar que integra la imagen de la patria un medio y elemento íntimamente vinculado a la seguridad, el bienestar y el desarrollo y progreso del país. Seguridad, en cuanto que siendo un vasto medio de acceso al territorio era menester proveerle de los medios efectivos atinentes a su defensa; bienestar, por cuanto el adecuado aprovechamiento de sus recursos reportarían siempre provimientos útiles a la población, y desarrollo, por lo mismo de ser medio favorecedor de intercambios y comunicación. Con Castilla en el Poder se manifestó, respecto a la expresión del Ministro Portales y en relación al mar, la réplica y posición peruanas. "Yo aseguro a Ud. —escribía en su primer período gubernamental al general Pedro Cisneros— que si se cumplen mis órdenes tendremos el dominio del Pacífico en el año 47" (El subrayado es nuestro). (2).

El dominio del Pacífico, el dominio del mar, implicaba atender a dos áreas de acción diferentes y complementarias entre sí. De un lado, una política marítima adecuada y, de otro, un programa naval también coherente y que respondiera, además, a las exigencias de entonces.

El dominio del Pacífico... "¿De dónde le nace este anhelo? ¿Qué es lo que le lleva a esta obseción? ¿Qué le mueve en este propósito de que el Perú sea dueño del mar merced a una poderosa escuadra?", se pregunta uno de sus más acertados biógrafos (3). Aquí es dable vislumbrar el pensamiento geopolítico de Castilla. En efecto, partiendo de considerar el territorio nacional —sus áreas geográficas, mejor, con claras implicancias y gravitaciones en la realidad nacional y en las relaciones internacionales—, como Estadista de gran visión proyecta en el espacio y en el tiempo su pensamiento geopolítico.

Sus inquirimientos respecto a la problemática que entrañaban determinadas áreas del territorio con que se configura nuestra imagen física —el espacio oceánico, la amazonía, la meseta Collaoina— lo llevan a realizaciones que son las respuestas al reto contenido en la realidad y potencialidades de dichas áreas. Así Castilla atiende a la defensa y los requerimientos del país en el vasto océano, a la afirmación de la nacionalidad en la apartada y, entonces, inexplorada amazonía y a la presencia y actuar peruanos en la extensa hoya lacustre y las áreas y poblados de la altiplanicie demarcada entre el Perú y la nación hermana con la que colindamos en el sudeste.

---

(2) Basadre, Jorge: Historia de la República del Perú, Tomo II, Ediciones "Historia", Lima, 1961, pág. 786.

(3) Martínez, Miguel A.: La vida heroica del Gran Mariscal Don Ramón Castilla.

"La conquista del poderío naval lo inició el Presidente Castilla tan pronto como asumió el poder en 1845 y lo completó en forma precisa, hasta lograr el poderío marítimo, en su segundo gobierno, incluyendo la labor del Presidente Echenique" (4). De este modo, por el actuar del ilustre militar y hombre público que fue Castilla, el Perú respondía al reto formulado por el Ministro Portales, gonfalonero político del país del Sur.

Y no es solamente en lo material de la tenencia de buques en lo que se sustenta, respecto a la consciencia de la importancia del mar, la ejecutoria del Mariscal. El componente humano, el factor hombre, el personal de la oficialidad de marina, igualmente fue objeto de preocupación y apoyo en sus dos gestiones públicas. Jóvenes guardiamarinas, al término de sus estudios en la Escuela Naval, por convenio con países de avanzada marina militar, recibieron ayuda y respaldo para hacer prácticas en buques de guerra de naciones europeas, lo que les brindaba formas de adquirir gran solvencia profesional (5). Igualmente fue objeto de su política naval la facción y tenencia de la infraestructura básica necesaria. A este respecto, creó y prestó apoyo a las escuelas náuticas, construyó apostaderos y muelles, instaló factorías y fundiciones para las necesidades de la Armada y promulgó la ley de fomento y protección de la marina mercante.

El historiador y estratega naval Alfred Thayer Mahan expresa, sentándolo como principio geopolítico, en su obra **Influencia del Poder Naval en la Historia**: "La extensión territorial de un Estado influye, antes que por el área total, por la extensión de sus costas".

Y no podría atribuirse a sólo coincidencia circunstancial el contenido, en su parte más ilustrativa, de lo hecho oir al Congreso por el Ministro de Guerra en 1845, General Mendiburu, en el Mensaje del Presidente Castilla al cuerpo legislativo:

> "La situación geográfica de la República reclama con imperio el fomento de la marina. Nuestro litoral de más de 700 leguas, en el que se encuentra un crecido número de puertos, caletas y playas de fácil desembarco, lo demanda así. (...) Las grandes distancias que median de una capital a otra alejan del Gobierno a las autoridades locales y los desiertos de la costa ponen fuera de su vista los objetos

---

(4) Frases de la exposición del Sr. Manuel S. Reina Loli en la fecha de haber sido incorporado a la institución patriótica Pro Marina.

(5) Por disposición de Castilla en 1851, que transcribió y cursó la Comandancia General de Marina, los alumnos de la Escuela Naval Luis Germán Astete, Hercilio Cabieses, Alejandro Muñoz, Ruperto Alzamora, Emilio Díaz y Guillermo Pareja se embarcaron en la fragata de guerra francesa **Algerie** para hacer en ella y durante dos años prácticas navales.

que con urgencia demandan su atención. (...) Bien, al alcance de las Cámaras está el fruto de estas reflexiones, que, por sí solas y sin reunir otras de interés político, aconsejan la compra de un vapor de guerra en este año y de otro en el siguiente".

La valoración del mar y la alta estima que le merecía la fuerza que vela en él los intereses de la nación son constatables también en estos términos de su Mensaje al Congreso en 1851:

"No es la marina para nosotros un objeto de lujo y de vana ostentación, sino un elemento de orden por la facilidad y rapidez con que pueden transportar las fuerzas de la República".

Y, en el mismo discurso, y aludiendo directamente a lo importante y necesario de cautelarse nuestros recursos en el océano —otra de las destacadas misiones de la Marina—, oyósele también señalar:

"... una activa y vigilante custodia del inmenso tesoro de nuestras islas huaneras".

## LA AMAZONIA Y LA REGION DEL ALTIPLANO

### La Amazonía

Las áreas estratégicas del Perú y que se hallan constituidas por el Océano, la Amazonía y la Meseta del Collao, cubren casi todo el perímetro del territorio nacional.

La Amazonía peruana se extiende desde el dorso oriental de los Andes, en nuestros límites con el Ecuador, registra también en su entidad el sur de Colombia y se demarca igualmente en las llanuras de análoga naturaleza con el gigantesco Brasil y Bolivia. Todo un amplísimo territorio que, para la época a que nos referimos —mediados del siglo anterior—, hallábase desvinculado de la parte viva y activa del Perú. Castilla lo había conocido, como se ha referido en el preámbulo, al realizar su travesía del Brasil al Perú por el Matto Grosso y sabía las ingentes riquezas contenidas en toda la vasta región. Castilla, igualmente, la hará objeto de su gestión y labor gubernativas. Para afirmar la peruanidad en aquellos espacios propició la creación formal de un área político-militar, fundó la ciudad de Iquitos que, así como contener el avance de los bandeirantes, se erigiría también en un firme bastión nacional frente a la inmediatez de Brasil y Colombia. En aras de afirmar la soberanía peruana, asimismo, le proveyó de buques fluviales, que fueron cuatro, dos para servicios en el río Amazonas y otros

dos, más pequeños, para expediciones y servicios en los ríos afluentes. Estos buques fueron **Morona, Pastaza, Putumayo y Napo**, respectivamente, que tripularon animosas dotaciones y en cuyos mástiles el pabellón peruano, como mensaje y presencia de la patria, ondeó airoso en los espacios de los grandes ríos navegables.

Otras proyecciones entrevió el gran estadista en al latente realidad de la Amazonía: una forma real de proximidad, en las demandas de intercambio y comunicación —de por medio el océano del lado oriental— con los continentes de allende el Atlántico. En efecto, el anchuroso Amazonas resultaba la vía efectiva y cierta respecto a ese interés, ratificándose la condición y naturaleza bioceánica del Perú.

**El Altiplano**

El territorio de tierras altas del sud-este peruano y en el que se da nuestra colindancia, en una parte —la otra se da en espacios de la Amazonía—, con Bolivia, descansa ahora de la apreciación de que gozara en el pasado. La ruta Lima-Desaguadero-Río de la Plata constituyó itinerario obligado en las comunicaciones e intercambios del pasado siglo. Tuvo también significación militar cuando los intentos argentinos de enfrentar y destruir el poder español aún invicto en el Perú. Todavía en el régimen bolivariano, siendo Jefe de Estado en Bolivia el Mariscal Antonio José de Sucre, y cuando los años aurorales del período republicano, ejerciendo la Presidencia de la nación altiplánica el Mariscal Andrés de Santa Cruz, esta área geográfica limítrofe entre el Perú y Bolivia fue ámbito de efervescencias y contiendas. En una de ellas, Castilla mismo había participado en la incursión de Gamarra, que murió en Ingavi, y fue hecho prisionero al término de esta batalla... Area estratégica como la entreviera el Mariscal, éste, para proveer de efectiva presencia al Perú en dichos espacios, dispuso la adquisición de barcos para los requerimientos de navegación y custodia en el Gran Lago que contiene y que lo configura.

## CONCLUSION

Con estos antecedentes, y de haberse continuado en el empeño del genial militar y estadista, jamás pudo haberse producido —haciendo referencia a la primera de las áreas estratégicas que fuera objeto de su atención y preocupaciones, el océano— el luctuoso hecho y consecuencias de la guerra de 1879. Cualquiera aventura bélica, cualquier desatinado intento de agresión ilegítima se hubiese dado con la presencia de una Marina óptima, solvente y lista en la defensa de nuestros intereses, como lo deseó el Libertador, y cuyo encargo, acaso por no haberse captado debidamente su mensaje, fue desoído, precisamente en la época —iniciadas ya sus manifestaciones— en que debieron fortalecerse y acrecentarse dichas proyecciones peruanas.

Anexo

## PRINCIPALES DISPOSICIONES ATINENTES A LO TRATADO EN LOS PERIODOS GUBERNAMENTALES DEL MARISCAL:

### PERIODO PRESIDENCIAL 1845 - 1851

| | | |
|---|---|---|
| 1847 | 27 junio | Disponiendo la construcción del buque de guerra Rímac |
| 1847 | 6 julio | Decreto organizando la Armada Nacional |
| 1848 | 18 enero | Ley de fomento de la Marina Mercante |
| 1848 | 8 febrero | Tratado de Asociación y Liga entre el Perú, Bolivia, Chile y Nueva Granada |
| 1849 | 25 octubre | Decreto restableciendo la Escuela Central de Marina |
| 1851 | 7 enero | Decreto creando el Departamento Marítimo y Militar de Loreto |
| 1851 | 1º diciembre | Decreto ratificando el Convenio con el Brasil de Navegación Fluvial en el Amazonas |

### PERIODO DE GOBIERNO PROVISORIO 1854 - 1857

| | | |
|---|---|---|
| 1856 | 15 setiembre | Ratificación del Tratado Continental suscrito por el Ecuador, Perú y Chile |
| 1857 | 22 abril | Ley que otorga al Callao la denominación de Provincia Constitucional. |
| 1857 | 7 julio | Creación de la Provincia Litoral de Loreto. |

### PERIODO CONSTITUCIONAL 1858 - 1862

| | | |
|---|---|---|
| 1860 | 23 enero | Se firma en Mapasingue el Tratado de Paz suscrito por el Perú con el Ecuador |
| 1862 | 14 enero | Decreto dando nombres a las unidades de la flotilla fluvial de Iquitos. |


FALSA PAQUISHA
IQUITOS
PIURA
CHICLAYO
TRUJILLO
LIMA
CUSCO
AREQUIPA
TACNA

# Las misiones de las Fuerzas Armadas según la Constitución

*CONSTITUCION POLITICA DEL PERU*

*Art. 275º.– Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno en situaciones de emergencia, de conformidad con el artículo 231º.*

*Art. 280º.– Las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales participan en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil de acuerdo a ley.*

*Art.293º.– El Jurado Nacional de Elecciones dicta las instrucciones y disposiciones para el mantenimiento del orden y la libertad electorales en los comicios. Dichas instrucciones y disposiciones son de cumplimiento obligatorio para las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales.*

Atendiendo a la seguridad del país, la reciente Constitución Política del Perú, promulgada en 1879, respecto a la Defensa Nacional diferencia entre lo que constituye la defensa externa —que mira a la salvaguarda frente a la amenaza o peligro de fuera en lo que pudiera concernir a nuestra condición de Estado independiente y soberano, así como a la vigilancia y resguardo de nuestra integridad territorial— y la defensa interna, que —referida a los estados de emergencia o situaciones de perturbación social— se contrae a la atención y el control del orden interno. La Defensa Nacional, entendida así, se justifica porque por una u otra formas —el peligro externo o el peligro interno— la seguridad de la nación podría verse afectada.

Igualmente, por mandato de nuestra Carta Magna, les corresponde a las Fuerzas Armadas de modo primordial hacer efectiva y mantener siempre esta garantía, de seguridad del Estado y de la nación. Seguridad integral, porque, en lo externo, así como cuidar de la intangibili-



dad del territorio patrio, las Fuerzas Armadas deben cautelar y preservar la imagen soberana y autónoma del Estado. Y en lo concerniente a nuestra existencia y devenir internos, sobrevenidos que fuesen los supuestos que se señalan —emergencias de orden natural, alteraciones indeseadas, perturbaciones sociales—, las Fuerzas Armadas asumen el control del orden interno.

Por mandato de la Constitución las Fuerzas Armadas no son un organismo deliberante y, en lo que atañe a la marcha y desenvolvimientos del Estado, su responsabilidad se enmarca en la exposición de puntos de vista, en las recomendaciones de índole estrictamente profesional y castrense que, vertidas por sus mandos competentes, ayuden al poder político en los requerimientos y en el proceso de la toma de decisiones en materia de Defensa Nacional o en asuntos relacionados a las específicas misiones que la Constitución Política les señala.

Las responsabilidades de las Fuerzas Armadas, de suyo extensas, tienen la particularidad de que deben mantenerse en todo tiempo en plena aptitud de respuesta y de poder aplicar en forma permanente los medios de solución que sean necesarios, por lo mismo que la Defensa Nacional es un requerimiento de naturaleza constante e invariable. Desde una consideración, porque nadie puede predecir que la paz existente en nuestras fronteras ha de ser inalterablemente mantenida, pues en la vida de los pueblos las apetencias, los hechos y políticas de acomodo y las aventuras bélicas interesadas constituyen una constante irrefutable en la historia. Y desde otra, se dan también en lo interno de las sociedades políticas formas sutiles de incursiones ideológicas que, actuando desde adentro —muchas veces guiados y manipulados desde el exterior—, buscan desquiciar el orden existente e intimidar y desorganizar las democracias. Esto es útil recordarlo ahora que en nuestra población se ha dado también la irrupción y presencia —violenta e irracional unas veces, soterrada y aleve otras— de concepciones foráneas, de posiciones y propósitos que no condicen con nuestra tradición, cultura y creencias, y que, manifestadas y expresadas como acciones y hechos de terrorismo, atentan contra la paz social y la estabilidad de nuestras instituciones.

La salvaguarda de todo peligro o amenaza externos y el clima de bienestar y tranquilidad deseable y requerible en nuestra vida interna son los supuestos necesarios y fundamentales para poder lograr el impulso y despegue del país hacia su mejoramiento y desarrollo. Y a estas exigibilidades, que deben comprenderse y avalarse, las Fuerzas Armadas y las Fuerzas Auxiliares tienen el imperativo deber de adecuar su rol y funciones.

Con ser estas las responsabilidades de las Fuerzas Armadas —la de constituir segura garantía en la defensa de nuestro suelo, la de mantener siempre respetada nuestra soberanía y la de conservar el orden interno— las que más las signan, también, en conjunto unas veces y de modo diferenciado y específico en otras, las instituciones castrenses prestan su concurso en la obra y los empeños del país por conseguir su desarrollo y prosperidad. De este modo, el Ejército, la Marina de Guerra, la Fuerza Aérea y, adunadas a ellos las Fuerzas Policiales, todos, se hallan en plena disposición para coadyuvar en estos requerimientos gracias al elevado nivel técnico y la eficiencia profesional de sus integrantes en las diversas fuerzas.

Además, pues, del precitado Art. 275º de la Constitución, otras responsabilidades sustantivas les señala la Carta Política a la Fuerza Armada y a las Fuerzas Auxiliares. Estas se hallan contenidas en el Art. 280º. En relación a este precepto, de modo particular en lo que concierne a la Marina de Guerra no puede soslayarse ni dejar sin mención su destacada ejecutoria, de definido y claro aliento social. En efecto, ella ha dedicado y dedica gran parte de sus esfuerzos al servicio de las colectividades en las áreas bajo su influencia y jurisdicción. No de otro modo puede aludirse a su permanente empeño —además de cuidar nuestro mar y nuestras fronteras— orientado, en tangibles realizaciones de Acción Cívica, al bienestar y desarrollo de las comunidades a las que acabamos de referirnos. Mediante este actuar la



institución naval contribuye a superar estados de necesidad y promover afanes y empeños orientados a vencer las deficiencias actuales.

Por ello es que, considerando la situación y problemática del país; estimando, en lo que a la institución le corresponde y toca, su efectivo aporte y ayuda, la Marina de Guerra ha puesto al servicio de las diversas comunidades existentes en sus áreas de acción o influencia, por medio de la labor de sus hombres y la utilización de sus equipos y materiales, todas sus posibilidades de apoyo y todo el bagaje de su profesionalismo y experiencias. Este es un rasgo distintivo de la Marina de Guerra en su alturado empeño de servir a la Patria y coadyuvar en sus esfuerzos hacia el desarrollo y el mejoramiento general de las condiciones del país.

Expuestos así, de modo casi referencial tan sólo, la labor y cometidos —de eminente contenido cívico— de la institución naval, no puede menos de merecer nuestra absoluta condena los atentados criminales perpetrados en dos ocasiones en lo que va del semestre y contra la Marina de Guerra por elementos terroristas.

Estos hechos repudiables, por otra parte, no condicen en nada con el clima social, de armonía y concordia internos, que la nación desea y por el que la familia peruana votó recientemente, llegado el período de la renovación de los poderes públicos, el mismo que tuvo su concreta manifestación el 28 de julio último, conmemorativo de nuestra independencia y, por lo mismo, Día de la Patria. Los atentados no han logrado nada con su repudiable actuar. No lo conseguirán tampoco por más secuencias y reicidencias en que se empeñen. La Fuerza Armada —y por lo mismo y con ella la Marina de Guerra— cautela la conservación del sistema democrático y con él la voluntad popular expresada en los comicios generales últimos, cuyo desenvolvimiento, del todo en orden y libertad, fue vigilado también por los miembros y efectivos de sus fuerzas en acatamiento de lo previsto por el Art. 293º de la Constitución.

Aún más: los cobardes atentados en nada han de afectar, ni disminuir, la labor constante y permanente de la Marina de Guerra en miras al bienestar del país y su desarrollo. Puede tenerse absoluta confianza en ello.

# La movilización moral de la Marina

*Capitán de Fragata AP*
*Luis Felipe Villena G.*

Mientras que la Marina de Guerra del Perú mantenga la firme intención de mejorar la preparación no sólo técnica sino también el aspecto tan igualmente importante que es el moral, y no sólo para la formación del cadete naval sino para supervisar la vivencia de esas dos clases de aptitudes a lo largo de la carrera profesional del oficial, nuestra Marina de Guerra, repito, significará siempre para el país el más firme baluarte, dentro de las instituciones tutelares de la patria, del mantenimiento de nuestra libertad dentro del marco de una democracia cada vez más evolucionada y ajustada a nuestra realidad nacional. ¡Y qué duda puede caberme sobre el mayor relieve que adquiere esta afirmación mía en una época como la que actualmente atravezamos en el tumultuoso y confuso mundo de hoy!

Pero cuando me refiero a la Marina de Guerra quiero permitirme dar también mi acepción de lo que por ella entiendo. Propongo tratar ese término como "la institución que abarca no sólo a los recursos humanos del servicio activo de la Armada Nacional, tanto de la Plana Mayor como de la Menor, sino a todos aquellos que por razones de ley, de actos voluntarios o de cualquier otra índole que escapan a las del deshonor, tuvieron que abandonar sus filas".

¿Para qué, en mi opinión, vamos a lamentarnos ahora de haber organizado antes la mejor forma de emplear la experiencia y las energías de tanta gente surgida del seno de la Marina, en una u otra forma, y que desde la vida civil pudo aportar ideas y acciones para apoyar a la Marina Activa o para que esta pudiese proyectar mejor su imagen hacia afuera? No pienso analizar eso ahora; sólo diré que, a través de los años, el indudable amor a la institución naval ha llevado a muchos hombres que militaron en la Marina Activa a crear diferentes organizaciones en las cuales se proyecta el símbolo de nuestra Armada. La Asociación Nacional Pro-Marina; la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú; el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Perú del cual depende; las asociaciones y mutuales tanto de miembros de las planas mayor y menor, etc., son las más notables. Algunas de ellas poseen no sólo un alto grado de madurez sino, además, registran dentro de sus miem-

bros no sólo a valiosos talentos procedentes de la Marina Activa sino a civiles inclusive idóneos en los campos de la ciencia, de la diplomacia, de la juridicidad, de la empresa, de la historia, etc., hábiles para transmitir a la Marina Activa valiosísimas experiencias que han de constituir parte de la vida de la misma, muy especialmente quizás relacionadas con todos aquellos aspectos que se encuadran dentro de la concepción de lo que significan nuestros intereses marítimos con fines de desarrollo nacional y, por ende, coadyuvar a la creación de una auténtica conciencia marítima nacional para la defensa y para el bienestar del país.

Pues bien, creo que ha llegado el momento para que la Marina Activa levante un bien consolidado inventario de los recursos humanos con los que cuentan esas entidades que, más que simpatizantes de la Armada, vienen a ser, guardando desde luego las debidas distancias, partes inherentes de la misma, así como registrar debidamente a quienes por diversos motivos no están a ellas afiliadas pero entienden y estiman la importancia de la Marina. ¿Para qué ese inventario? Para que al conservarlo constantemente actualizado sirva para poner en acción un sistema de movilización voluntario permanente de todo ese personal con el cual la Marina Activa ha de lograr el apoyo que las circunstancias asi lo requieran, a la vez que, a través de ellos, ésta pueda canalizar mejor su "capacidad de llegada" a todos los ámbitos del territorio nacional empleando los campos de actividad empresariales, culturales, científicas, periodísticas, etc. Además, ese procedimiento de movilización permanente de recursos humanos externos a la Marina Activa significará, de hecho, un sistema que le conferirá una protección invalorable frente a los intentos de penetración foránea, especialmente de tipo ideológico, que pretendan desviarla de sus verdaderos fines en aras de colaborar a la conquista de los objetivos que le señala nuestros dispositivos legales vigentes.

Concibo que, dentro de este sistema de movilización permanente, deberían existir los Consejos de la Marina Externa, constituidos por miembros representativos de algunas o todas las entidades que anteriormente señalé, y cuya misión sería la de canalizar la interacción entre la Marina Activa y la Marina Externa.

Debemos conferir más velocidad y efecto multiplicador a los esfuerzos que vienen haciendose, por ejemplo, a cargo de aquellos excadetes navales que celebran anualmente el Día del Recuerdo en la Escuela Naval y que cada dos meses se reúnen en un buque o dependencia de la Armada para recibir, en un clima de estrecha camaradería, una información profesional naval o marítima, sea técnica o histórica, y que sirve para mantenerlos al día sobre asuntos que tienen que ver con su propia situación de componentes de la Reserva Naval; o cuando los miembros del IEHMP o CEEM culminan grandes esfuerzos (sin du-

da con la colaboración del Ministerio de Marina) para producir, periodicamente, un volumen más de la Historia Marítima del Perú (HMP) o la CEEM organizando un seminario o madurando un estudio jurídico, comercial, de transporte, etc., cumpliéndose asi, con gran utilidad para el Ministerio de Marina, los objetivos estatutarios del IEHMP que lo ubica como órgano asesor de ese Ministerio para lo relativo a los diferentes campos de las actividades marítimas.

Para concluir este análisis sobre la absoluta necesidad de establecer una más estrecha relación entre la Marina Activa y la Marina Externa con señalización de ciertos objetivos y metas en ese trabajo conjunto, deseo expresar que esta necesidad surge con más fuerza a raíz de las características que, sobre todo en nuestro país y nuestro continente, asumen el día de hoy a causa de varios tipos de problemas dentro de las cuales los más importantes pueden ser: el terrorismo, que indudablemente modifica el concepto de defensa integral de la nación hasta hoy potencialmente amenazada por fuerzas externas y que hoy está efectiva y peligrosamente vulnerada por penetraciones ideológicas que atacan directamente a nuestras inmutables escalas de valores espirituales y morales; el conflicto económico entre naciones desarrolladas que han resultado ser gigantescos acreedores de países en vías de desarrollo que, como el Perú, resultan casi maniatados no sólo para vivir sino para, siquiera, supervivir; la necesidad, cada vez más apremiante, para que los latinoamericanos complementemos mejorar nuestras políticas, nuestras economías y nuestros valores históricos y culturales yendo a alcanzar eso que para muchos es una utopía pero que, tarde o temprano, debe convertirse en una hermosa realidad so pena de que las futuras generaciones nos señalen como incapaces de haber encontrado jamás los altos destinos que merecen los iberoamericanos en el concierto mundial: la integración continental.

Creo, pues, que si no nos adelantamos a diseñar un plan de complementación institucional naval en el que los elementos externos a la Marina sean requeridos para proporcionar valiosos aportes conducentes a elaborar un mejor destino nacional, habríamos perdido no sólo una ocasión que quizás no haya tiempo ya para que se repita sino, además, la oportunidad de ensayar esa nueva filosofía a través de una entidad, como la Marina de Guerra que, si lo meditamos bien, constituye un excepcional ejemplo, nítidamente diferente en el escenario del país a través de la vida del Perú como nación libre e independiente. Por último, si así no lo hacemos, habríamos echado a perder, igualmente, el momento adecuado para que, a mérito de los frutos que debe dar ese experimento, sea imitado luego por otras instituciones nacionales, comenzando por las otras castrenses que sin duda se apresurarían a imitarlo para un mayor beneficio del Perú. En resumen, la idea que propongo consiste, esencialmente, en organizar a tantos talentos y recursos humanos que existen en el Perú, muy particularmente los provenientes de los institutos militares (oficiales y subal-

ternos) por ser los de instrucción y formación más costosas a lo largo de sus carreras profesionales y, vinculados a su alma mater, continuar ofreciendo valiosísimos aportes que la actualidad nacional reclama y que las futuras generaciones habrán de agradecerlos profundamente. Hay, pues, en el sector naval y marítimo muchos recursos humanos que no debemos continuar desperdiciándolos y para los cuales opino que no hay que realizar muchos esfuerzos motivacionales para animarlos a aceptar una tarea por medio de la cual se remueven energías que han de contribuir, con la premura que el día de hoy exige, a garantizar un claro y promisorio futuro nacional en vez de que se ciernan sobre él la serie de preocupantes interrogantes que, desde que practicamente fuimos independientes, gravitan en nuestra historia patria.

Modestamente, sospecho que lo que aquí propongo en términos muy generales —que indudablemente hay que elaborar—, no viene a ser mas que la probable solución a una de las características urgencias de nuestro país (y que creo que tipifica a casi todos los de vía de desarrollo como nosotros) pero que, curiosamente, parece que no nos decidimos a percibirlo: que tenemos que inventar nuestro futuro en vez de persistir en copiarlo de otros pueblos dentro de los cuales nos obnubilan los más desarrollados. Si Simón Rodriguez (el maestro de Simón Bolivar) dijo tan sabiamente en una ocasión: "O inventamos o erramos" ¿qué otra cosa, sino reafirmar ese concepto, tendríamos que hacer hoy? Y reitero una y otra vez: nuestra Marina integral, la retirada y la activa posee, gracias a Dios y a sus hombres con sus virtudes y con sus defectos la capacidad de ser en el Perú el primer protagonista de ese hecho. Y no sólo dentro de su propio ámbito sino a modo de un visionario heraldo de la suerte y del destino del Perú que debe ser grandioso si somos lo suficientemente aptos y avisados para interpretar el rol que Dios y la historia parece señalarnos.

Lo que señalo, en resumen, es que, con el propósito de efectivizar un nuevo instrumento de saludable interacción sobre todo para el desarrollo y bienestar del Perú, la Marina Activa y la Externa se propongan aprovechar al máximo posible, especialmente en épocas de paz, tantos talentos y recursos humanos hoy desaprovechados. No se trata pues de crear este sistema (desde luego sin compensaciones económicas para la Marina Externa) a raíz de las urgencias en las que ahora vivimos sino iniciar ya lo que hace mucho tiempo debimos hacer.




# LUBRICANTES:

. Automotrices
. Industriales
. Marinos
. Aviación

**Castrol del Perú S.A.**

Camino Real 111 of. 216
San Isidro Telf. 40 45 22



Destructor *BAP Palacios*



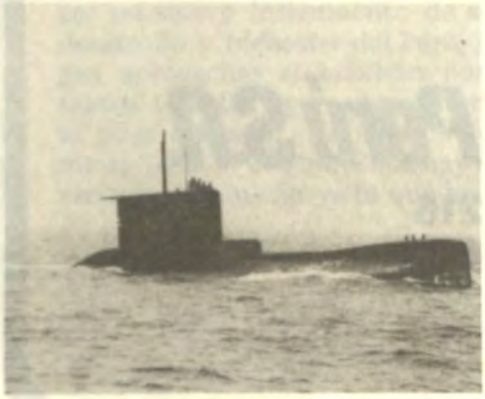
Destructor *BAP Ferré*



Corbeta misilera *BAP Santillana*



Corbeta misilera *BAP De los Heros*



Submarino *BAP Arica*



Submarino *BAP Antofagasta*

# La Marina Peruana: 1946 – 1980

*Adrian English*
*Traducción:*
*Teniente Primero AP*
*César A. de la Cruz Salcedo*

TERCERA PARTE

## EL PERIODO DE LA POST GUERRA: LA ERA DE LA EXPANSION NAVAL

Consiguientemente con el final de la Segunda Guerra Mundial, la Marina Peruana, al igual que la mayor parte de las otras pequeñas marinas sacó partido de la disponibilidad y de la abundancia de naves relativamente modernas —producto del excedente de las marinas de los victoriosos aliados y que, en consecuencia, se encontraban a precios de ganga en el mercado—, para modernizarse y expandir su inventario de buques. Dos fragatas clase River, renombradas **Teniente Ferré** y **Teniente Palacios**, y un buque de apoyo al que se le dió el nombre de **Mariscal Castilla** (pronto cambiado a **Cabo Blanco**), fueron adquiridos de la Marina Real Canadiense en 1946. Estos fueron seguidos por una fragata clase Tacoma y dos barreminas costeros que recibieron los respectivos nombres de **Teniente Gálvez**, **Alférez Bondy** y **Guardiamarina San Martín**, comprados de la Marina de los Estados Unidos al año siguiente. Cuatro LST y cuatro remolcadores fueron también obtenidos en el mismo año, de la USN.

En 1947, el Perú firmó el Tratado de Río de Defensa Mutua, con los EE.UU. y con otras Repúblicas Latinoamericanas. Como resultado de ello, tres destructores de escolta, que recibieron los nombres de **Castilla**, **Rodríguez** y **Aguirre**, respectivamente, fueron transferidos de la USN en 1951. A la vez a cada uno de los países ABCP —Argentina, Brasil, Chile y Perú—, les fueron ofrecidos un par de cruceros clase Brooklyn a un precio ganga de US$ 2 millones cada uno. Solamente el Perú rehusó esta oferta, prefiriendo invertir US$ 32 millones de dólares en una orden para la construcción de cuatro submarinos de la pre-guerra, y por lo tanto obsoletos, clase Mackerel. El más grande presupuesto naval anual del Perú de esa época alcanzó los US$ 13 millones.

Los primeros dos de ellos, llamados **Lobo** y **Tiburón**, fueron comisionados en 1954, para ser seguidos por el **Atún** y el **Merlín**, en 1957.

Tanto como las naves nuevas se fueron integrando a la flota, las más viejas fueron desapareciendo de la escena. El destructor **Guise**, el cual había estado sujeto a esporádicos problemas mecánicos desde su compra de Estonia, fue el primero en ser separado del servicio en 1949. El **Villar** fue suprimido en 1955, para ser seguido por los cruceros **Grau** y **Bolognesi**, en 1958. Durante el final de los 50, aunque equipada más efectivamente que durante el cuarto de siglo anterior, la Marina Peruana se convirtió en una fuerza de naves pequeñas, cediendo su posición de prestigio como la cuarta marina más grande Latinoamericana a Venezuela, y descendió a la sétima posición, entre Colombia y la República Dominicana, en la liga de las potencias navales Latinoamericanas.

Durante este período, la fuerza fluvial de la Marina se desarrolló considerablemente, recibiendo dos grandes nuevas cañoneras fluviales, **Marañón** y **Ucayali**, de Thornycrofts, en 1951. Más de dos docenas de pequeñas embarcaciones fluviales fueron también sumadas a la flotilla del Amazonas en esa época.

Durante los años 50 fue desarrollada una capacidad de asalto anfibio. El LST **Chimbote** fue adquirido de una fuente comercial y se sumó a la flotilla de los LST en 1951, para ser seguido por un segundo LST el **Paita** en 1957. Al año siguiente, la Infantería de Marina, que había sido desactivada al final de la Guerra del Pacífico, fue resucitada con el ligeramente engañoso título de "Guarnición de Marina Nº 1", contando inicialmente con alrededor de 1,000 hombres entre todos los rangos (o sea alrededor del 15º/o del total de efectivos de la Marina). Estas unidades combinadas de defensa de costa y artillería antiaérea, fueron equipadas "inter alia" con algunos cañones remolcados M3 de 155 mm. de Estados Unidos y armas A/A M3 de 3 pulgadas. Fue equipado un batallón de asalto anfibio con fusiles FAL de FN y sus armas de apoyo de infantería; fueron dispuestos también tres LCU y 10 LCA en adición a los buques de desembarco, aunque los LST fueron separados alrededor de 1960, dos LSM, el **Atico** y el **Lomas**, habían sido sumados a la fuerza anfibia de la Marina en el año anterior.

El tren de soporte logístico de la Marina también se expandió significativamente durante este período; los petroleros **Sechura** y **Talara**, fueron entregados en 1954 para ser seguido por el buque de

abastecimiento **Organos**, un hermano cercano del **Cabo Blanco**, en 1958.

También en 1958 el petrolero **Zorritos**; un gemelo del **Sechura** fue completado en el Callao, siendo la primera embarcación mayor de la Marina Peruana en ser construída localmente. Como un aparte especial, reviste nota de mérito la famosa balsa "Kon-Tiki", sobre la cual Thor Herardhal cruzó el Pacífico en 1947, la que fue construída en la Base Naval del Callao por personal del astillero y empezó su histórico viaje con la asistencia del remolcador de salvataje peruano **Guardian Ríos**.

Durante los 50, igualmente, el Perú empezó a reclamar jurisdicción sobre aguas territoriales extendidas 200 millas hacia el Oeste en el Pacífico, anticipándose así al ahora grandemente aceptado concepto de la zona económica de las 200 millas, y ganó alguna considerable notoriedad internacional cuando la Marina Peruana arrestó a toda la flota pesquera y ballenera de Onassis que operaba dentro de esos límites.

Con los años 50, casi a la vez, los submarinos clase "R" y las lanchas patrulleras clase CS comenzaron a desaparecer de la lista de la Marina, junto con el viejo petrolero **Pariñas** y el transporte **Rímac**.

Para remediar la falta de buques de guerra mayores, y restaurar de algún modo el balance de su inventario de buques, la Marina Peruana compró los cruceros clase Colony de la Marina Real Británica, el **New-foundland** y el **Ceylon**, en 1958 y 1960 respectivamente. Estos buques recibieron los tradicionales nombres de **Grau** y **Bolognesi** . También en 1960 el destructor clase Fletcher **Benham** fue transferido de la Marina de los Estados Unidos y recibió el igualmente tradicional nombre de **Villar** para ser seguido de su gemelo "Isherwood", renombrado **Guise**, en 1961.

En 1960 dos barreminas de flota (con el equipo barreminas retirado y convertidas en corbetas antisubmarinas) fueron transferidas y se les dió el nombre de "Galvez". y "Diez Canseco", y la fragata con el mismo nombre fue retirada. El número del personal, incluídos la Infantería de Marina, estaba ahora en 6,250 hombres.

1963 vió el arribo del Servicio Aeronaval, originalmente como una fuerza de helicópteros equipados con ocho Bell 47, para más tarde ser expandida y abarcar aeronaves de ala fija. Este año también vió la re-introducción de la presencia naval peruana en el Lago Titicaca siguiendo a la formación de una fuerza naval por Bolivia.

A medida que los 60 progresaban las adquisiciones de nuevo material, consistente en su mayor parte de embarcaciones pequeñas tales




como seis lanchas patrulleras rápidas de la clase Velarde, completadas por Vosper en 1965, y una embarcación auxiliar y de servicio tales como el transporte de ataque **Independencia** (ex-USS **Bellatrix**) y el petrolero (construído localmente) **Talara**, ambos también adquiridos en el mismo año. Las fragatas **Ferré** y **Palacios** fueron suprimidas en 1966, sus nombres fueron dados a dos destructores clase Daring, **Diana** y **Decoy** comprados a la Marina Real Británica en el año 1969 y entregadas luego de ser completamente recorridos, cuatro años después. A medida que la década terminaba, las relaciones con los Estados Unidos se hicieron tirantes, siguiendo las expropiaciones de los intereses de petróleo de los Estados Unidos y la captura de naves de Estados Unidos aprehendidas pescando dentro de su mar haciendo cumplir rigurosamente la zona territorial de las 200 millas. El número del personal continuaba incrementándose, hasta establecerse en 7,200 hombres en 1968.

Los años 70 fueron un período de expansión dramática en todas las Fuerzas Armadas Peruanas, y no lo fue menos para la Marina, conforme se endurecian las actitudes sobre disputas territoriales de larga duración con Ecuador y Chile. En 1971 fueron ordenados dos submarinos tipo 1200 (209) en Alemania, el **Islay** y el **Arica**, que entraron en servicio en 1974 y 1975 respectivamente. Otro par, llamados

Casma y Antofagasta fueron ordenadws en 1976 para ser seguidos de dos más, el Pisagua y el Blume*, un año después. Al aumento de la fuerza submarina de seis unidades· la más grande ya en Latino América, en 1975 dos submarinos tipo Guppy 1A, el Atule y el Sea Porcher, renombrados Pacocha y La Pedrera respectivamente, fueron obtenidos de la USN, una tercera nave de este tipo fue comprada como repuesto el año siguiente.· El escuadrón de cruceros estaba también ahora duplicado en número con la compra del De Ruyter, renombrado Grau, de la Marina Real Holandesa en 1973, seguido de la adquisición de su buque gemelo el De Zeven Provincien, renombrado Aguirre, tres años después. Con la compra del De Ruyter, el Newfoundland fue renombrado Capitán Quiñones pero sobrevivió en servicio solo tres años más, para ser separado en 1979.

Tocó entonces el turno de la Flotilla de Destructores para su refuerzo. En 1978 el destructor holandés Holland fue comprado y renombrado García y García. Los destructores sobrantes de este tipo, excedentes ahora de los requerimientos de la Marina Real Holandesa y obsoletos para los standarts europeos, el Utrecht, Limburg, Amsterdam y el Groningen, fueron adquiridos en el año 1980/81, recibiendo los respectivos nombres de Castilla, Capitán Quiñones, Villar y Gálvez.

Con el nombramiento del nuevo Villar el viejo buque del mismo nombre fue suprimido para desguazarlo. Bastante más importante que esta numéricamente impresionante colección de buques antiguos, fueron las dos fragatas clase Lupo, la Carvajal y la Villavisencio, completadas en Italia en 1979, para ser seguidas de seis lanchas rápidas misileras, la Velarde, Santillana, De los Heros, Herrera, Larrea y la Sánchez Carrión, construídas en Francia en 1980/81.

El número del personal continuaba en expansión, pasando la marca de los 10,000 en 1977.

---

* No es exacta la referencia; el nombre que se le dió a esta unidad es Chipana, en recuerdo del primer enfrentamiento naval en la guerra de 1879. (N. del E.).

## CUARTA PARTE

## LA MARINA PERUANA EN LOS AÑOS 80

La moderna Marina Peruana está organizada ahora en dos principales entidades: la Fuerza Naval del Pacífico y la Fuerza Fluvial del Amazonas, y tres elementos subsidiarios: la Fuerza de Patrulla del Lago Titicaca, el Servicio Aeronaval y la Infantería de Marina. Existe también el Servicio de Guardacostas, un servicio separado, subordinado a la Marina y organizado en 1975. El cuartel general de la Marina está en Lima. Si bien con mucho, la más importante instalación naval de la costa está en el Callao, la cual es el Cuartel General de la Fuerza Naval del Pacífico. Aquí se encuentra el principal arsenal naval con un dique seco y tres diques flotantes, un taller de reparaciones flotante y una grúa flotante de 120 toneladas de capacidad, las barracas navales, la Base Aeronaval, la Base de la Infantería de Marina y la mayor parte de las instalaciones de entrenamiento, incluyendo la Escuela Naval de La Punta. Hay una Base de submarinos en San Lorenzo y una Estación Naval menor en Talara. La Fuerza Fluvial del Amazonas, la cual realiza mucho trabajo no militar, tal como la provisión de servicio médico y educacional para la población civil del Oriente, tiene su Cuartel General en Iquitos donde hay un pequeño varadero y un dique flotante de 600 tons. de capacidad. Hay también una base fluvial secundaria en Madre de Dios. La Fuerza de Patrulla del Lago Titicaca está basado en Puno con un deslizadero y facilidades limitadas de reparación.

La fuerza principal de la moderna Marina Peruana descansa en dos fragatas de misiles guiados Lupo, los cuatro submarinos tipo 1200 y las seis lanchas misileras clase Velarde. Esta será además reforzada con la terminación de dos Lupo remanentes y de dos submarinos todavía en construcción, no presentándose nuevas significativas construcciones a ser contempladas. Esto podría parecer que la Marina está algo sobreexpansionada así misma económicamente en la orgiástica obtención de material obsoleto los pasados tres años. De lo más moderno, los dos destructores ex-clase Daring, los cuales han tenido tres recorridos mayores y están ahora equipados con misiles y helicópteros, son por mucho los más usados. De los tres cruceros todavía en vigor, la retención de los cuales puede solamente ser justificada como un balance de las tres similares reliquias retenidas por el enemigo potencial más poderoso del Perú, Chile, solamente el Aguirre, el cual ha sido modificado para servir como un portahelicópteros, es de algún valor militar real en las condiciones contemporáneas. El valor militar de los cinco destructores ex-holandeses, los cuales son contemporáneos en

tiempo con los Daring y que no han tenido un proceso de modernización comparable, es muy difícil de justificar.

Los destructores restantes clase Fletcher parecen destinados a seguir a su hermano gemelo en ser unn montón de fierros en un futuro cercano mientras que los dos Guppy y los cuatro submarinos clase Mackerel, (los últimos renombrados **Dos de Mayo**, **Abtao**, **Angamos** e **Iquique** poco después de la botadura del segundo par en 1957) podrán difícilmente sobrevivir mucho tiempo después de la terminación de los faltantes tipo 1200. Los cinco buques de desembarco (otro LST fue adquirido de una fuente comercial en 1977) parecerá proveer una adecuada capacidad de asalto anfibio para alguna posible eventualidad mientras que un tren de flota de dos transportes y seis petroleros pueden parecer un adecuado soporte para propósitos logísticos. Una sorprendente carestía en la Marina Peruana, si hay alguna previsión, es el equipo para guerra de minas, aun cuando los dos veteranos barreminos costeros, **Bondy** y **San Martín**, fueron retirados sin reemplazo en 1974. Los orígenes heterogéneos de la flota actual representan algo así como una pesadilla logística y el mantenimiento de algunas de las naves más viejas deberá convertirse en un dolor de cabeza mayor en un futuro previsible.

Numéricamente, a la fecha, la Marina Peruana es verdaderamente impresionante. Vista en el contexto Latino Americano, se presenta como una formidable fuerza naval. El equipo adquirido en los años 60 restableció a la Marina a su tradicional cuarta posición después de Argentina, Brasil y Chile, mientras que la combinación de las nuevas construcciones recientes y las compras de segunda mano le han permitido desplazar a Chile del tercer lugar, y casi retar a la Argentina por el segundo. Esta última perdió el primer lugar ante Brasil a mediados de los 1970. Los únicos enemigos probables del Perú son Ecuador y Chile. En el mar, el Perú supera a ambos, a Chile y Ecuador por pares, en modernos submarinos y pronto tendrá una superioridad cercana de 3:1 en esta área. Sus dos fragatas Lupo, con misiles guiados, son ambas más modernas y cualitativamente superiores a las dos Leanders modificadas de Chile y desplazará cualitativamente a las seis corbetas misileras de Ecuador, ninguna de las cuales está aún en servicio. Los tres países están más o menos igualados en lanchas rápidas misileras, teniendo cada uno seis.

Como se observó, tanto Perú como Chile tienen tres cruceros obsoletos por cabeza. La Marina Ecuatoriana no tiene nada comparable. Chile y Perú tienen, cada uno, dos viejos destructores reacondicionados para ser portadores de misiles, mientras que, otra vez, Ecuador no tiene buques comparables en su Marina.

En destructores obsoletos y submarinos, el Perú tiene la primacía definitiva con seis de los primeros, ocho de los últimos para lo;

cuatro viejos destructores y un submarino de Chile, y los dos viejos destructores clase Gearing de Ecuador; e incluso permite apoyar el aparente mal gasto de dinero del Perú en buques obsoletos.

La fuerza fluvial del Amazonas, la cual es improbable que se enfrente a un enemigo extranjero (completamente envuelta en la acción cívica y actividades de rutina), está ahora reducida a cinco cañoneras (las antiguas Napo, Iquitos y Coronel Portillo, habían sido finalmente retiradas durante los 1960 después de algunos 90 años de servicio continuado), a las que se suman alrededor de 20 pequeñas patrulleras, dos transportes de río, tres buques hospitales, una cisterna de agua y algunos remolcadores.

En el Lago Titicaca, dos antiguas cañoneras, que datan increiblemente desde antes de la Guerra del Pacífico, han sido resucitadas y reacondicionadas. Estas están apoyadas por alrededor de una docena de pequeñas lanchas patrulleras y un buque hidrográfico.

Los Guardacostas, el elemento más joven de las fuerzas navales, han adquirido dos barreminas de Estados Unidos Gálvez y Diez Canseco, operados anteriormente por la Marina, así como las seis lanchas patrulleras rápidas construídas por la Vosper en 1965 y las dos PGM (patrulleras de bahía) transferidas de la Marina Norteamericana en 1966, más una más grande y 15 pequeñas patrulleras.

El Servicio Aeronaval, desde sus pequeños inicios en 1963, está ahora firmemente reestablecido. Su principal fuerza operacional consiste en nueve Trackers Grumman y dos Fokker F27 Marítimos, seis C-47 y una Piper Azteca que preveen un normal apoyo de transporte, principalmente para el traslado de personal naval entre el Callao e Iquitos, mientras que el entrenamiento está llevado sobre seis Beech T-34C Turbo Mentors.

Una gran fuerza de helicópteros opera cuatro Sea Kings, seis Agusta Bell 212, dos Alouette III, cinco Bell 47, seis Bell UH-1 y diez Bell Jet Rangers. Por lo menos 42 Mi-8 son también supuestos de estar almacenados.

Sorpresivamente, dado el espectacular crecimiento del inventario de buques de la Marina en los pasados 15 años y el incremento del potencial humano disponible total al presente nivel, de aproximadamente 21,000 hombres, la Infantería de Marina ha permanecido relativamente modesta desde su reactivación en 1958. Basado todavía en un solo batallón de infantería de marina reforzado, está sin embargo extremadamente bien equipada contando con lanzadores de cohetes y cañones dobles A/A de 20mm Sp mezclado con sus armas de apoyo en adición a las ametralladoras FN MAG, morteros de 81 mm y 120mm y RCL de 106 mm y éstos montados en alrededor de 50 APC anfibios

brasileños Chaimite que le dan un alto grado de mobilidad y notable potencia. El total del personal de la Infantería de Marina, incluyendo sus unidades de seguridad, suman ahora 1400 aproximadamente, o sea menos que el 7o/o del total del personal de la Marina.

Contando con más del doble de poder en menos de diez años, el futuro de la Marina Peruana es difícil de predecir. Todo el gasto de defensa ha alcanzado una proporción no realista del PNB (Producto Nacional Bruto) bajo la sucesión de gobiernos militares los cuales ocuparon el cargo entre 1968 y 1980. El presente programa de expansión parece haber corrido fuera del espectro económico y un período de ahorro (economía) parece probable una vez que se haya completado la ejecución de dicho programa. A despecho de la calidad heterogénea y el carácter anticuado de mucho de su equipo, la Marina Peruana en su posición actual está más que competente para disuadir algún agresor desde dentro de Latinoamérica y de hecho es un instrumento efectivo de política exterior. Habiendo llevado su poderío al más grande nivel que en cualquier otra época en sus 156 años de historia y hallándose firmemente constituída, asimismo, como la tercera potencia naval en Latinoamérica, la Marina Peruana puede mirar hacia adelante, a un futuro algo incierto, con confianza.

## NOTA SOBRE EL AUTOR

Adrian English ha estudiado asuntos militares y navales latinoamericanos por más de 20 años y es reconocido internacionalmente como un experto en este campo, teniendo material publicado que ha sido traducido en seis idiomas. Por algunos años colaboró en la preparación anual del Janes Fighting Ships, el IISS y el Balance Militar y está actualmente preparando un libro sobre las Fuerzas Armadas de las 20 Repúblicas Latino Americanas.

Traducido de la Revista NAVY INTERNATIONAL, Número de Noviembre de 1981 - Páginas 653-657

## NOTA DEL TRADUCTOR

Aunque el presente artículo data de cuatro años atrás, es interesante observar el punto de vista de una persona entendida que, desde su posición (externa e imparcial) ha recopilado información algunas de ellas poco conocidas sobre nuestra Marina de Guerra, a la vez que se permite analizar con relación al contexto latinoamericano, y, a pesar de haber variado la realidad de algunas de sus afirmaciones, no deja de tener vigencia muchos aspectos de su exposición.

# Realidad y Proyecciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas

* Elaborado en base a la conferencia sustentada por el Capitán de Navío AP Marcos Bravo Velarde en la Escuela Superior de Guerra Naval.

## 1. CONSIDERACIONES PREVIAS

El Poder Marítimo, como componente del Potencial Nacional, se sustenta en dos grandes pilares, los Intereses Marítimos y el Poder Naval.

Los Intereses Marítimos se hallan representados por nuestras rutas comerciales oceánicas por las que se realiza el intercambio comercial de importación y exportación del país; rutas que, por lo mismo, son de vital importancia para la flota mercante nacional; se hallan también representados por la presencia y explotación de los recursos hidrobiológicos, este último con el concurso de la flota pesquera nacional; igualmente, por la tenencia y aprovechamiento de las riquezas minerometálicas del zócalo continental; también, por las industrias para la construcción y mantenimiento de la infraestructura marítima, ésta, comprensiva también de la fluvial y lacustre. Añádase a todo ello el empleo de las vías acuáticas para las actividades con embarcaciones deportivas.

El Poder Naval es la suma y componencia de las fuerzas y unidades bélicas operantes en el dominio marítimo de un país. Haremos extensivo este concepto, en el caso peruano, a las realidades de nuestras zonas fluvial, en el nor-este, y lacustre, en el altiplano sudoriental.

Y así como el Poder Naval se manifiesta y ejerce a través de las Fuerzas Navales operativas, los Intereses Marítimos manifiestan su autoridad y tienen concreta fisonomía en la organización del Servicio de Guardacostas, creado con la específica finalidad de proteger los Intereses Marítimos, evitando con ello que las unidades estrictamente navales pudieran verse comprometidas —en los casos que fueren— a los riesgos que el Derecho Internacional impone a estas unidades en las áreas fronterizas y/o circunstancias de contactos con unidades de bandera extranjera. A estas consideraciones podrían añadirse la economía que implica el menor gasto en la adquisición y operaciones de sus unidades, que representan mucho menos costo comparado al de las unidades navales.

## 2.a. MISION DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

Por Decreto Ley Nº 17824, de 23 de setiembre de 1969, se creó en el Perú el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas sobre la base de la organización de capitanías existente desde años atrás, existencia ésta que se extiende a la época anterior a nuestra independencia. Esta ley señala, dentro de sus considerandos, que la Marina en cumplimiento de su misión constitucional y por mandato de su propia Ley Orgánica tienen el potestad y responsabilidad de fiscalizar el tráfico acuático, ejerciendo jurisdicción sobre las aguas de la costa, los puertos y las actividades marítimas, fluviales y lacustres, cumpliendo las funciones de policía marítima a través de las capitanías de puerto, extendiendose estas funciones al salvamento y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, también a la represión del contrabando y de cualquier otra actividad ilícita en el ámbito de su jurisdicción, así como también al control y protección de los recursos y riquezas naturales. Esta potestad y responsabilidades lo ejerce la Marina a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de modo que la misión de este cuerpo y organismo, en forma general, se sintetiza en "Ejercer jurisdicción naval de control, vigilancia, seguridad y protección sobre las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como sobre los recursos y riquezas naturales existentes en el ámbito acuático con el fin de cumplir y hacer cumplir las leyes nacionales e internacionales en vigencia".

## 2.b. AREAS JURISDICCIONALES

Como se observará por lo expuesto anteriormente la misión asignada a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es tan amplia como su propia jurisdicción geográfica que, prácticamente, abarca todo el territorio nacional; por lo mismo, para cumplir con esta vasta misión requiere de una gran infraestructura tanto en lo personal cuanto en lo material.

De este modo, los ámbitos geográficos en los que debe ejercer sus funciones el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas se hallan señalados así:

1. En el mar jurisdiccional hasta 200 millas de la costa y en los ríos y lagos navegables.
2. En las islas dentro de nuestras aguas jurisdiccionales en nuestro dominio marítimo y en el Lago Titicaca.
3. En las costas y playas hasta la línea de más alta marca, así como en los ríos y lagos hasta la línea de la más alta crecida ordinaria.
4. A bordo de los buques peruanos y extranjeros, que no sean de guerra, dentro de nuestras aguas.

5. A bordo del buque de bandera peruana en el mar libre y en aguas y puertos extranjeros, en los casos que, de acuerdo al Derecho Internacional Público, no sean de competencia del Estado jurisdiccional local.
6. En las fronteras marítima, fluviales y lacustre internacionales.

En el área estrictamente nacional, prácticamente abarca casi todo nuestro territorio, cubriendo una extensión de 1'140,546 Km2, lo que equivale a un 90o/o de la superficie del país, comprendidos en ella un litoral de 1,200 millas de longitud en el que se asientan puertos, bahías, caletas y playas, aproximadamente 5,500 millas de ríos navegables y 8,400 km2 de lago.

El área jurisdiccional de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas tiene una división racional basada en 11 Distritos de Capitanías, de los cuales 6 son marítimos, 4 fluviales y 1 lacustre. Subordinados a estos Distritos de Capitanías existen 22 Capitanías de Puerto Mayor y 33 Capitanías de puertos menores, a través de las cuales la Dirección General de Capitanías y Guardacostas cumple sus funciones dentro del ámbito nacional. (Ver Cuadro Nº 1).

## 2.c. LAS FUNCIONES DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS

De la misión que ya se ha señalado anteriormente pueden deducirse las funciones del Cuerpo de Guardacostas. Son las siguientes:

a. Vigilar el cumplimiento de las leyes y disposiciones nacionales e internacionales y la protección de la vida humana en el mar.
b. Ejercer acciones de control y vigilancia del litoral y del tráfico acuático en las áreas de su jurisdicción.
c. Ejercer acciones de seguridad y vigilancia en las aguas de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de su jurisdicción, interviniendo en la remoción, extracción y demolición de buques, aeronaves, o sus restos flotantes, de bandera nacional o extranjera que se hayan hundido o encallado, o permanezcan a la deriva, constituyendo un peligro para la navegación acuática respectiva.
d. Intervenir en la asistencia y salvamento de buques, aviones, vidas y bienes, en sus aguas jurisdiccionales.
e. Colaborar, en estrecha coordinación con la Dirección de Hidrografía y Navegación, en el establecimiento y mantenimiento de los servicios de faros, balizas, señalamiento de derrelictos, obstáculos y peligros a la navegación.
f. Reprimir el contrabando en las aguas del dominio peruano.
g. Cumplir y hacer cumplir el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional.
h. Prestar apoyo a las autoridades legítimas y competentes en todo cuanto se relaciona con las específicas funciones del Cuerpo.

i. Prestar auxilio en los casos de inundaciones u otros siniestros.
j. Colaborar en el control de averías y la lucha contra incendio en los puertos, buques y embarcaciones.
k. Controlar y proteger los recursos y riquezas existentes en las aguas de dominio peruano, y sus respectivos suelos y subsuelos, haciendo cumplir las leyes vigentes sobre explotación y preservación de las mismas.

## 3. ORGANIZACION

Por Resolución Suprema Nº 12-73, de 3 de enero de 1973, se aprobó la organización de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la misma que desde el punto de vista orgánico se ajusta a las necesidades de la Dirección para que ésta cumpla su misión, desarrolle sus funciones y pueda ejercer la jurisdicción que le corresponde a lo largo y ancho del país.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas está conformada por la Alta Dirección, en la que el Director General ejerce la Jefatura, y la Sub-Dirección; en la que el Sub Director tiene a su cargo la supervisión y coordinación de la labor de los diversos organismos.

La Alta Dirección tiene un organismo de control que es la Inspectoría, cuya responsabilidad es que todos los organismos que integran la Dirección cumplen con las metas y objetivos trazados, así como que desarrollen sus actividades de acuerdo a las normas establecidas.

Igualmente la Alta Dirección cuenta con un Consejo Consultivo en cuya constitución participan representantes de todas las actividades relacionadas con la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, vale decir, la Asociación de Armadores del Perú, la Asociación de Armadores Pesqueros, las asociaciones de capitanes y tripulantes mercantes, las asociaciones de índole naútica y deportiva, las asociaciones de pescadores, etc. La finalidad primordial de este Consejo es prestar asesoramiento a la Alta Dirección.

La Dirección de Comunicaciones Marítimas es un organismo últimamente instituido. Corresponde a su responsabilidad el operar, dentro de la jurisdicción nacional, las Estaciones Costeras y mantener las comunicaciones marítimas, en otras palabras, enlazarse con los buques mercantes que ingresen o vayan a ingresar a aguas peruanas y prestarles asistencia en cuanto a comunicaciones en caso de emergencia, o cuando, por razones de sus operaciones comerciales, requieran comunicarse con las oficinas de sus agentes marítimos, de sus armadores y/o las autoridades. Esta Dirección cuenta con los Departamentos de Estaciones Costeras y de Inspecciones Radiotelegráficas.

Como organismo de apoyo cuenta con la Dirección de Administración, la que tiene como función principal el velar para que toda la organización cuente con los recursos humanos y materiales necesarios para que opere eficientemente.

La Dirección de Control de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustre tiene como función importante velar por el cumplimiento de las normas de las actividades de la Marina Mercante, de la pesca y de los deportes náuticos, principalmente, así como velar por la protección y conservación de los recursos hidrobiológicos.

La Dirección de Seguridad y Vigilancia Marítima, Fluvial y Lacustre tiene a su cargo el hacer cumplir las directivas de la Superioridad Naval relacionadas con la vigilancia marítima, el control del tráfico marítimo, las acciones de búsqueda y salvamento; igualmente, velar por que se observen las normas nacionales e internacionales de seguridad marítima.

**Distritos de Capitanías y División de Patrulleras.**

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas para ejercer su vasta función en todas las áreas bajo su responsabilidad cuenta con dos largos brazos que le permiten llegar y alcanzar a todos los lugares y confines del país. Estos brazos son, de un lado, los Distritos de Capitanías, que con sus capitanías de puerto subordinadas son las bases estacionarias distribuidas en todo el ámbito de su jurisdicción; en el otro lado se tiene a la División de Patrulleras Guardacostas, las que, por sus características de su movilidad, tienen capacidad de hacer efectiva la labor de control sobre todos y cada uno de los puertos de nuestra área marítima, fluvial o lacustre.

## 4. CONTROL DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES Y LACUSTRES

Esta es un área de responsabilidad cuyas funciones permiten que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas pueda cumplir con sus misiones en el campo normativo y administrativo. En él se formulan las disposiciones necesarias para la eficiente protección de los intereses marítimos así como para velar por el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales promulgadas, principalmente, por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas que, como sabemos, se ocupa exclusivamente de asuntos marítimos y, en particular, de la seguridad de la navegación y de la prevención de la contaminación marina.

El control que se ejerce considera los siguientes sectores:

a. Marina Mercante

Este sector orienta sus acciones al control de la Marina Mercante desde el punto de vista material, personal y el de las empresas dedicadas al tráfico y comercio marítimos.

El aspecto material tiene que ver con la inscripción de todas las naves y los procedimientos para su nacionalización, así como los aspectos de compra y venta. En lo personal tiene que ver con los oficiales y tripulantes desde su inscripción, considerando sus promociones e interviniendo también en su formación. Tocante a lo de las empresas, deben considerarse las agencias marítimas que representan a los armadores ante la autoridad marítima

Igualmente, en lo que concierne al aspecto material, es decir en cuanto al número y tenencia de buques, corresponde expresar que, hoy por hoy, nuestra Marina Mercante cuenta con una apreciable cantidad de unidades, dentro de las cuales existen registrados y operan barcos de carga general, graneleros y buques tanques que se encuentran cubriendo las diversas rutas del mundo.

b. Pesca

Este sector está destinado al control del material y del personal de pesca, así como al control de embarcaciones extranjeras con permiso para pescar en aguas nacionales. Al igual que en Marina Mercante, en el campo de pesca se controla a las embarcaciones desde su inscripción, nacionalización y compra y venta, así como en los aspectos del personal respecto a su inscripción y su preparación

Existen más de 7,000 embarcaciones, de las cuales la mayoría son de pesca artesanal, constituyendo un importante rubro de actividad dentro de nuestro Potencial Marítimo, que es necesario desarrollar y tecnificarlo. En este grupo de embarcaciones es donde se presentan mayor número de problemas, sobre todo en el aspecto de seguridad, produciéndose frecuentemente pérdidas y siniestros.

c. Náutica Deportiva

Sector también de nuestros Intereses Marítimos, viene siendo actualmente objeto de atención. El año pasado se creó el Departamento de Náutica Deportiva, con tareas especiales para lograr la inscripción

de todo personal náutico deportivo y sus embarcaciones. Asímismo, se coordina con la Escuela Nacional de Marina Mercante para prestarse cursos de capacitación a este personal.

Una de las mejores formas de crear la conciencia marítima es a través de los deportes náuticos; es por eso que a partir de 1983 la Dirección General de Capitanías y Guardacostas está tratando de impulsar esta parte de nuestro Potencial Marítimo.

d. Riberas y Zócalo Continental

En este campo se establecen las normas de control de instalaciones marítimas, fluviales y lacustres, así como de las que ocupan áreas ribereñas al mar, ríos y lagos; igualmente, la adjudicación de terrenos ribereños, de acuerdo a la nueva Ley de Municipalidades.

c. Contaminación Marina

Su propósito es la protección de nuestra ecología marina. Ultimamente se ha implementado en él un Departamento especializado en el Control de la contaminación; en él se busca tomar conciencia, a nivel nacional, de la importancia del control de la contaminación marina. En este sentido se han aprobado normas internacionales y se están dictando, también, disposiciones nacionales para evitar este tipo de contaminación. En torno a esto la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha contribuido para la compra de una lancha rastreadora anti-contaminación, la misma que se encuentra en la Comandancia General de la Base Naval del Callao, utilizándosela en la limpieza de la rada exterior.

En este campo se puede señalar como un aspecto importante la elaboración de un Plan Nacional de Contingencia en coordinación con el Proyecto DETRANSMAR, que, básicamente, consistirá en establecer una organización con capacidad de emplear los recursos del país y de los diversos sectores ministeriales para combatir una eventual contaminación de proporciones catastróficas y que rebasen las posibilidades de la Dirección de Capitanías y Guardacostas.

f. Inspecciones Técnicas

Este es un campo técnico donde se realizan las inspecciones de seguridad, de acuerdo con los Convenios Nacionales e Internacionales a las embarcaciones e instalaciones relacionadas con los campos señalados anteriormente, vale decir, Marina Mercante, Pesca, Náutica Deportiva y equipos que deben llevar los buques para evitar los hechos de contaminación.

## 5. SEGURIDAD Y VIGILANCIA MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

Esta es un área de responsabilidad cuyas funciones hacen que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas pueda cumplir su misión.

Está dividida en cuatro sectores, a saber:

### a. Policía Marítima

Que se lleva a cabo de acuerdo con las Directivas que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha emitido para vigilancia de nuestro mar, ríos y Lago Titicaca. Para ejercer este campo de seguridad se cuenta con personal de guardacostas en todas las Capitanías de Puerto para velar por el cumplimiento de las disposiciones legales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre; igualmente, se cuenta con las unidades de las diversas flotillas de patrulleras, con las cuales se conserva un despliegue permanente. Merced a éstas se mantiene, pues, un desplazamiento continuo de unidades guardacostas en las fronteras marítimas del norte y del sur, que son áreas vulnerables y las más susceptibles de ser violadas por las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera.

### b. Búsqueda y Salvamento

Siendo la Dirección General de Capitanías y Guardacostas responsable de la seguridad de la vida humana en el mar, en armonía con el Convenio de Hamburgo 1979 se ha formado un Centro de Coordinación de Búsqueda y Salvamento con sede en el Callao y Sub-centros de coordinación de búsqueda y salvamento con sede en cada Distrito de Capitanías y que opera de acuerdo a las Directivas que se han emitido al respecto, empleando como medios principales para el cumplimiento de estas tareas a las unidades de las Flotillas Patrulleras. Es importante destacar que para las operaciones de Búsqueda y Salvamento es necesario contar con unidades aéreas; es así que dentro de las posibilidades que le permiten sus tareas a la Fuerza de Aviación Naval, se cuenta con el apoyo importante de dichas unidades aeronavales.

Desde que está funcionando el Sistema de Búsqueda y Salvamento como tal, se ha participado en diversos operativos con resultados positivos.

### c. Control de Tráfico Marítimo

De conformidad con la Resolución Ministerial Nº 1079-73 del 3 de Agosto 1973 y en armonía con la Ley Orgánica de la Marina de

Guerra del Perú y la propia Ley del Cuerpo de Guardacostas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas tienen a su cargo el Control de Tráfico Marítimo en época normal, y bajo esta base se han promulgado las Resoluciones Directorales correspondientes que obligan a todo los buques, que no sean de guerra, y de todas las banderas del mundo a comunicar su ingreso a aguas peruanas.

Cuando un buque va a ingresar a aguas peruanas, bien sea por la frontera marítima Norte, Sur o por la Occidental, éste tendrá que comunicarse con la Estación Costera de Paita, Mollendo o Callao, según sea el caso, con la finalidad de dar su posición y demás datos requeridos. Como se verá el Sistema de Control de Tráfico Marítimo está basado fundamentalmente en las comunicaciones; en consecuencia, se depende mucho de la eficiencia de dichas estaciones. Desde el año que asumió esta responsabilidad se ha obtenido un mejor control. Asimismo, se han generado dispositivos que obligan a todos los buques nacionales así como a las unidades de la Comandancia General de Operaciones Navales informar al Centro de Control Operacional de la presencia de todo contacto que aviste, a fin de verificar que los buques den cumplimiento a las disposiciones de Control de Tráfico marítimo. Aquellos buques que se detecten que no han comunicado su ingreso a aguas jurisdiccionales son sancionados con multas, como medida punitiva para obligar a todos los buques que no sean de guerra a que cumplan con las disposiciones de control de Tráfico Marítimo.

## 6. APOYO FINANCIERO Y ADMINISTRACION DE LOS RECURSOS

Hemos visto que la misión asignada y las tareas que debe cumplir son vastas y muy amplias y que éstas deben ser cumplidas a todo lo largo y ancho del país, y a veces fuera del área de aguas territoriales.

Para mantener esta organización se requiere de un presupuesto que permita mantener las flotillas de patrulleras, repararlas, operarlas con los altos costos de combustibles, asimismo los locales de capitanías y casas para su personal en muchos lugares donde no se tiene infraestructura propia, mantener una flota de vehículos y renovarla periódicamente; pagar los haberes del personal civil y muchos otros más.

Para mantener el presupuesto que hemos indicado anteriormente es necesario contar con las fuentes de recursos, que básicamente se obtienen de aquellas actividades de los intereses marítimos que la Organización de Guardacostas brinda, así como los servicios inherentes a sus actividades, siguiendo la filosofía de que la Organización Guar-

dacosta debe crecer conforme se vayan desarrollando los intereses marítimos, cuyas actividades deben contribuir a dicho crecimiento.

## 7. PROYECCION FUTURA

Hasta acá hemos tratado de mostrar cuál es la realidad de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas; hemos tenido la ocasión de señalar cuáles son las bases que originan la Organización Guardacostas; hemos analizado la amplia misión que le ha sido impuesta, así como las múltiples funciones que debe cumplir en su extensa jurisdicción del mar, ríos y lagos navegables.

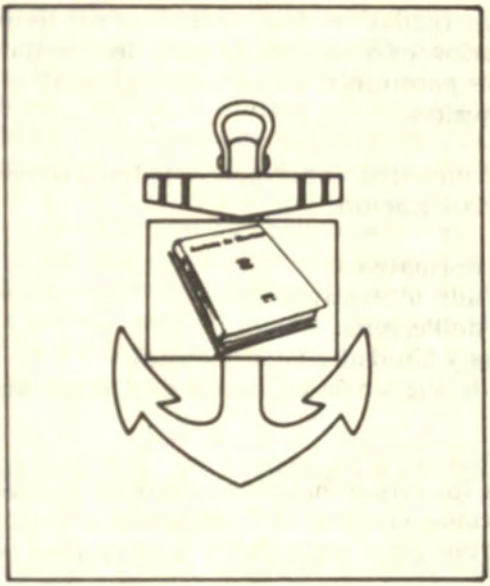
De las metas fijadas se desprenden los requerimientos concretos, los que al lograrlos irán incrementando los medios del Servicio de Guardacostas que permitirán un aumento gradual en el grado de cumplimiento de su misión.

Estos requerimientos concretos, pueden presentarse de acuerdo con la siguiente clasificación:

a) Aspectos normativos
b) Aspectos administrativos
c) Aspectos de Personal
d) Patrulleras y Unidades Guardacostas
e) Sistemas de Vigilancia y Control de Tráfico Marítimo.

De acuerdo a los requerimientos concretos indicados, la proyección futura de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas resulta la más idónea para preservar la seguridad y la integridad de la nación y el territorio.

# Revista de Marina



1985

# MEXICO Y PERU: resonancias de una gran confraternidad hispanoamericana

*Capitán de Navío AP (r)*
*Jorge Portella Roca*

En agosto de 1979, el entonces agregado naval a la Embajada de México en el Perú, hoy Alm. Raúl Alcalá Martínez, al ser condecorado por el Ministro de Marina, Valm. Carlos Tirado Alcorta, con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, expresŵ: "Es un honor para mí, señor Ministro, recibir esta condecoración de la Armada Peruana, que tiene el honor de tener como a uno de sus hijos al Gran Almirante Miguel Grau Seminario, el Caballero de los Mares... Por eso es una alta distinción para mí recibir tan digna presea, la que sabré llevar con orgullo y honor". Añadiendo después: "En la Marina de mi país, en la primera década del siglo pasado, se hicieron presentes dos marinos peruanos, el capitán de navío Eugenio Cortés y Asúa y otro de apellido Davis. LLegaron a México a bordo de una nave destinada a ponerse a órdenes del virrey de entonces; pero alentando en ellos la causa de la libertad americana se pasaron a las filas insurgentes y tripularon las primeras naves mexicanas. Sobrevenida la independencia, por el Gobierno que se instauró fueron enviados en comisión a los Estados Unidos de Norteamérica con el encargo de adquirir naves para el país; de este modo, el primer buque con el que se izó el pabellón tricolor fue la corbeta que se denominó **Iguala**. Posteriormente, don Eugenio Cortés y Asúa aparecería en el escalafón de Marina de mi país con el grado de capitán de navío y llegaría a ser Comandante General de la Armada en el efímero imperio de Agustín de Itúrbide... Por eso, señor Almirante, para mí es un honor el ser distinguido con esta Orden, que la llevaré junto a mi corazón y sabré portarla con dignidad".

El alto oficial general de la Armada mexicana se había hecho digno de este merecimiento por haber contribuido a un mayor conocimiento y unión entre las Marinas de México y Perú.

En realidad y más extensivamente, los lazos que unen a ambos países se remontan a los orígenes mismos de la historia de América. Nazcas y mayas, incas y aztecas, entre estas altas culturas existen grandes semejanzas explicables sin duda por el común suelo nutricio. La comunicación y contacto posterior, en las largas centurias del período de influencia hispánica, se da de modo acentuado en el período que corresponde al Virreynato español en América, principalmente en los aspectos de orden cultural, religioso y administrativo.

Durante la época de los movimientos independistas, abundando en el hecho de la participación peruana en la gesta libertaria de México —mencionada, líneas más adelante, en la actuación de los Marinos Cortés y Davis—, cabe destacar también la presencia y significación en tal insurgencia del mercedario limeño Fray Melchor de Talamantes (1785 - 1809), quien preconizó en la hermana nación del norte las ideas respecto a un plan emancipatorio, el mismo que estimuló en mucho al prócer y primigenio conductor del movimiento liberacionista de México, el sacerdote Miguel Hidalgo y Costilla, en su actitud y caudillaje cuando la gran marcha mexicana de 16 de setiembre de 1810 en pos de su independencia frente a la dominación hispana. Fray Melchor de Talamantes, a causa de sus ideas y posición respecto a la liberación de los pueblos y territorios de América, fue sometido a prisión en la fortaleza de San Juan de Ulúa, castillo fortificado próximo a Veracruz, encarcelamiento en la que murió en 1809.

Dieciseis años más tarde, estos espacios —fortaleza de San Juan de Ulúa y aguas de Veracruz— que se relacionan a la extinción física del sacerdote peruano, precursor de la independencia, habrían de tener destacada figuración en la historia de la liberación de México así como en los gloriosos anales de su Marina. Efectivamente, en ámbitos y aguas próximas a esta fortaleza veracruzana, el 27 de julio de 1825, un marino criollo, llamado a erigirse como el gran héroe naval mexicano, el capitán de fragata don Pedro Sainz de Baranda, a la sazón Comandante General del Departamento de Marina en Veracruz, se cubrió de gloria al enfrentarse a una flota española que se aproximara a aquel puerto en empeños de auxiliar con suministros materiales y refuerzos humanos a las fuerzas realistas que todavía resistían en el castillo. Sainz de Baranda, tras brillante actuación impidió, efectivamente, la materialización del auxilio que las naves españolas conducían a los contingentes de resistencia que aún permanecían en la fortaleza, lo que determinó poco después su rendición total. Con el traslado a La Habana de estas fuerzas hispanas se llegó a la efectiva desligación de lo que fuera el virreynato de la Nueva España respecto al dominio metropolitano, lográndose así la absoluta independencia de México.

A la presencia precursora y de aliento libertario del religioso limeño Fray Melchor de Talamantes en el hecho de la independencia mexicana debe agregarse, como ya anticipáramos líneas más arriba, la del marino peruano capitán de navío don Eugenio Cortés y Azúa, quien —influenciado por la corriente de las ideas de libertad, de tanta resonancia en las postrimerías del siglo XVIII e inicios del XIX—, a consecuencia de haber sido acusado en Lima de inclinaciones heréticas, se trasladó a México, país en el que intervino de modo destacado en los años de la consolidación de la independencia de dicho país. Así, y por ello, figura en los años iniciales de la Armada mexicana entre el personal de otras nacionalidades que integraban la oficialidad

y tripulación de dicha Marina. Tras un proceso ante el poder eclesiástico en que se vio incurso en razón de sus creencias y en el que, finalmente, salió libre, había llegado a Acapulco, a bordo de una nave hispanaque debía reforzar la autoridad del virrey en su defensa de la causa realista; pero el marino, así como libre pensador en materia religiosa, era en el campo político decidido partidario de las ideas de la libertad de América. Le cupo la alta distinción de ser nombrado por el Gobierno de la naciente república —ostentaba a entonces el cargo de Comandante General del Departamento de Marina en Alvarado, Veracruz— Jefe de la comisión que debía adquirir en el gran país del norte los primeros buques de guerra mexicanos.

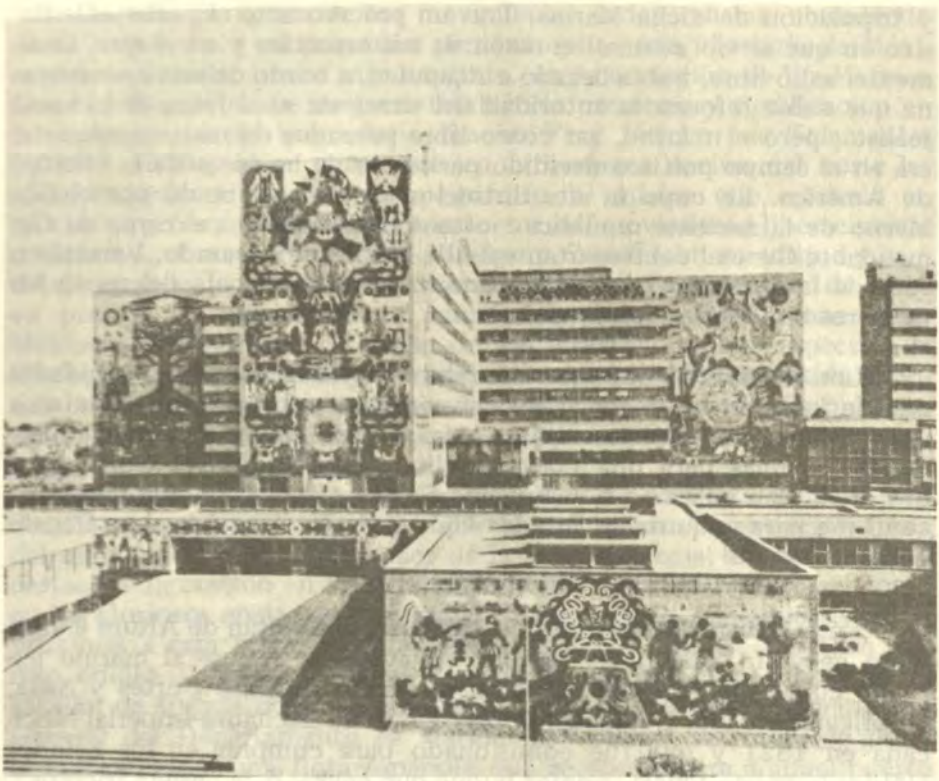
Los elementos con que contaba México —respecto a unidades para la lucha en el mar— al iniciar su vida republicana, se reducían a unas cuantas embarcaciones, tan exiguas éstas, que no podían considerarse propias para una marina militar. Esto indujo al Gobierno a que el capitán de navío don Eugenio Cortés y Asúa fuese nombrado en comisión para adquirir en Estados Unidos de Norteamérica una fragata y ocho corbetas.

En la "Historia Marítima de México", el Capitán de Altura e ingeniero geógrafo Juan Días Bonilla, su autor, se refiere al marino peruano con estos términos: Capitán de Navío Eugenio Cortés y Asúa, de origen peruano, Comandante que fue de la Escuadra Imperial Mexicana en 1821 y que fue comisionado para comprar en los Estados Unidos la goleta Iguala, primer buque que enarboló la enseña tricolor".

Esto sucedía en abril de 1822 y la Iguala fue, pues, la primera unidad de la Armada Mexicana en que se izó la bandera que surgió con el Ejército Trigarante, a órdenes del Generalísimo Don Agustín de Itúrbide, quien el 27 de setiembre de 1821 había asumido mando proclamándose Emperador de México en medio de los vítores y aclamaciones del pueblo. Con tal acto y en tal fecha poníase fin a los tres siglos de dominio que España había ejercido España en lo que fuera el imperio azteca.

Más tarde, en el año 1822, don Eugenio Cortés y Asúa entregó el mando al capitán Dn. Roque Martínez después de haber ejercido la jefatura de la Escuadra Imperial, organizada en dos Departamentos, uno en Alvarado y otro en San Blas.

En 1845, cuando la desproporcionada contienda del hermano país azteca frente a la gran potencia limítrofe del norte, la fraternidad peruano-mexicana tuvo otra concreta expresión. En aquella guerra, hallándose en California la fragata Amazonas, el pabellón peruano dio apoyo y protección a los súbditos mexicanos que, derivado del curso de la contienda, habían quedado abandonados en aquella ciudad.



Un sismo de inusitada violencia afectó duramente a la ciudad de México. Como resultado de ello, la hermosa expresión urbana de la capital azteca fue devastada y puesta en ruinas. En la foto, el Palacio de las comunicaciones.

Después, igualmente, en las luchas del pueblo mexicano frente a las pretensiones francesas de instaurar por la fuerza una monarquía con Maximiliano de Austria, se registra la relevante actuación del poeta y diplomático peruano Manuel Nicolás Corpancho en respaldo a la causa mexicana. Corpancho había llegado a México en 1862, y, producidos los hechos trabajó con ahínco en miras a obtener el respaldo de los países americanos al gobierno mexicano legítimamente constituido, personificado en Juárez, y que se rechazase el reconocimiento de la representación monárquica que pretendía instaurar Francia. Debido a esta gestión americanista y de legítima adhesión, el poeta y diplomático peruano fue expulsado de México y murió tragicamente, en la concatenación fatal de los hechos, al hundirse en alta mar el transporte en que viajaba rumbo a Cuba. En julio del presente año, 1985 se le erigió en México un monumento; esta obra escultórica materializa el reconocimiento del pueblo mexicano a la brillante actuación de nuestro poeta y diplomático en uno de los grandes momentos de la historia del país hermano.

Viviendo México y Perú entre estas manifestaciones de amistad, en la tercera semana de setiembre pasado el mundo y la comunidad de los países americanos se sobrecogieron de sorpresa y sentir pesaroso ante el sismo que con inusitada violencia afectó a la nación del norte en las áreas de su Capital Federal, dejando como lamentable saldo miles de personas muertas y desaparecidas entre los escombros de sus edificios, así como ingentes perjuicios y pérdidas económicas.

Lo ocurrido tiene todos los visos de una gran catástrofe, tratándose —como es en el caso de la capital mexicana— de uno de los centros poblados de mayor densidad demográfica en el orbe.

El Perú desde el primer momento estuvo al lado de la nación hermana en el hecho y gesto de expresar su sentimiento de solidaridad al pueblo y Gobierno mexicanos. Y no sólo la expresión solidaria en tan duros momentos sino también apoyo y ayuda en alimentos, medicinas y personal especializado en estas emergencias.

En efecto, el Presidente de la República, Dr. Alan García Pérez, en su viaje a los EE.UU. de Norteamérica, en vía a participar en la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas, O.N.U., hizo escala en México y se entrevistó con el Primer Mandatario mexicano, Lic. Miguel de La Madrid, en acto derivado de los trágicos sucesos. De este modo, y por él, el Perú le expresó a México la condolencia y el sentir fraterno del pueblo peruano al Gobierno y la ciudadanía de la hermana nación del norte.

Dentro de este marco de verdadera y sincera correspondencia, es decir, de amistad y recíproca estima y comprensión, se han desarrollado siempre las relaciones peruano-mexicanas. Ambos países, en los más diversos campos, han orientado su labor hacia la afirmación del mutuo respeto y aprecio entre ellos. Y no tiene significación la distancia física existente, porque, como es del todo constatable en la vida y decurso de los países de esta área del orbe, de Río Grande a la Tierra del Fuego, une a nuestros países un auténtico espíritu de comunidad y americanidad.


TERRITORIO NORUEGO
Territorio
Chileno Antártico
ANTARTICA
TERRITORIO
AUSTRALIANO
TIERRA
VICTORIA
OCEANO PACIFICO
OCEANO ATLANTICO
ANTARTICA

# La problemática antártica y la adhesión del Perú al Tratado de Washington

*Dr. Jorge A. Colunge Villacorta*

La adhesión del Perú al tratado de Washington de 1959, en abril de 1981, concitó un vivo interés en diversos medios. Por ello parece necesario una síntesis del problema antártico que permita vislumbrar las ventajas de la acción peruana dentro del complejo panorama sobre la que ella se perfila.

## 1.- LA ANTARTIDA Y LA SOBERANIA DE LOS ESTADOS.

La región de la Antártida abarca una superficie de 14 millones de kilómetros cuadrados (sin las barras de hielo alcanza 13.176,727) y sobre partes de ella con fundamentaciones variadas) *soberanía plena.* Entre los países americanos sólo lo han hecho Argentina y Chile.

Las diferencias de fundamentación de los países interesados son argumentadas, básicamente, en función de lo que consideran son los modos de adquisición del dominio, aspecto fundamental que se comenta en forma separada en el presente artículo.

## 2.- LA ANTARTIDA Y EL TRATADO DE WASHINGTON.

Después de concluída la llamada "era de los descubrimientos", el interés sobre la Antártida se centra básicamente en función de las posibilidades que ofrece como zona bajo utilidad estratégica (abrió nuevas dimensiones a la navegación marítima y aérea, principalmente). De ahí que los reclamos y protestas entre las naciones interesadas menudearon después de 1920; pero, luego de que científicos e investigadores dieron a conocer el resultado de sus trabajos (la Antártida es un emporio de riqueza: uranio, petróleo, oro, plata, y demás metales codiciados) las actividades de las naciones en pos de una consagración de sus pretensiones se intensificaron. De este modo, se gestaba ya una atmósfera riesgosa en vista de los variados intereses convergentes o contrarios, y a la vez superpuestos sobre esta región, cuando se convoca en Washington, a guisa de paliativo, la Conferencia de la Antártida en 1959 con la participación de los siguientes países: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, Africa del

Sur, URSS, Inglaterra y Estados Unidos. En esta ocasión se suscribe el Tratado Antártico.

De este documento cabe relievar:

a) Las partes reconocen ser de interés de toda la humanidad que la Antártida sea utilizada exclusivamente para fines pacíficos y no llegue a ser escenario u objeto de disputa internacional.

b) El funcionamiento del tratado se revisará en 1991 (a pedido de cualquier parte), por lo que diversos estudiosos interpretan esta fecha como término de vigencia previsible,

c) Así, hasta 1991 ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras este tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar, una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en esta región,

d) Ninguna cláusula del tratado deberá interpretarse como renuncia de derechos o reclamaciones territoriales (de las partes) que se hubiere hecho valer precedentemente a él,

e) Cualquier miembro de la ONU puede adherirse al tratado.

## 2.1 ASPECTO COMUN O COINCIDENCIA DE LOS FIRMANTES DEL TRATADO.

Los Estados firmantes, aun cuando entre algunos de ellos no están delimitadas con precisión sus parcelas, o las mismas se superponen entre sí (justamente en virtud de la heterogeneidad de la fundamentación de sus derechos o aspiraciones), tienen un elemento común, tal es el haber hecho accionar su pretendido derecho ya sea a través de una proclamación oficial o mediante la ocupación física permanente de su territorio, o la combinación de ambos factores.

## 2.2 DIVERGENCIAS DE LOS FIRMANTES.

Como ya se ha expresado, las divergencias entre los firmantes radican en la fundamentación de sus derechos. Así, por ejemplo, mientras Estados Unidos sostiene el derecho del descubrimiento seguido de ocupación permanente como único título válido, Argentina y Chile fundamentan su posición en la aproximación física del Continente Antártico. Sin embargo, desde el punto de vista doctrinario, en la posición chilena se observa una particularidad especial: considera que la aproximación se ve desprendida del hecho científico y objetivo que remarca la continuidad de la montaña de los andes en territorios helados. Ello conlleva a que:

a) En la relación estrictamente bilateral de ambos Estados sobre la delimitación antártica afloren las discrepancias, pues Chile reivindica zonas que Argentina también las reclama. Así, el tratadista argentino Juan Carlos Puig, (1), en la página 162 y siguientes de su libro sobre la materia bajo el subtítulo de "Pretensiones Chilenas sobre el sector antático argentino" expone las diferencias en función del Decreto Supremo chileno No. 1747, de 1940, que fija los límites de ese país en virtud de numerosos estudios.

b) Pero en la relación de Chile y Argentina con terceros no-firmantes (por ejemplo Brasil, cuando extraoficialmente señaló su interés por la antártida anunciando una expedición científica a esa región), ambos países se proyectan unidos, como es el caso de la Declaración de 1974, a nivel de Cancilleres, en que expresan "que es preocupación primordial de sus respectivos Gobiernos la observancia de las disposiciones del Tratado Antártico", señalando que "todos los Estados que realicen actividades en la Antártida deben estar ligados por las mismas normas jurídicas", y agregando que ambos países actuarán "de común acuerdo en la protección y defensa jurídica de tales dere-

chos... y asimismo a la salvaguardia de sus respectivos intereses en la Antártida, especialmente en lo relativo a la exploración y eventual explotación comercial de los recursos naturales antárticos..."

En realidad esta es la tónica política de los firmantes: divergencias entre ellos (en espera de 1989 para revitalizar la búsqueda de acuerdos de solución), pero unión entre ellos, a través del espíritu del Tratado, frente a terceros.

## 3.- EL DERECHO FRENTE A LA ANTARTIDA: ORIGEN DE LAS DIVERGENCIAS.

Conforme se ha adelantado en párrafos anteriores, los Estados interesados en afirmar sus dominios en la región antártida lo hacen apoyando sus aspiraciones en títulos de los que, según sus criterios, emerge el derecho invocado que excluye a terceros.

Un análisis de esta cuestión jurídica, aun cuando fuere de modo suscinto y a manera de reseña, nos lleva a examinar, en primer término, la aplicación del derecho al caso de la adquisición del dominio sobre tierras sin dueño, es decir, tierras "res nullius". La consideración de tierras "res nullius" por tanto (en vista de la imposibilidad de alegar hoy en día tal condición de tierras), nos obliga a examinar aquello que fue consagrado por el derecho internacional clásico sobre el particular.

Dos elementos entraban en juego para establecer el dominio de las cosas: uno de orden psicológico, el *animus sibi habendi* (o simplemente animus), que es la intención; y el otro de orden material, el *corpus*, que es la posesión definida.

El *animus*, materializado como la voluntad (emanada o con fundamento en la soberanía de un Estado) de excluir a terceros de determinada zona, si es considerado aisladamente carece de sustento jurídico; en realidad no puede producir efectos si no va acompañado del segundo elemento: el *corpus*. Por tanto, la adquisición de un territorio requiere de "la intención de actuar en calidad de soberano y una manifestación o un ejercicio efectivo de esta autoridad", conforme fue determinado por el Tribunal Permanente de Justicia Internacional (2).

Visualizado el elemento *animus* y establecida su dependencia respecto del *corpus*, conviene por lo menos detenerse algo para precisar este segundo elemento.

Mucho se ha discutido sobre la esencia del *corpus*. Hay quienes sostienen que la posesión, como tal, debe ser real (3) y total; es decir molecular. Pero esta tesis se deteriora cuando se lleva su concepción al campo del análisis de la soberanía, por ejemplo, del mar territorial; haciéndose más aceptable —por esta dificultad— la flexibilidad de este concepto. Ya en 1888 el Instituto de Derecho Internacional (Lausana) decía lo siguiente acerca de la ocupación de territorios: "La toma de posesión se realiza mediante la instauración de un poder local responsable, dotado de medios suficientes para mantener el orden y asegurar el ejercicio regular de su autoridad dentro de los límites del territorio ocupado".

Este criterio modifica sustancialmente el concepto tradicional.

Resulta así que la presencia del *poder* se torna en factor previo y determinante para dar validez a la ocupación.

Ahora bien, si se acepta esta reflexión, quienes arguyen la imposibilidad de extender la soberanía a zonas polares por las condiciones físicas de las mismas, tendrían poco sustento en sus afirmaciones. Sin embargo, conviene relievar que Estados Unidos ha sostenido en varias ocasiones las tesis de que la ocupación regular de los territorios antárticos *exige un establecimiento con población permanente.*

Se constata, entonces, que hay una contradicción de criterios. Ver cuál de ellos ha concitado mayor

acogida es un ejercicio que, entonces, se impone como imprescindible:

— A propósito de la isla Trinidad, que estuvo mayormente desierta, pero sobre la cual entre 1825 y 1894 el Brasil ejerció jurisdicción en forma intermitente, el Ministerio de Relaciones Exteriores de este país en una nota cursada a Gran Bretaña el 7 de enero de 1895 (4) decía:

"... la ausencia completa de habitantes puede provenir de diferentes causas. Una de ellas es la incapacidad absoluta o relativa para la resistencia permanente. Esta incapacidad, accidente natural, independiente de la voluntad de la propietaria, no priva a ésta de su soberanía".

— Un fallo arbitral (del Rey de Italia, el 28 de enero de 1931) reconoció que una isla sin población puede estar a disposición absoluta de un Estado.

Es posible advertir que numerosos autores recogen muchos casos que acusan una direccionalidad similar a los dos ejemplos citados a guisa de lo que, bien se podría llamar, jurisprudencia y doctrina internacional. Sin embargo, estos simples ejemplos permiten deducir, como lo hace el profesor Gilbert Cidel (5), que "la idea de que la soberanía del Estado sobre un territorio no puede adquirirse sino por mediación de los súbditos de ese Estado no puede ser aceptada como parte integrante de las concepciones jurídicas actualmente válidas". De cualquier manera en la Antártida se hace difícil el establecimiento de poblaciones de súbditos de potencias, por lo cual el descubrimiento es esgrimido, también, como fundamento de pretensiones. Pero, en todo caso, ni todos los Estados que han hecho descubrimientos participan de esta tesis. Uno de ellos, Estados Unidos (respecto a un espacio descubierto por el americano Wilkes en 1840), hizo una declaración en 1924 a través del Departamento de Estado, que dice: "El Departamento mantiene que el descubrimiento de una tierra desconocida para el mundo civilizado no es suficiente para fundamentar una pretensión de soberanía, aún cuando esté acompañado de una toma de posesión formal, salvo que el descubrimiento haya sido seguido de un establecimiento efectivo...", citando a continuación una serie de territorios antárticos descubiertos por Nueva Zelandia (Ross), Gran Bretaña (Falkland), que no tienen población permanente por lo que, concluye, no reconoce a los mismos como parte integrante de la soberanía de algún Estado.

Se advierte pues que la pugna de tesis es un hecho hasta hoy no deslindado, aún cuando la posición americana es considerada por Cidel "excesiva y carente de fundamento".

El suscrito no conoce que esta posición de Estados Unidos haya sufrido alguna variación en la actualidad, motivo por el cual la misma deberá hacerse presente —puede suponerse— en el desarrollo de esta problemática después de 1991 si se decide revisar el Tratado de Washington.

Teniendo presente lo anterior, cabe entonces comentar algo más sobre la tesis que parece más favorable en su aceptación, es decir, aquella que argumentan los Estados para apoyar sus reivindicaciones efectivas en la Antártida, en la que el *corpus* estaría representado por actividades desplegadas. Estas son de tres tipos: actividades de control, actividades de explotación y actividades científicas.

La primera (control) es descrita así por el americano Cheney (6): "Desde un punto de apoyo cuyo emplazamiento ha sido cuidadosamente elegido, puede el Estado ejercitar regularmente el control civil o administrativo de una amplia superficie todavía no poblada... esta conducta (adaptada a las condiciones polares) ofrece una base razonable para una pretensión de soberanía".

En este punto creo conveniente hacer una pausa para subrayar que es la actividad de control la que ha ser-

vido (entre otras) como base a la institución de las aguas jurisdiccionales, siendo por tanto preciso recordar que el sistema de control se ha desplegado en la Antártida sobre actividades de pesca (ballena principalmente) llegando Gran Bretaña, inclusive, a expedir licencias desde 1903, derecho que el Perú ha recogido dentro de sus actividades de cautela referida a sus aguas jurisdiccionales de 200 millas.

La mayoría de tratadistas, concediéndole un menor grado de contundencia, apuntan también a las actividades científicas como expresión de efectividad. Las mismas adoptan variadas formas: las exploraciones, por ejemplo. Pero el carácter discontinuo de las mismas las hacen frágiles ante las exigencias del derecho. Por lo menos esto sostuvo Argentina (único país que tienen actividades científicas ininterrumpidas desde épocas remotas) frente a Chile (7), que, por otro lado, destaca sus actividades económicas (explotación) y actividades administrativas como formas de efectividad exigidas por el derecho internacional.

Como se podrá advertir, las invocaciones de efectividad en apoyo de pretensiones, tampoco son muy claras. Y de ello habrían tomado conciencia las potencias interesadas, pues no han mantenido, de modo uniforme y coherente, tales manifestaciones en sus disputas. Es por ello que, tal vez, la mayoría de los Estados tratan de encontrar por otros caminos la fundamentación de sus pretensiones. Normalmente las buscan en dos direcciones: unos se remontan al pasado, magnificando el descubrimiento y la ocupación simbólica; y otros han acudido a una teoría nueva (la del sector) para diluir el cumplimiento del derecho común: la efectividad, que, como se señaló, es de difícil demostración.

El descubrimiento, de por sí, nunca ha sido considerado como proveedor de derecho. Ya Vitoria, y también Grotio (en su De Marem Liberum, Capítulo II), lo rechazaron. Inglaterra que parte del descubrimiento para fundamentar sus reclamaciones, ha tratado de revitalizar este elemento calificándolo como un "inchoate title", es decir, un principio de título o un título en embrión, a partir del cual invoca a su favor todos los territorios descubiertos por ingleses (el 50 por ciento de los descubrimientos antes de la I Gran Guerra fueron llevados a cabo por ingleses). Sobre el particular ya se dio cuenta de que el primer objetante es Estados Unidos, cuyo Secretario de Estado Hughes suscribió una nota en 1924 dirigida a Noruega con el siguiente texto: "Si un explorador es hoy capaz de probar la existencia de territorios desconocidos por la civilización, el acto del descubrimiento, acompañado de una toma de posesión formal, carecería de significación a menos que anuncie que se había realizado un establecimiento".

La teoría del Sector —en la cual se refugian directa o indirectamente muchas pretensiones— merece, por tanto, una breve reseña.

El origen del sistema se encuentra en un discurso pronunciado en Canadá, el 20 de febrero de 1907, por un senador de esa nacionalidad. Solicitaba en su ponencia el parlamentario que el Canadá debe "hacer una declaración formal de posesión de las tierras situadas al norte del Dominio, que se extiendan hasta el Polo Norte". Años más tarde la tesis alcanzaba difusión luego de los estudios del teórico soviético Lakhtine, quien preconiza su adopción (en realidad en zonas del polo norte) desarrollando su alcance con la denominación de "sectores de influencia geográfica y económica".

El anunciado general comporta, a posteriori, matices de interpretación que varían desde los más rígidos como el sostenido por el chileno Pinochet de la Barra, hasta otros que buscan la combinación del mismo con la posición que funda la soberanía sobre un territorio a través del descubrimiento. Al respecto, dice Pinochet de la Barra:

"La labor de colonización realizada fuera del sector propio del Estado no le confiere la soberanía". (8).

Pues bien, dentro de la teoría de los sectores, o bajo el manto de ella, pero sin mencionarla por su nombre, chilenos y argentinos se debaten en fundamentar los conceptos de "continuidad" y "contigüidad". Los chilenos nos hablan de la similitud geográfica entre la tierra de Graham y la Patagonia, citando declaraciones de geólogos y geógrafos, pero la ampliación de estos conceptos conducen, indefectiblemente, al retorno del derecho natural: la teoría de las fronteras naturales.

Pero también sobre estas nuevas concepciones Estados Unidos se mantiene hostil. Su Secretario de Marina Adams (9), en 1929, encuentra cuatro peligros en la teoría de los sectores: 1o. concluye con una división arbitraria de gran parte del mundo; 2o. carece de justificación en el derecho internacional; 3o. viola la costumbre de establecer la soberanía territorial mediante el descubrimiento (y establecimiento permanente) y 4o. supone una infracción a la libertad de los mares.

Por último y tal como se mencionará más adelante, el derecho moderno que tiende a captar factores éticos como la solidaridad, la justicia social y económica internacional, y factores técni-científicos como la previsión del futuro económico, viene implantando las nociones de condominio plural y patrimonio común de la humanidad, tesis que dan lugar a una nueva y más sólida teoría, sobre cuyo amplio contenido queda cubierta la Antártida, del mismo modo como, por ejemplo, se viene trabajando (y con cierto avance positivo) en las cuestiones de los llamados mares profundos.

Tales serían los aspectos más relievantes que, desde el punto de vista jurídico-histórico, merecerían una especial atención.

## 4.- LOS DERECHOS HEREDADOS DE ESPAÑA POR LOS ESTADOS SUDAMERICANOS.

En una apasionada defensa a los derechos chileno-argentinos sobre la Antártida (10) el diplomático peruano Felipe Barreda Laos se remonta a la bula del Pontífice Alejandro VI, expedida en 1493 (en la que prácticamente se divide el globo en dos, entre España y Portugal, otorgándoseles a cada uno derechos de descubrimiento en cada una de las dos mitades), para ahuyentar las pretensiones de europeos sobre la Antártida americana. Fundamenta el reconocimiento del derecho ibero-portugués en el reconocimiento del mismo por Inglaterra, y la observancia a esta situación por más de 300 años al hecho que, situaciones en contrario sólo se produjeron como derivación de convenios celebrados por Inglaterra con España y Portugal. Más adelante, en 1670, expresa Barreda, Gran Bretaña reconoció los derechos españoles sobre la Antártida americana por tratado celebrado con España, cuyo artículo 15 señala: "El presente tratado no derogará de ninguna manera, la preeminencia, derecho y dominio que cualquiera de los confederados tuviera en los mares de América, estrechos, y cualesquiera aguas, sino que los tendrán y retendrán con la misma amplitud que de derecho les compete, pero debiéndose entender siempre, que de ninguna manera se interrumpirá la libertad de navegar".

El mismo autor hace un examen de la zona Antártida descubierta en la era magallánica del siglo XVI para preguntar —¿Cómo puede hablarse de descubrimiento de la Antártida sudamericana por europeos no españoles en los siglos XVIII, XIX y XX cuando la Antártida aparece en los mapas publicados después del viaje de Magallanes, desde hace 400 años? Y luego de listar numerosos hechos históricos afirma:

"El Descubrimiento sobre las líneas trazadas para España y Portugal constituyen el título firme, saneado, para el establecimiento y delimitación de los dominios del Nuevo Mundo. Para el Derecho Internacional, varias deducciones de muy alto valor jurídico, derivan de estos antecedentes: 1o. El descubrimiento completa la configuración continental de América de polo a polo, en el curso del siglo XVI; 2o. El título de dominio territorial fundado en el Descubrimiento no requiere para su perfeccionamiento la captación minuciosa de los accidentes geográficos de la extensión territorial de la zona continental descubierta; 3o. El título fundado en el descubrimiento no requiere para su perfeccionamiento la población sobre toda la extensión territorial, pues establece y crea el dominio eminente del Estado sobre todos los territorios poblados y desiertos, comprendidos en la zona continental descubierta".

## 5.- EL DERECHO SOBRE LA ANTARTIDA NO ESTA CREADO.

Por necesidades de orden físico y jurídico, la delimitación de la soberanía en la Antártida debe ser sometida a reglas peculiares. Por ello, *las tradicionales* teorías sobre los modos de adquirir el dominio (aplicables en tierra), son "materialmente inaplicables" (11) en la región helada. Esto explica que el prestigioso internacionalista Scharzerberger relievara "la relatividad inicial de todo título y la multiplicidad creciente de sus elementos en su movimiento hacia una efectividad (u operatividad) absoluta". Pero la imaginación de los internacionalistas se vuelca para encontrar soluciones a este delicado problema. Así, es corriente observar cierta tendencia a apoyar la teoría de Poirier (o de los sectores o vectores) en su aplicación en la Antártida. Esta teoría, que carece de todo sustento jurídico, complicaría aún más las actuales divergencias; por ejemplo, lo reclamado por Chile invadiría territorios que también corresponderían a Uruguay, Brasil y Perú; y lo reclamado por Argentina (que ya se superpone con lo aspirado por Chile) invadiría también zonas del Brasil y Uruguay.

Otra corriente de solución, justificada por cierto por la actual evolución de las relaciones internacionales y que viene ganando una sustantiva adhesión en la comunidad internacional, es la preconizada por el Profesor Fauchille, quien propone que el continente antártico sea sometido a un régimen de "patrimonio común de la humanidad". Es decir, que esta proposición planteada hace muchos años, hoy en día bien podría compararse al régimen que se está elaborando respecto a los fondos marinos, cuyo sustento principal reside en la constatación real y objetiva de que no es posible encontrar en la actualidad porciones del globo terráqueo sujetas a la calificación de "res nullius" y, por ende, sujetas a apropiación.

## 6.- LOS PAISES SUDAMERICANOS FRENTE AL TRATADO DE WASHINGTON.

La convocatoria a la Conferencia de Washington de 1959 —que dio lugar al Tratado del mismo nombre— fue arquitectada pacientemente por Estados Unidos, tarea que le tomó algunos años en que tuvo que vencer, pacientemente, numerosos obstáculos; entre ellos, resistencias de algunos sectores nacionalistas de Argentina y Chile. Muestra clara y evidente se encuentra en dos publicaciones bonaerenses, ambas bajo la firma de un prestigioso diplomático platense, ex-Embajador en Londres y conspicuo parlamentario, don Alberto M. Candioti. En una de ellas (12) se pronuncia vehementemente en contra del Convenio de Washington, porque —adujo— "*conduce a la internacionalización* de todo el Continente Antártico —incluido nuestro territorio—, con gran provecho para los Estados Unidos de América y para la Unión Soviética", destacando que la misma pretende instituirse porque las potencias extracontinen-

tales "evidenciaron poco interés" en defender sus reclamaciones territoriales en vista de la notoria falta de solidez de sus argumentos, requiriendo del Ejecutivo argentino la decisión de no ratificar el tratado. Ilustrada esta ponencia con un mapa en el que aparecen los territorios antárticos argentinos dentro del *cuadrante americano*, es decir, bajo el refugio no expreso de la teoría de los sectores, el escritor descubre con facilidad su preferencia doctrinaria.

En la misma publicación. Candioti alerta sobre el hecho de que Argentina perderá el derecho de jurisdicción bajo el espíritu del Tratado de Washington, y propugna la idea de que, el hecho de no ratificar este instrumento, obligará a Estados Unidos a "negociar otro Tratado Antártico".

En otro libro (13) el mismo autor amplía y reitera sus argumentos sobre lo que él considera es el trasfondo del Tratado de Washington (la futura internacionalización de la región antártica), expresando que: "El tratado, en su texto actual, es la puerta abierta a la internacionalización", para luego agregar que "este propósito es bien conocido y definido de Estados Unidos. Así lo propuso el 28 de Agosto de 1948 el Departamento de Estado a los siguientes países: Argentina, Australia, Gran Bretaña, Chile, Francia, Nueva Zelandia y Noruega".

Si bien es cierto que, a simple vista, el vaticinio de Candioti podría interpretarse como engendrado por temores y otros elementos de orden subjetivo, parecería que sus reflexiones tendrían cierta dosis de objetividad, a la luz de algunos pronunciamientos de parlamentarios ingleses con ocasión de la discusión del Tratado Antártico en la Cámara de los Lores. Así: Lord Shackleton: "... por el momento la Antártida es una *terra nullius*... Hay una cláusula muy clara en el artículo IV por la cual ningún cambio se producirá respecto a reclamaciones territoriales en los próximos treinta años. Todos conservarán sus actuales derechos, pero no harán ninguna tentativa de reforzarlos. Ellos respetarán el *statu quo*. Ninguna reclamación nueva podrá ser presentada ni ninguna acción que se ejecute podrá ser tomada como base futura para formular dichas demandas. *Esto parece un arreglo satisfactorio que ha hecho más fácil la participación de Chile y Argentina, no obstante sus grandes prejuicios en este campo, al permitirles conservar su posición, sin causar daño al orgullo nacional. Nos da tiempo para pensar en el futuro, mientras se mantiene una situación en la cual la competición de derechos territoriales no tiene ya importancia*".

Shackleton, no ha sido el único parlamentario inglés que se ha pronunciado en ese sentido. El Conde de Lucan manifestó refiriéndose al convenio en cuestión: "Es esencialmente un Tratado regional, algo semejante a otros que han aparecido en los últimos años, y sería sin duda preferible que pudiera estar más directamente ligado a las Naciones Unidas".

Por último merecen también atención las expresiones de Mac Nair y Windlesham (también parlamentarios ingleses). Dijo el primero: "El Tratado también ha establecido, aunque en forma embrionaria, el sistema para una administración internacional..." Por su lado, Windlesham, refiriéndose a la ponencia ya citada de Shackleton manifestó: "El noble Lord... que formuló la moción... expresó su esperanza de que ésta (la Antártida) llegara a ser el primer territorio de las Naciones Unidas. No creo que haya nadie hoy en la Casa de los Lores, que no esté de acuerdo con él y que no desee sinceramente que *haya aquí una oportunidad, por fin, para que no sólo los signatarios de este Tratado, sino también otros, convengan en que hay aquí un nuevo territorio donde podamos tal vez empezar con buena voluntad*".

de lo cual el Perú coparticipa en la responsabilidad por la defensa de la Región".

De otro lado, existe también la Declaración de la Asamblea Constituyente de 3 de mayo de 1979 que extracta la posición y vinculación del Perú con la región helada:

"Declara que el Perú, país del hemisferio austral, vinculado a la Antártida por costas que se proyectan hacia ella, así como por factores ecológicos y antecedentes históricos, propician la vigencia de un régimen internacional que, sin desmedro de los derechos que correspondan a la Nación, asegure, en beneficio de toda la humanidad, la racional y equitativa explotación de los recursos de dicho continente".

## 8.- EL DESARROLLO FUTURO DE LA CUESTION ANTARTICA.

Ya se adelantó, en líneas anteriores, la vinculación del Perú a la cuestión antártica. De todo lo dicho, lo inmediatamente determinante es la función de regulador climático de aquella región respecto al Perú. Vale decir que hay una dependencia entre nuestro clima —sobre todo el costeño— así como de uno de los factores más importantes de nuestra riqueza marina -la Corriente de Humboldt— con la naturaleza misma de la región antártica; de ahí que una modificación sustantiva en esta Zona austral -por ejemplo debido a una explotación irracional de sus recursos- dará lugar a la materialización de efectos nocivos en el medio ambiente peruano.

Esta posibilidad, amén de la carga jurídica que le cabe al Perú a través del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), cuya jurisdicción alcanza hasta el cuadrante sudamericano de la Antártida, son hechos reales que justifican que el Perú no pueda mantenerse, indefinidamente, alejado del desarrollo jurídico político destinado a conjugar el futuro de tan vasta e importante región.

Desde el punto de vista factual, el Tratado de Washington es hoy en día el único foro abierto para debatir el problema de la Antártida. Sin embargo, su estructura interna divide en dos a sus miembros. Los países signatarios (suscriptores originales), denominados partes consultivas están premunidas sobre los otros, los adherentes, de una serie de prerrogativas, aún cuando se abre la posibilidad de que un miembro no consultivo pueda llegar a serlo, pero siempre con elementos limitantes, cosa que ya sucedió en una oportunidad.

No entraremos a analizar los detalles de esta artificial y hasta discriminatoria distinción entre miembros consultivos y adherentes del Tratado de Washington. Alrededor de ella bástenos apuntar ciertos comentarios tangenciales.

Todo parece indicar que la división anotada es fruto palpitante y secuela de las dificultades que tuvieron que afrontar los países interesados y convocados por Estados Unidos a finales de la década del cincuenta, donde se confrontaron posiciones extremas, las cuales, a modo de reseña, están mencionadas a lo largo del presente artículo. Así, el Tratado de Washington se cierra contornando estas posiciones, es decir, sin pronunciarse sobre el fondo de ellas: el documento de Washington no puede interpretarse "como renuncia de derechos o reclamaciones territoriales...", consagrando también la no aceptación de fundamento con valor ni creación de derechos de soberanía respecto a actividades que se desplieguen durante su vigencia. De lo que se deduce, siguiendo la interpretación en contrario, que tampoco el tratado reconoce el derecho de cualquier parte que así lo hubiere proclamado antes de la firma del Tratado en cuestión; en este punto, apenas reconoce que el Estado parte "no renuncia" a su derecho o reclamación que no es lo mismo que el reconocimiento (por los otros miembros) del

derecho mismo o la reclamación en sí. Y es sólo hasta aquí, desde el punto de vista contractual, que se compromete un país como el Perú que decide prestar su adhesión al Tratado de Washington, que en el momento actual es el único foro disponible dentro de la comunidad internacional para tratar este tema de modo global.

De lo dicho se explica, por parte de ciertos firmantes, la necesidad de preservar y no remover hasta hoy el sorteo que los artículos correspondientes hicieron respecto de algo sustantivo: la delimitación y el reconocimiento de soberanías respecto de la Antártida. El momento político que rodeó a la suscripción parece que así lo exigía, pues el tratado evitaba en primer término la posibilidad de una conflagración sobre esta zona, punto prioritario de aquel entonces, dejando para más adelante la visualización del tipo o cualidad de derecho de las partes.

Por tanto, "quieta non movere" es el elemento político volitivo que llevó a los firmantes a separar a los miembros del Tratado entre partes consultivas y partes adherentes; pues de ellas sólo las primeras, en uso de sus prerrogativas, tienen la posibilidad de imprimir una mayor fluidez al tratamiento de esta cuestión de fondo. Dentro de esta situación, inclusive, cualquier miembro firmante del Tratado puede, por derecho propio, pedir la revisión hasta 1989 del Tratado mismo, lo que significa otra posibilidad de orden procesal que, dado el momento, puede significar la apertura de un mayor y adecuado dinamismo dentro del cual los adherentes tendrán mucho más que aportar que en las actuales circunstancias, donde mudar el statu del indicativo de "*non movere*" predominante sólo es potestad de los miembros consultivos.

La adhesión del Perú al Tratado de Washington también se encuadra, por tanto, dentro de la necesidad de buscar el diálogo que sea capaz de solventar un problema congelado desde 1958, en el que, evidentemente, tiene un claro interés que, por ahora, queda registrado como tal con el acto significativo de la adhesión practicada el mes de abril de 1981.

Hasta ahora, en los largos debates de los miembros del Club de la Antártida (muchos de ellos poco conocidos por la reserva y sigilo con que determinadas materias son tratadas) merece atención especial los rumbos que van tomando asuntos importantes como la explotación de recursos vivos y minerales, tema en el que se trabaja desde 1960. En este campo, por ejemplo, recientes investigaciones muestran inusitado interés por un crustáceo denominado "Krill" (término noruego que alude a un "pez diminuto"), el cual tiene el mismo contenido proteico en peso seco que la carne de res. Desde 1961 la Unión Soviética, por ejemplo, viene industrializando este producto (en pasta, en la producción de quesos y cerveza, principalmente). Actualmente, durante los cinco meses de temporada, se cosechan más de 125 mil toneladas de "Krill", el que a su vez "es alimento de más de cinco tipos de ballenas, tres focas, veinte pescados, tres calamares y numerosas aves" (14), por lo que preocupa seriamente que una sobrecosecha de este crustáceo pueda desencadenar la extinción de otras especies al romperse el natural equilibrio de sobrevivencia animal que puede alcanzar hasta a zonas alejadas de la Antártida. Chile también ha iniciado en 1983 la cosecha industrial del "Krill".

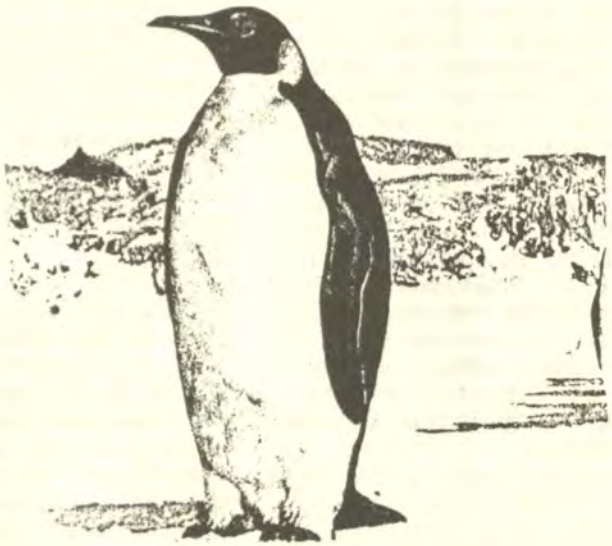
De este modo, y siempre con la idea del beneficio propio pero dejando a salvo el interés por evitar la extinción de las especies, algunos países han intentado prender en el seno del Tratado la idea del establecimiento de zonas económicas exclusivas, pero tal por violar las previsiones del Tratado que anulan nuevos reclamos, por un lado, y debido a la congelada situación

en la que Argentina, Australia, Chile, Francia, Nueva Zelandia, Noruega y el Reino Unido han establecido formalmente reclamos de límites territoriales. De todos ellos sólo Australia, Francia, Nueva Zelandia y el Reino Unido reconocen entre sí sus reclamos. Pero los reclamos de Chile, Argentina y el Reino Unido se superponen parcialmente, amén de que el quince por ciento del territorio continúa libre de reclamo. Frente a estos países, otro grupo de socios no han hecho reclamos formales ni reconocen los reclamos de aquellos. Estos son Africa del Sur, Estados Unidos de América, Bélgica y Japón, este último, como consecuencia de su derrota durante la Segunda Guerra Mundial que le impide cualquier conquista territorial.

Dentro de esta hábil ambigüedad los miembros consultivos van trabajando con cierta dificultad sobre cuestiones vinculadas, en mayor o menor grado, a la obtención de alguna fórmula (proyectos de convenios) que, por un lado, satisfagan las apetencias y posibilidades individuales en materia de explotación de recursos, y por otro lado, explicitar un interés por demostrar a la comunidad internacional que el club de Washington es capaz de llegar a acuerdos que preserven la vida animal en la zona austral y obtener seguridades para evitar la modificación del medio ambiente. Y todo ello a espaldas del tratamiento de la cuestión de fondo, es decir, a la delimitación y naturaleza de los derechos en esta zona.

Este escollo, que es el de más difícil avance, fue planteado años atrás a nivel de las Naciones Unidas, pero la propuesta de tratamiento no prosperó. Aún así, la comunidad internacional mantiene su esperanza de que los socios consultivos pongan en juego una firme decisión política por aperturar una negociación efectiva y positiva que cautele los intereses de la sociedad internacional.

Por lo pronto el Perú ha registrado su interés por la Antártida ante la comunidad de las naciones con la medida adoptada en abril de 1981, la cual agrega un nuevo tema de carácter real y objetivo a su acción internacional.



ANEXO A).

## TRATADO ANTARTICO

Los Gobiernos de Argentina, Australia, Bélgica, Chile, La República Francesa, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, La Unión del Africa del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de América.

Reconociendo que es en interés de toda la humanidad que la Antártida continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional;

Reconociendo la importancia de las contribuciones aportadas al conocimiento científico como resultado de la cooperación, fundada en la libertad de investigación científica en la Antártida, como fuera aplicada durante el Año Geofísico Internacional, concuerda con los intereses de la ciencia y el progreso de toda la humanidad;

Convencidos, también, de que un Tratado que asegure el uso de la Antártida exclusivamente para fines pacíficos y la continuación de la armonía internacional en la Antártida promoverá los propósitos y principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas,

Han acordado lo siguiente:

### ARTICULO I

1. La Antártida se utilizará exclusivamente para fines pacíficos. Se prohíbe, entre otras, toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas.

2. El presente Tratado no impedirá el empleo de personal o equipo militares para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico.

### ARTICULO II

La libertad de investigación científica en la Antártida y la cooperación hacia ese fin, como fueran aplicadas durante el Año Geofísico Internacional, continuarán, sujetas a las disposiciones del presente Tratado.

### ARTICULO III

1. Con el fin de promover la cooperación internacional en la investigación científica en la Antártida, prevista en el Artículo II del presente Tratado, las Partes Contratantes acuerdan proceder, en la medida más amplia posible:

(a) al intercambio de información sobre los proyectos de programas científicos en la Antártida, a fin de permitir el máximo de economía y eficiencia en las operaciones;
(b) al intercambio de personal científico entre las expediciones y estaciones en la Antártida;
(c) al intercambio de observaciones y resultados científicos sobre la Antártida, los cuales estarán disponibles libremente.

2. Al aplicarse este Artículo se dará mayor estímulo al establecimiento de relaciones cooperativas de trabajo con aquellos Organismos Especializados de las Naciones Unidas y con otras organizaciones internacionales que tengan interés científico o técnico en la Antártida.

## ARTICULO IV

1. Ninguna disposición del presente Tratado se interpretará:
(a) Como una renuncia, por cualquiera de las Partes Contratantes, a sus derechos de soberanía territorial o a las reclamaciones territoriales en la Antártida que hubiere hecho valer precedentemente;
(b) como una renuncia o menoscabo, por cualquiera de las Partes Contratantes, a cualquier fundamento de reclamación de soberanía territorial en la Antártida que pudiera tener, ya sea como resultado de sus actividades o de las de sus nacionales en la Antártida, o por cualquier otro motivo;
(c) como perjudicial a la posición de cualquiera de las Partes Contratantes, en lo concerniente a su reconocimiento o no reconocimiento del derecho de soberanía territorial, de una reclamación o de un fundamento de reclamación de soberanía territorial de cualquier otro Estado en la Antártida.

2. Ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en esta región. No se harán nuevas reclamaciones de soberanía territorial en la Antártida, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halle en vigencia.

## ARTICULO V

1. Toda explosión nuclear en la Antártida y la eliminación de desechos radiactivos en dicha región quedan prohibidas.

2. En caso de que se concluyan acuerdos internacionales relativos al uso de la energía nuclear, comprendidas las explosiones nucleares y la eliminación de desechos radiactivos, en los que sean Partes todas las Partes Contratantes cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX, las normas establecidas en tales acuerdos se aplicarán en la Antártida.

## ARTICULO VI

Las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a la región situada al sur de los 60 grados de latitud Sur, incluídas todas las barreras de hielo; pero nada en el presente Tratado perjudicará o afectará en modo alguno los derechos o el ejercicio de los derechos de cualquier Estado conforme al Derecho Internacional en lo relativo a la alta mar dentro de esa región.

## ARTICULO VII

1. Con el fin de promover los objetivos y asegurar la aplicación de las disposiciones del presente Tratado, cada una de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados de participar en las reuniones a que se refiere el Artículo IX de este Tratado, tendrá derecho a designar observadores para llevar a cabo las inspecciones previstas en el presente Artículo. Los observadores serán nacionales de la Parte Contratante que los designa. Sus nombres se comunicará en cada una de las demás Partes Contratantes que tienen derecho a designar observadores, y se les dará igual aviso cuando cesen sus funciones.

2. Todos los observadores designados de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo gozarán de entera libertad de acceso, en cualquier momento, y cada una y a todas las regiones de la Antártida.

3. Todas las regiones de la Antártida, y todas las estaciones, instalaciones y equipos que allí se encuentren, así como todos los navíos y aeronaves, en los puntos de em-

barque y desembarque de personal o de carga en la Antártida, estarán abiertos en todo momento a la inspección por parte de cualquier observador designado de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo.

4. La observación aérea podrá efectuarse, en cualquier momento, sobre cada una y todas las regiones de la Antártida por cualquiera de las Partes Contratantes que estén facultadas a designar observadores.

5. Cada una de las Partes Contratantes, al entrar en vigencia respecto de ella el presente Tratado, informará por adelantado sobre:

(a) toda expedición a la Antártida y dentro de la Antártida en la que participen sus navíos o nacionales, y sobre todas las expediciones a la Antártida que se organicen o partan de su territorio;
(b) todas las estaciones en la Antártida ocupadas por sus nacionales, y
(c) todo personal o equipo militares que se proyecte introducir en la Antártida, con sujeción a las disposiciones del párrafo 2 del Artículo 1 del presente Tratado.

## ARTICULO VIII

1. Con el fin de facilitarles el ejercicio de las funciones que les otorga el presente Tratado, y sin perjuicio de las respectivas posiciones de las Partes Contratantes, en lo que concierne a la jurisdicción sobre todas las demás personas en la Antártida, los observadores designados de acuerdo con el párrafo 1 del Artículo VII y el personal científico intercambiado de acuerdo con el subpárrafo 1(b) del Artículo III del Tratado, así como los miembros del personal acompañante de dichas personas, estarán sometidos sólo a la jurisdicción de la Parte Contratante de la cual sean nacionales, en lo referente a las acciones u omisiones que tengan lugar mientras se encuentren en la Antártida con el fin de ejercer sus funciones.

2. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo, y en espera de la adopción de medidas expresadas en el subpárrafo 1(e) del Artículo IX, las Partes Contratantes, implicadas en cualquier controversia con respecto al ejercicio de la jurisdicción en la Antártida, se consultarán inmediatamente con el ánimo de alcanzar una solución mutuamente aceptable.

## ARTICULO IX

1. Los representantes de las Partes Contratantes, nombradas en el preámbulo del presente Tratado; se reunirán en la ciudad de Camberra dentro de los dos meses después de la entrada en vigencia del presente Tratado y, en adelante, a intervalos y en lugares apropiados, con el fin de intercambiar infomaciones, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártida, y formular, considerar y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del presente Tratado, inclusive medidas relacionadas con:

(a) uso de la Antártida para fines exclusivamente pacíficos;
(b) facilidades para la investigación científica en la Antártida,
(c) facilidades para la cooperación científica internacional en la Antártida,
(d) facilidades para el ejercicio de los derechos de inspección previstos en el Artículo VII del presente Tratado,
(e) cuestiones relacionadas con el ejercicio de la jurisdicción en la Antártida;
(f) protección y conservación de los recursos vivos de la Antártida.

2. Cada una de las Partes Contratantes que haya llegado a ser Parte del presente Tratado por adhesión, conforme al Artículo XIII, tendrá derecho a nombrar representantes que participarán en las reuniones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo, mientras dicha Parte Contratante demuestre su interés en la Antártida mediante la reali-

zación en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica.

3. Los informes de los observadores mencionados en el Artículo VII del presente Tratado serán transmitidos a los representantes de las Partes Contratantes que participen en las reuniones a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo.

4. Las medidas contempladas en el párrafo 1 de este Artículo entrarán en vigencia cuando las aprueben todas las Partes Contratantes, cuyos representantes estuvieron facultados a participar en las reuniones que se celebraron para considerar estas medidas.

5. Cualquiera o todos los derechos establecidos en el presente Tratado podrán ser ejercidos desde la fecha de su entrada en vigencia, ya sea que las medidas para facilitar el ejercicio de tales derechos hayan sido o no propuestas, consideradas o aprobadas conforme a las disposiciones de este Artículo.

## ARTICULO X

Cada una de las Partes Contratantes se compromete a hacer los esfuerzos apropiados, compatibles con la Carta de las Naciones Unidas, con el fin de que nadie lleve a cabo en la Antártida ninguna actividad contraria a los propósitos y principios del presente Tratado.

## ARTICULO XI

1. En caso de surgir una controversia entre dos o más de las Partes Contratantes, concerniente a la interpretación o a la aplicación del presente Tratado, dichas Partes Contratantes se consultarán entre sí con el propósito de resolver la controversia por negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, decisión judicial u otros medios pacíficos, a su elección.

2. Toda controversia de esa naturaleza, no resuelta por tales medios, será referida a la Corte Internacional de Justicia, con el consentimiento, en cada caso, de todas las partes en controversia, para su resolución, pero la falta de acuerdo para referirla a la Corte Internacional de Justicia no dispensará a las partes en controversia de la responsabilidad de seguir buscando una solución por cualquiera de los diversos medios pacíficos contemplados en el párrafo 1 de este Artículo.

## ARTICULO XII

1. (a) El presente Tratado podrá ser modificado o enmendado, en cualquier momento, con el consentimiento unánime de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX. Tal modificación o tal enmienda entrará en vigencia cuando el Gobierno depositario haya sido notificado por la totalidad de dichas Partes Contratantes de que las han ratificado.
   (b) Subsiguientemente, tal modificación o tal enmienda entrará en vigencia, para cualquier otra Parte Contratante, cuando el Gobierno depositario haya recibido aviso de su ratificación. Si no se recibe aviso de ratificación de dicha Parte Contratante dentro del plazo de dos años, contados desde la fecha de entrada en vigencia de la modificación o enmienda, en conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo 1(a) de este Artículo, se la considerará como habiendo dejado de ser Parte del presente Tratado en la fecha de vencimiento de tal plazo.

2. (a) Si después de expirados treinta años, contados desde la fecha de entrada en vigencia del presente Tratado, cualquiera de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el

Artículo IX, así lo solicita, mediante una comunicación dirigida al Gobierno depositario, se celebrará, en el menor plazo posible, una Conferencia de todas las Partes Contratantes para revisar el funcionamiento del presente Tratado.

(b) Toda modificación o toda enmienda al presente Tratado aprobada en tal Conferencia por la mayoría de aquéllas cuyos representantes están facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX, se comunicará a todas las Partes Contratantes por el Gobierno depositario, inmediatamente después de finalizar la Conferencia, y entrará en vigencia de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo.

(c) Si tal modificación o tal enmienda no hubiere entrado en vigencia, de conformidad con lo dispuesto en subpárrafo 1(a) de este Artículo, dentro de un período de dos años, contados desde la fecha de su comunicación a todas las Partes Contratantes, cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, después de la expiración de dicho plazo, informar al Gobierno depositario que ha dejado de ser parte del presente Tratado, y dicho retiro tendrá efecto dos años después que el Gobierno depositario haya recibido esta notificación.

## ARTICULO XIII

1. El presente Tratado estará sujeto a la ratificación por parte de los Estados signatarios. Quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado que sea miembro de las Naciones Unidas, o de cualquier otro Estado que pueda ser invitado a adherirse al Tratado con el consentimiento de todas las Partes Contratantes cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX del Tratado.

2. La ratificación del presente Tratado o la adhesión al mismo será efectuada por cada Estado de acuerdo con sus procedimientos constitucionales.

3. Los instrumentos de ratificación y los de adhesión serán depositados ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, que será el Gobierno depositario.

4. El Gobierno depositario informará a todos los Estados signatarios y adherentes sobre la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o de adhesión y sobre la fecha de entrada en vigencia del Tratado y de cualquier modificación o enmienda al mismo.

5. Una vez depositados los instrumentos de ratificación por todos los Estados signatarios, el presente Tratado entrará en vigencia para dichos Estados y para los Estados que hayan depositado sus instrumentos de adhesión. En lo sucesivo, el Tratado entrará en vigencia para cualquier Estado adherente una vez que deposite su instrumento de adhesión.

6. El presente Tratado será registrado por el Gobierno depositario conforme al Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## ARTICULO XIV

El presente Tratado, hecho en los idiomas inglés, francés, ruso y español siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico, será depositado en los Archivos del Gobierno de los Estados del mismo a los Gobiernos de los Estados signatarios y de los adherentes.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos Plenipotenciarios, debidamente autorizados, suscriben el presente Tratado.

HECHO en Washington, el primer día del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y nueve.

ANEXO B)

NOTA DE ADHESION DEL PERU

EMBAJADA DEL PERU

Washington, D.C., 10 de abril de 1981
No. 5-3-M/103

Señor Secretario de Estado:

Tengo el alto honor de dirigirme a Vuestra Excelencia a fin de poner en su conocimiento que, en uso de la facultad que confiere el Artículo XIII, Parágrafo I, del Tratado Antártico, suscrito en Washington el 1o. de diciembre de 1959, y en cumplimiento de precisas instrucciones de mi Gobierno, el Perú se adhiere, a partir de este momento, al referido instrumento internacional.

Al poner en conocimiento de Vuestra Excelencia la presente comunicación, y teniendo en cuenta que el Gobierno de los Estados Unidos es el depositario del Tratado Antártico, mucho agradeceré a Vuestra Excelencia tenga a bien informar a todos los Estados miembros del Tratado, la decisión del Gobierno del Perú.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Fdo. FERNANDO SCHWALB
Embajador

Al Excelentísimo Señor
Dr. Alexander M. Haig,
Secretario de Estado
Washington, D.C.

ANEXO C).

COMUNICADO DE PRENSA
ADHESION DEL PERU AL TRATADO ANTARTICO

El Gobierno del Perú ha decidido adherir al Tratado de la Antártida suscrito en Washington (Estados Unidos de América) el 1o. de Diciembre de 1959, mediante la entrega de una Nota por intermedio de la Embajada del Perú en la capital americana, en la fecha.

Al remitir la referida comunicación al Gobierno de los Estados Unidos de América, en la calidad de Gobierno depositario del Tratado de la Antártida, el Gobierno del Perú que pasa a ser el 20o. Estado Miembro, desea resaltar los siguientes puntos fundamentales de la posición peruana en asuntos antárticos, a fin de que se tenga un amplio y general conocimiento.

1o. El Perú considera que el Tratado de la Antártida, suscrito el 1o. de diciembre de 1959, en Washington, es el único instrumento legal para la Antártida, siendo instrumento jurídico válido y aceptado por todos los Estados miembros que son partes y que desenvuelven actualmente actividades en el Continente Austral; y que deben de estar ligados por las mismas normas jurídicas.

2o. El referido Tratado viene a consagrar principios y normas positivas, con repercusiones para toda la comunidad internacional, a saber, el uso de la Antártida exclusivamente para fines pacíficos, de prohibición de toda explosión nuclear y de la eliminación de desechos radioactivos en esa área; de la libertad de investigación científica en la Antártida puesta al servicio de la humanidad y de la cooperación internacional para el logro de esos objetivos que consagra el Tratado.

3o. El Gobierno peruano dentro del marco de esos principios, propugnará mediante cualquier procedimiento basado en el principio de la igualdad jurídica, entre todos los signatarios, por el establecimiento de un estatuto general y definitivo por la Antártida, en el que se contemplan equitativamente los intereses de todos los Estados involucrados.

4o. La decisión del Gobierno peruano de adherir al Tratado de la Antártida se funda no solamente en el interés que tiene, como todo miembro de la comunidad internacional, sino, además, en un interés especial, directo y sustancial derivado de una situación geográfica del enfrentamiento de su costa pacífica al continente antártico, de la influencia que ejerce en su clima, en su ecología y en su biología marina, de los vínculos históricos que lo ligan desde las primeras expediciones que se aventuraron a explorar dicho continente y sus aguas, así como de las obligaciones asumidas conforme al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca que incluye una parte del territorio antártico en la zona descrita en el artículo 4o., en virtud de lo cual el Perú coparticipa en la responsabilidad por la defensa de la Región.

Lima, 11 de abril de 1981.

## NOTAS

(1) Juan Carlos Puig, ex-Ministro de Relaciones Exteriores. "La Antártida Argentina ante el Derecho". Editorial R Depalma. 1960.

(2) Sentencia número 43 de 5 de abril de 1933 sobre la cuestión de Groenlandia Oriental.

(3) En su acepción material y física.

(4) Accioly, Hildebrando, Traite de droit internacional public, 1942, T. II, pág. 199.

(5) Gidel Gilbert. Aspectos jurídicos de la lucha por la Antártida. 1951.

(6) Cheney, Charles. Internacional Law. Pág. 298.

(7) Nota de 12 de noviembre de 1940 respecto a territorios disputados en las Orcadas del Sur.

(8) Pinochet de la Barra, Oscar. La Antártida Chilena o territorio chileno antártico. 1944.

(9) Gidel. Op. cit. pág. 92.

(10) Barreda Laso, Felipe. La Antártida Sudamericana ante el Derecho Internacional. Buenos Aires. 1948.

(11) Gidel. Op. cit. pág. 131.

(12) Candioti M. Alberto. Nuestra Antártida no es tierra conquistada ni anexada. El Tratado Antártico no debe ratificarse. Buenos Aires, 1960.

(13) Candioti M. Alberto. El Tratado Antártico y nuestras Fuerzas Armadas. Buenos Aires, 1960.

(14) De la Revista "Foreing Policy" No. 55, Summer 1979.



PABELLON DE GUERRA DE I. M. CONDECORADO CON CRUZ PERUANA AL MERITO NAVAL. Con ocasión de cumplirse el 164º aniversario de su creación y en mérito a la abnegación y el heroismo de sus efectivos en la Zona de Emergencia, el pabellón de guerra de la Fuerza de Infantería de Marina fue condecorado por el Sr. Ministro de Marina, Alm. Julio Pacheco Concha Hubner, con la Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Comendador. La ceremonia, que contó también con la presencia del Comandante General de Marina, Alm. Gerónimo Cafferata Marazzi, del Comandante General de Operaciones Navales, altos oficiales y el personal de Infantería de Marina, se realizó el 8 de noviembre en el Cuartel General de esta fuerza en Ancón.





MINISTRO DE MARINA RECIBE CONDECORACION. El Comandante General de la Marina, Alm. Gerónimo Cafferata Marazzi, condecoró con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, en el Grado Gran Cruz Especial, al Sr. Ministro de Marina, Alm. Julio Pacheco Concha Hubner. La ceremonia tuvo lugar el 26 de noviembre en el 'Salón Huáscar' del despacho ministerial y contó con la asistencia de la Plana Mayor de la Marina, así como con la de otros altos jefes y oficiales navales.

EXPOSICION SOBRE ENERGIA NUCLEAR EN **I.E.H.M.P.** El Jefe de la Oficina de Proyectos Nucleares de la Dirección de Proyectos Navales, capitán de navío AP Cristóbal Miletich Sousa Pixoto, expuso en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú la amplitud y lo casi ilimitado del campo de aplicación de la energía nuclear en el contexto marítimo. Acompañaron al disertante en su exposición —"La energía nuclear y el poder marítimo"— un destacado grupo de oficiales capacitados en diversas áreas nucleares.









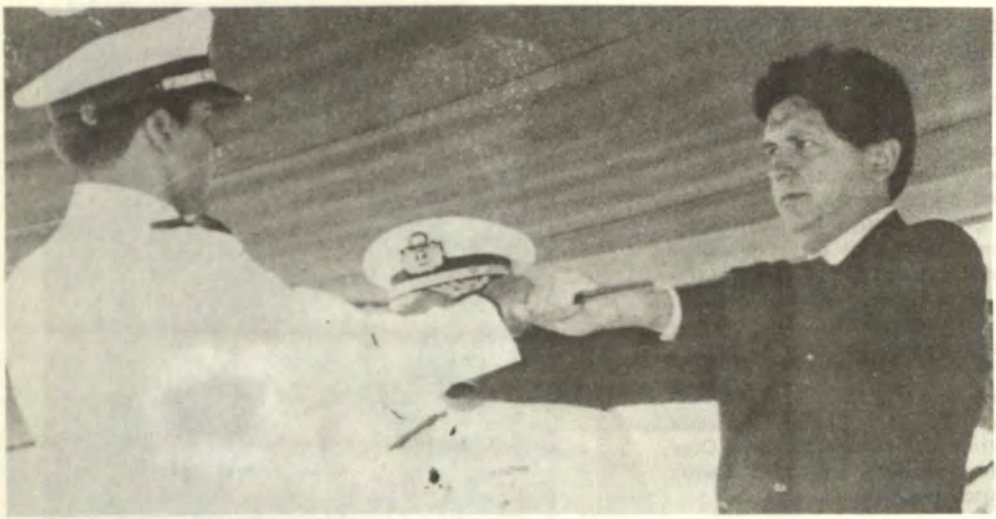

**COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA INSPECCIONO FUERZAS NAVALES.** En fechas de noviembre y diciembre, el Comandante General de la Marina, Alm. Gerónimo Cafferata Marazzi, inspeccionó, una por una, las cinco fuerzas componentes de nuestro poder naval, en sus unidades, dependencias y centros de capacitación profesional. Comprendió, básicamente, revista al personal y apreciación de las infraestructuras, material y equipos de dichas fuerzas. En las fotos, a bordo del **BAP Independencia,** estación de submarinos y arsenal aeronaval.

CONDECORACION POSTUMA A INFANTES DE MARINA CAIDOS EN LA ZONA DE EMERGENCIA. En emotiva ceremonia, el pasado 20 de diciembre el Alto Mando Naval condecoró póstumamente a los infantes de marina inmolados en la Zona de Emergencia, Ayacucho. La ceremonia, llevada a efecto en el Cuartel General de la Infantería de Marina, Ancón, fue presidida por el Sr. Ministro de Marina y el Comandante General de la Marina, y contó, también, con la asistencia de Almirantes, Jefes, Oficiales y personal subalterno de esta fuerza. El titular de Marina impuso la condecoración a los deudos de los infantes sacrificados. En representación de estos últimos agradeció la Sra. Olga Jesús Benzajen, viuda del C. de C. Carlos Cieza Castellanos.









PRESIDENTE DE LA REPUBLICA EN CLAUSURA DE LAS LABORES ACADEMICAS EN ESCUELA NAVAL. Con la incorporación a nuestra Marina de Guerra de 81 nuevos alfereces de fragata finalizaron las labores académicas de 1985 en la Escuela Naval. En dicha ceremonia el Primer Mandatario de la nación, Dr. Alan García Pérez, destacó con elevados conceptos la significación del hecho. En el acto estuvieron presentes los señores Ministros de Estado, el Presidente del Comando Conjunto de las FF.AA., el Comandante General de la Marina, el Director de la Escuela Naval, miembros del Cuerpo Diplomático, altas autoridades civiles y militares, los Agregados Navales acreditados ante el país, los familiares de los egresantes y personas especialmente invitadas.





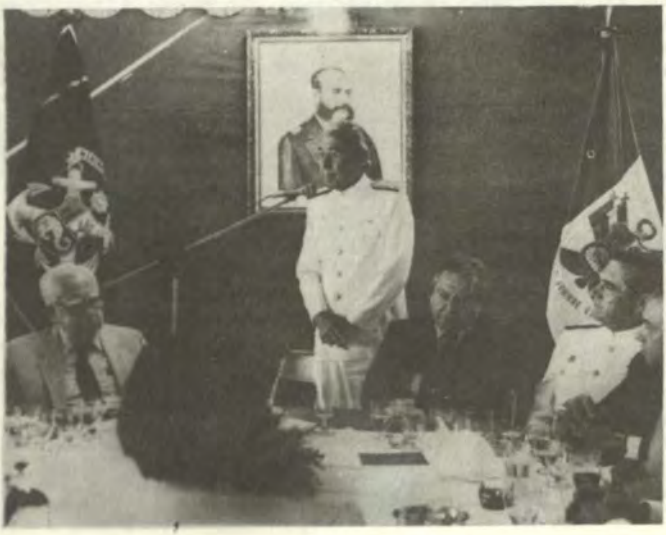
ESUP: FINALIZACION DE ACTIVIDADES 1985. El 20 de diciembre se llevó a cabo, en la sede de la Escuela Superior de Guerra Naval, la clausura de las labores académicas en este alto Centro de Estudios de la Marina de Guerra. En su discurso memoria el Director, Calm. Alberto Vattuone Michelini, destacó el cometido de dicho Centro Superior. A continuación hizo uso de la palabra el Sr. Ministro de Marina, procediéndose después a la entrega de certificados a los señores oficiales participantes, entre los que figuran un oficial de la Marina de los EE. UU. y otros de la vecina República de Bolivia.

CLAUSURA DEL AÑO ACADEMICO EN **ENAMM.** Treinta alfereces de fragata egresaron de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau" con los títulos de Tercer Piloto y Tercer Ingeniero. A la ceremonia asistieron el Sr. Ministro de Transportes y Comunicaciones, Ing.José Murguía; el Sr. Ministro de Marina, Alm. Julio Pacheco Concha Hubner, autoridades eclesiásticas y civiles, Agregados Navales, empresarios del sector privado, funcionarios del sector público, los jefes y oficiales de este prestigioso centro formativo, así como los familiares de los alumnos. El Director de este centro de formación profesional, C. de N. César Linares Velásquez, resaltó en su discurso memoria los logros obtenidos en los diversos campos de la actividad académica, destacando en ello la valiosa contribución de la Marina de Guerra y del sector privado en el curso del año.





EXPOSICION CARTOGRAFICA EN EL MUSEO NAVAL. El 18 de diciembre, en el local del Museo Naval del Perú, contándose con la presencia del Sr. Ministro de Marina, del Comandante General y del Jefe del Estado Mayor General de la Marina y de almirantes y jefes y oficiales navales, se aperturó la 1ra. Exposición Cartográfica, de vasta recopilación histórica y por lo mismo importante para los estudios y conocimientos de nuestro primer puerto y del mar. En la foto, las utoridades y oficiales de la Marina con el Director del Museo Naval, Dr. Fernando Romero Pintado, quien tuvo a su cargo la presentación y explicación de lo valioso de la exposición que auspiciaron la Dirección de Intereses Marítimos y la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.



AGASAJO A SENADORES EN **BAP AGUIRRE.** Miembros de la Cámara de Senadores —entre ellos, el 1er. Vice Presidente de la República, Dr. Luis Alberto Sánchez, y el Sr. Armando Villanueva del Campo— en la recepción de que fueran objeto por el Alto Mando Naval en el **BAP Aguirre.** En la foto, el Sr. Ministro de Marina en los instantes de su saludo y bienvenida.



PREMIOS MARINA DE GUERRA 1985: "HUASCAR DE PLATA A MUNICIPALIDAD DE BARRANCO. El Alcalde del distrito de Barranco, Sr. Danilo Delgado Bedoya, en los instantes de recibir del Sr. Ministro de Marina, Alm. Julio Pacheco Concha Hubner, la réplica en plata del glorioso monitor **Huáscar** ("Huáscar de Plata") con que la Municipalidad barranquina se hizo merecedor del Primer Premio instituido para las celebraciones de la "Verbena de la Marina 1985". Otros premios fueron conferidos al distrito de Miraflores y a la provincia del Callao e, igualmente, menciones honoríficas a los distritos de Magdalena del Mar, San Isidro y Chorrillos. La ceremonia se llevó a cabo en el despacho ministerial del Ministerio de Marina.

PREMIOS MARINA DE GUERRA 1985: CONCURSO PERIODISTICO. En la sede del Ministerio de Marina, el 31 de diciembre pasado se llevó a efecto la entrega de premios en el Concurso Periodístico promovido por la Marina de Guerra respecto a la celebración del 164º aniversario de su creación institucional y 106º aniversario del glorioso combate de Angamos.

El Primer Premio correspondió al Sr. Manuel Zanutelli Rosas por su artículo "Los que volvieron", publicado en "El Comercio" (08.10.85); el Segundo Premio le fue conferido al Sr. Hugo Cárdenas Mandujano por su trabajo "Marina de Guerra, una fuerza que nació con la Independencia", publicado en el diario "La República" (08.10.85). Los premios en fotografías los hizo suyos el diario "Expreso". El Diario Decano "El Comercio", asimismo, se hizo merecedor de una distinción por la calidad de sus informaciones orientadas a dar relieve a ambas significativas fechas. En la foto, el Sr. Zanutelli en el momento de recibir su distinción de manos del Director de Información de la Marina, C. de N. Carlos Ponce Canessa.



## COMISION DE ESTUDIOS ESTRATEGICO–MARITIMOS

### UN NUEVO APORTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO – MARITIMOS DEL PERU

El instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú ha oficializado la constitución de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, organismo creado por dicho instituto con la filosofía de proyectar la historia, contribuyendo al encuentro de nuevos caminos de desarrollo, esperanza y progreso en el campo marítimo.

Es en esta forma que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para completar su magnífico trabajo que hace conocer el acontecimiento histórico en todo lo relacionado con el mar —tan amplia y detalladamente tratado en sus primeros 14 volúmenes de la História Marítima—, mediante esta nueva Comisión se propone el estudio y análisis del presente y proyectarlo hacia el futuro, para contribuir a trazar nuevas políticas y estrategias en temas específicos dentro los Intereses Marítimos que puedan servir a personas u organismos competentes del campo político, económico, militar, científico, y otros, que tengan que participar, opinar y decidir en estas materias.

Al presentar a la comisión, señala el hecho que la historia enseña la importancia política del mar al describir que los grandes imperios fueron desarrollados al amparo de él, que la hegemonía o la caída de ellos se sellaron en el mar con batallas decisivas.

Realmente, los estudios que realizará este organismo viene a llenar un vacío existente de apoyo al conocimiento profundo del mar, ríos y lagos, de sus posibilidades y usos, en los aspectos de transporte, comercio, industrias, de pesca, de alimentación, asuntos internacionales y otros de importante influencia en el desarrollo económico y social de tanta actualidad, a la vez de incurcionar en la formación de una conciencia marítima sólida en todos los niveles de nuestro pueblo.

Asimismo, manifiesta que el mar es el camino por donde circula la mayor parte de las riquezas producidas por el hombre para provecho de la humanidad.

La Comisión así formada, está presidida por el vicealmirante (r) Luis E. Vargas Caballero e integrada, además por los vicealmirantes Alberto Indacochea Queirolo, Rafael Durán Rey, José Carcelén Basurto, por los contralmirantes Ramón Arróspide Mejía y Melitón Carbajal Pareja, y los capitanes de fragata Juan Manuel Castro Hart y Felipe Villena Gutierrez. Cuenta con una Junta de Asesoramiento Especializada, presidida por el Sr. Embajador Arturo García García e integrada por el Embajador Miguel Bákula Patiño, Dr. Alfonso Arévalo Alvarado, Ings. Ricardo Rey Polis, César Ferrand Cillóniz, contralmirante (CJ) (r) Máximo Cisneros Sánchez, contralmirante Luis Montes Lecaros y capitán de fragata (r) Miguel Flores Nohesel. Para la coordinación general del trabajo ejecutivo se ha designado al Contralmirante (r) Jorge Villalobos Urquiaga.

Esta planta de eminentes personas aseguran el éxito del trabajo que se ha propuesto el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en provecho nacional.

**Póngale!**



**doradita y saladita!**

*Cortesía*

**FABRICA DE TEJIDOS "LA UNION" Ltda. S.A.**

*Av. Nicolás Ayllón 2691*
*Telf.: 311010*
*El Agustino*

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO-COMERCIAL S.A.

**CITECO**

**MAQUINARIA INDUSTRIAL**

FINANCIACION - SERVICIO - REPUESTOS - ASESORAMIENTO

AVENIDA ARGENTINA 3415
CASILLA 3488, LIMA 100

TELEX: 25486 – 30055
TELEFONO: 52-40-88

Galletas,
Harinas,
Sémolas,
Polenta y
Malzalina

**DIA®**

PRODUCTOS DE CALIDAD

ELABORADOS POR:

molinera inca s.a.



LIMA : LUIS CARRANZA 1666 – URB. IND. COMOE
TRUJILLO : CARR. PANAMERICANA NORTE KM. 557.
PLANTA GALLETERA KM. 558

## ILUSTRACIONES DE CARATULA, 1985

Con la presente edición de la REVISTA DE MARINA —Noviembre-Diciembre, 1985— concluye la publicación de las obras pictóricas de caracter naval que motivaran las carátulas de la Revista en el curso del año que finaliza. Las versiones artísticas —referidas en 1985 a buques veleros en las destacadas acciones que les cupo en su época y en nuestra historia— se encuentran, como siempre (en sus dimensiones de 35 cms. x 24 cms., cartulina cofrada), a disposición de los lectores y amigos de la REVISTA DE MARINA, en la Sección administrativa correspondiente de la Dirección de Información de la Marina.

El Director

*Enero*
*Abril*



*1. Guerra de la Independencia. Ataque de Guise a los fuertes del Callao. 6-7 de octubre, 1824*

*Mayo*
*Junio*



*2. Conflicto con Inglaterra. Combate naval de Pacocha.- 29 de mayo, 1877.*

*Julio*
*Agosto*



*3. Expedición Libertadora. Fragata La Argentina en aguas del Callao. Octubre de 1820.*

*Setiembre*
*Octubre*



*4. Guerra con Colombia. Combate de Malpelo. 31 de agosto, 1828.*

*Noviembre*
*Diciembre*



*5. Guerra con Colombia. Combate de Guayaquil. 22-24 de noviembre, 1828.*



Analizadas las transcritas intervenciones bien se puede advertir que la internacionalización de la Antártida, aun cuando no fuere en su más amplia expresión, o sólo incida sobre determinadas zonas, es un elemento que, creo, no quedará descartado en la evolución de esta materia, sobre todo si se tiene en cuenta la posición estadounidense y la flexibilidad del criterio inglés que, en todo caso, por los párrafos transcritos parece susceptible de acceder a soluciones pragmáticas.

## 7.- VINCULACION TEORICA DEL PERU CON LA PROBLEMATICA ANTARTICA.

Existen naturalmente distintos y variados elementos que vinculan al Perú con la problemática antártica.

En líneas anteriores se intentó apuntar los principales fundamentos en que ciertos países se apoyan para pretender configurar sus derechos y espectativas; se pasó revista, también, a las dificultades existentes sobre algunos de ellos en cuanto son apreciados bajo el rigor reflexivo del derecho. Igualmente se comentó acerca de la nueva tendencia de la ciencia jurídica sobre la materia.

Así, desde el punto de vista teórico, respecto al Perú se podrían apuntar algunos de estos principales elementos que lo vinculan a la Antártida a través de los siguientes hechos:

a) La Antártida constituye un gran regulador climático, especialmente para los países circumpolares, entre los que se encuentra el Perú.
b) El TIAR (cláusula IV) reconoce la existencia de una Antártida sudamericana en los límites comprendidos entre los paralelos 24 y 90 grados;
c) La primera expedición con mandato del Imperio español fue nombrada y preparada con esfuerzo del Virreynato del Perú, en 1605, saliendo la expedición del Callao para realizar el primer descubrimiento efectivo de lo que hoy corresponde a gran parte del cuadrante sudamericano;
d) Los estudios del alemán Hreiter sostienen que la Antártida sudamericana es la prolongación de la Cordillera de los Andes;
e) De materializarse la aplicación de la teoría de los sectores correspondería al Perú una parcela determinada y precisa;
f) Hay también antecedentes geológicos de interés, por ejemplo, los estudios practicados por Nordenskjold, del Padre Agostini y de Zruggen, que arrojan vinculaciones similares entre el continente antártico y el sudamericano;
g) Por último, debe señalarse la teoría del condominio plural y/o del patrimonio común de la humanidad que, como es obvio, excluye la posibilidad de una ingerencia en la problemática a título unilateral.

Para una mejor precisión de éstos y otros elementos de vinculación, se transcribe el parágrafo 4o. del Comunicado de Prensa de 11 de abril de 1981 en el que la Cancillería da cuenta de los motivos que rigieron o sustentaron la decisión del Perú de adherir al Tratado de Washington.

Dice a la letra:

"4o. La decisión del gobierno peruano de adherir al Tratado de la Antártida se funda no solamente en el interés que tiene, como todo miembro de la comunidad internacional, sino, además, en un interés especial, directo y sustancial derivado de una situación geográfica del enfrentamiento de su costa pacífica al continente antártico, de la influencia que ejerce en su clima, en su ecología y en su biología marina, de los vínculos históricos que lo ligan desde las primeras expediciones que se aventuraron a explorar dicho continente y sus aguas, así como de las obligaciones asumidas conforme al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca que incluye una parte del territorio antártico en la zona descrita en el artículo 4o., en virtud