
MARINA DE GUERRA DEL PERU



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

© Revista de Marina
Av. Salaverry, cuadra 24
Lima 27 - Perú

DIRECTOR: Contralmirante Víctor H. Ampuero Torres – SUB-DIRECTOR: Capitán de Navío Luis Sueyras Valverde – EDICION: Capitán de Fragata Gino Fulle Córdova – COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura – DIAGRAMACION: T1. Gra. Elmer Córdova P. – FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. – PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra.

Revista de Marina

Año 84 – Nº 1
Enero – Febrero – Marzo 1991

ISSN 1012 – 8287

CONTENIDO

Pág.

EDITORIAL 5

ARTICULOS

La problemática del transporte acuático del Perú
C. de N. (r) Roque Loret de Mola Pacussich 9

Evolución de ETRAMSA una ilusión sin estímulo, una realidad sin destino
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza 19

Ejercicio de la Seguridad Marítima
Vicealmirante Walter Indacochea Queirolo 49

La idea de pacificación y la contrainsurgencia
Dr. Francisco Tudela Van Breguel Douglas 67

Exposición de la problemática de la Industria Naval en el Perú
C. de C. Aldo Olcese Rodríguez 75

La construcción, el desguace y la productividad de las flotas mercantes mundiales
C. de F. (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez 87

CRONICAS

Homenaje a los heroicos batallones "Guarnición de Mrina" y "Guardia Chalaca"
Valm. Alberto Indacochea Queirolo 99

Aclarando dos puntos en la historia de Iquitos
C. de F. (r) Salvador Mariategui y Cisneros 115

Recuerdo en Acción
Contralmirante (r) E. Skvortsov 123

ACTUALIDAD

La coca nuestra de cada día
C. de N. Armando Echeandía Luna 131

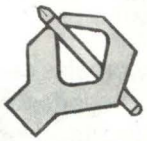
¿Cómo se preparan los cursos de Instrucción?
C. de F. Carlos Cruz Tapia 139

Apuntes sobre diplomacia del poder naval
Tte. 1 (C. J.) Arturo José Morocho Castañeda 145

¿Los valores invertidos?
C. de F. Javier Olivares P. 149

Marinos en el Lago de los Incas
Jesús Torres Chavera 153

Editorial



ASPIRACIONES Y PROPOSITOS

Con el presente número, se inicia nuestra labor al frente del órgano oficial Técnico–Profesional de la Marina de Guerra del Perú. Conocida la fecunda labor desplegada por nuestros antecesores, ardua es la tarea que nos aguarda, y la asumimos con la fortaleza que la Institución Naval nos brinda cada día.

La Revista de Marina seguirá siendo fundamentalmente un instrumento básico y eficaz de comunicación; y, vivo mecanismo para alcanzar el desarrollo de la tecnología, de la actividad marítima, fluvial y lacustre en nuestro país.

En el anhelo de haber posible la finalidad referida, la Revista de Marina sin dejar en ningún instante su esencia naval, no soslayará los valores y aporte de diversa índole como contribución efectiva al impulso y fortalecimiento de nuestra identidad, en momentos tan difíciles que vive el país, alimentado en alguna medida por carencias y frustraciones en el seno de nuestra sociedad.

En esa perspectiva, el aporte y la adhesión de los calificados colaboradores dentro de la variedad de temas inherentes a la actividad naval y otras disci-

plinas afines, creará los espacios de alto nivel donde será posible cotejar los modos y formas que hagan permanente el pensamiento de Perú y particularmente nuestra orgullosa estirpe Naval.

No hemos de detenernos aquí para referirnos a las dificultades propias de las tareas editoriales. La Superioridad Naval nos ha conferido esta importante labor y la asumimos abriendo las páginas de la Revista con amplitud hacia todas las corrientes del pensamiento, a la formulación vigorosa de planteamientos que exalten el patrimonio espiritual de hombres y mujeres que vivimos por y para el Perú, nuestro país.

En las páginas de la Revista de Marina, están claramente diseñadas las aspiraciones y propósitos que confrontan, afirman y robustecen el prestigio de la gloriosa Marina de Guerra del Perú. Nos corresponde continuar el nivel alcanzado y así lo hacemos con el aval valioso de los aportes que en cada número se publican. ¡Iza velas y buen viento!!!

El Director

Deposite su confianza en buenas manos.



En las manos seguras y eficientes de su Gente de Confianza, que hace de sus depósitos la mejor inversión.
No sólo gana mejores tasas.
Gana además:

- Consejo oportuno, para que administre su dinero de la mejor forma.
- El más conveniente Horario Corrido Nacional.
- Cuenta Corriente sin costo de mantenimiento.(*)
- Protección familiar contra todo riesgo, a través de un seguro de vida automático.
- La más amplia red de oficinas interconectadas.
- El mejor servicio en Banca Electrónica.

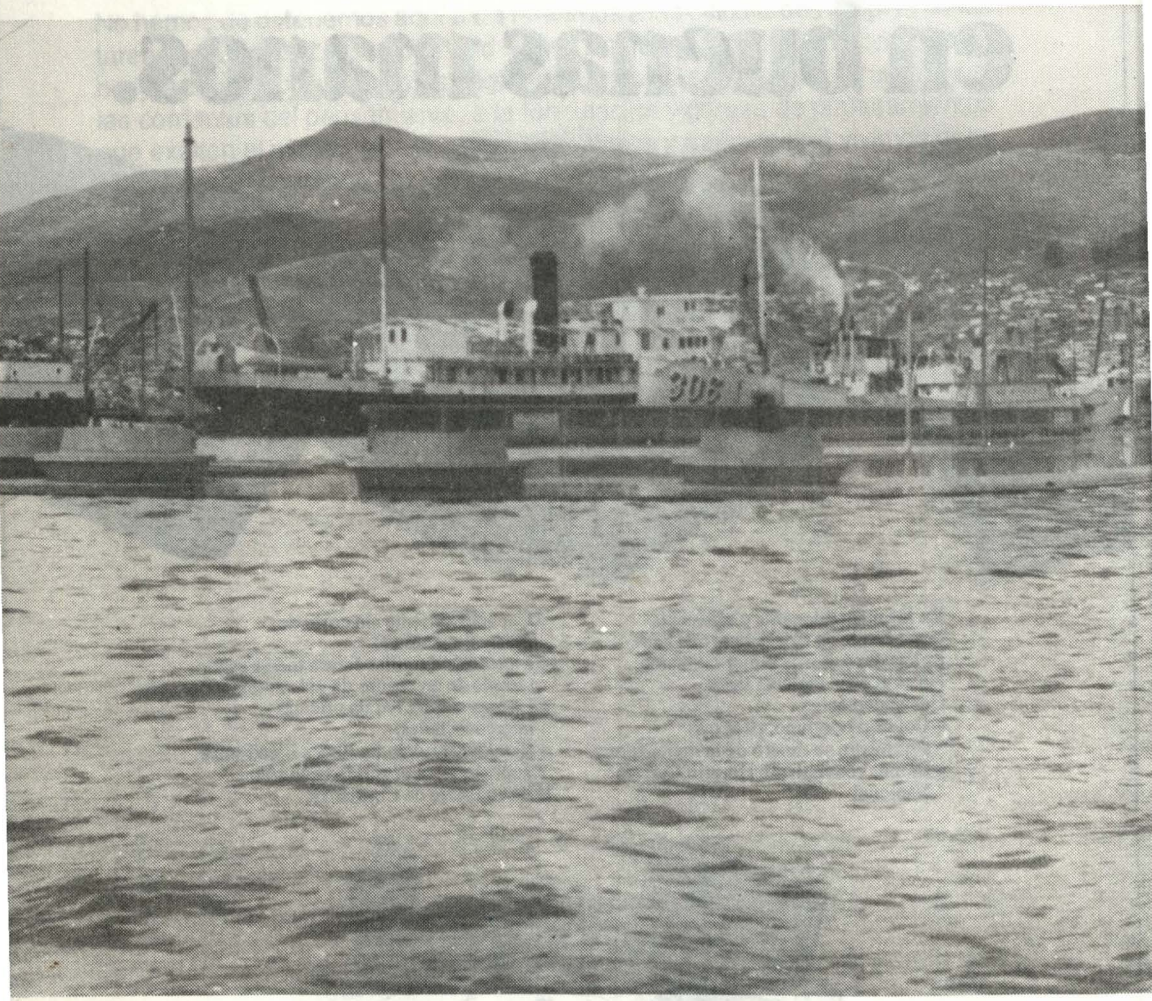
Y sobre todo, la seguridad que sólo le da su Gente de Confianza.



(*) Sólo para personas naturales con saldos acreedores.

BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO


306



La problemática del transporte acuático del Perú

C. de N. (r) Roque LORET DE MOLA Pacussich

El dominio marítimo del Perú se ejerce en el mar de Grau y sus aguas interiores, incluyendo los ríos y lagos del territorio peruano.

Desde que el hombre aprendió a navegar, pudo comprobar que la vía propicia y económica para comunicarse era el mar. Nuestros antecesores Incas así lo entendieron, al igual que los conquistadores, quienes aprovecharon la innata aptitud marinera del hombre peruano para crear nuestra Armada y forjar la Flota Mercante Nacional que tanta importancia tuvo en la historia, escrita con la sangre de nuestras glorias navales inmoladas en defensa de la Patria. Sin embargo, aquellos gobernantes que no quisieron reconocer su importancia para el desarrollo nacional, nos legaron la factura de su ignorancia, para que fuese pagada por el pueblo peruano, a costa de su esfuerzo y trabajo, empeñado en lograr un mayor bienestar y mejor futuro para sus hijos.

La importancia del acercamiento económico y social entre los pueblos que se asientan en las orillas de una vía acuática, natural o creada por el hombre, redunda no sólo en el trasvase cultural, sino que principalmente se da en su comercio exterior y en su desarrollo nacional.

Y es tan importante este intercambio que, si cuantificamos el valor de lo que significa a cada país movilizar dicho comercio por una vía acuática, frente a cualquier otra, encontraríamos una media ponderada porcentual mayor al 90% para cada uno de ellos; lo dicho, no varía ni tiene que ver con la forma de gobierno que pudiese tener un determinado país o con la esfera de influencia política con la que se alinie o simpatice dicho gobierno, en razón que el transporte naviero admite todo tipo de carga, menos la de teorías políticas; la única verdad que admite es: quien domina una vía acuática, domina a quien no lo puede.

Hay una máxima que dice: "UNA ESCUADRA VALE BIEN POCO SIN UNA FLOTA MERCANTE QUE LA ACOMPAÑE". Como todo lo creado por el saber

popular, esta frase encierra una sabiduría de fácil demostración: Si recordamos que, cada vez que se ha producido en el mundo una confrontación bélica, los beligerantes han dedicado un gran esfuerzo en lograr el control del mar, no sólo para negar su uso al adversario sino, para explotar en su provecho las líneas de comunicación marítimas; la aplicación de su Poder Naval sólo fue efectiva con el concurso que recibió de su Flota Mercante y el apoyo brindado por sus bases y puertos con que contó su Poder Marítimo, es indudable también que utilizaron no sólo los medios a su alcance, sino que se agenciaron los de sus aliados y hasta el de sus simpatizantes, dejando librados a su suerte a terceros países, quienes debieron echar mano a sus propios medios y agenciarse aquellos otros que no poseían de entre quienes no estaban comprometidos en el conflicto.

Una emergencia, como la anterior nos enseña que ningún país, puede darse el lujo de hipotecar el desarrollo de su Marina Mercante, prefiriendo usar las de otros países, para el transporte de la carga que genera su comercio exterior; ni dejar su cabotaje en manos no nacionales, ya que no sólo estaría afectando su desarrollo, sino, que debilitaría su defensa y seguridad nacional.

El Perú presenta una situación geo–económica singular con respecto a sus principales vecinos, nuestro Comercio Internacional, se moviliza independientemente por el Océano Pacífico y por el Océano Atlántico a través del Río Amazonas, y hasta por el Lago Titicaca en alguna proporción; el cabotaje, no obstante el gran movimiento existente por las vías terrestres y aéreas, moviliza mayoritariamente aquellas cargas de carácter estratégico, siendo muy significativo que sea a través de la vía acuática la forma más común y permanente de llegar a los lugares más apartados de nuestras fronteras, que dicho sea de paso, es la única manera de llegar a tan apartados lugares del territorio peruano.

Dentro de las concepciones de la DEFENSA Y DE LA SEGURIDAD NACIONAL, no es comprensible planificar, dentro de una eventualidad, que el transporte acuático de nuestro comercio exterior e interior, sea de la responsabilidad de flotas no nacionales, por una razón que no es chauvinista, pero que es una incuestionable base de nuestro Poder Marítimo, la Marina Mercante Nacional y todo el trabajo acuático que se realiza en el Perú, constituye la RESERVA ACTIVA de nuestra MARINA DE GUERRA, y menoscabarla significa atentar contra los más sagrados intereses de la Nación y violar los más antiguos, pero vigentes dispositivos legales, que las generaciones de nuestros mayores nos legaron para mejor cumplir con la defensa nacional.

No obstante la severa crisis que venimos sufriendo en nuestro país, es pertinente recordar que el tráfico de buques que mueven la carga comercial que

utiliza nuestros puertos es del orden de los 7,000 buques al año, es decir un tráfico mercante promedio de 20 buques por día, los que en su conjunto, transportan alrededor de 30 millones de toneladas métricas anuales, correspondiendo al Callao el mayor porcentaje de movimiento de carga entre los puertos de la República, seguido en orden decreciente por Bayóvar, Talara, San Nicolás, Chimbote, Matarani, Pisco, Iquitos, Paita, Salaverry, Ilo, San Juan, Huacho, Pucallpa, Yurimaguas y otros de menor orden.

Es interesante hacer notar que nuestra carga ha sido atendida entre los años 1983 a 1990 por 50,909 Buques Mercantes de los cuales el 72% fueron de matrícula nacional y el 28% de bandera extranjera; sin embargo, el T.R.B. (Tonelaje Registro Bruto) de estos últimos, consignado en las memorias anuales de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), resulta un 30% mayor que el que corresponde al de los buques de la flota Mercante Nacional y el T.R.N. (Tonelaje Registro Neto) de las naves extranjeras es superior en un 25% al que corresponde a las peruanas; lo cual indica principalmente dos cosas: que la capacidad de bodega de la Flota Nacional es menor, no obstante el mayor número de viajes efectuados por nuestros buques y, que el valor de los fletes cobrados por las flotas extranjeras son superiores al que captaron todas nuestras empresas navieras; lo cual nos hace ver que, con la flota Mercante Nacional actual, no podemos cubrir la tan mentada reserva de carga existente para los buques de bandera peruana y que el flujo de divisas es altamente favorable a las navieras extranjeras.

Cabe recordar, que en la década de los años setenta se puso de moda en los países de la cuenca del Pacífico Sud–Oriental, políticas propendientes al desarrollo de las flotas mercantes nacionales, a fin de poder cubrir como mínimo el 50% de la demanda de bodega del comercio exterior y del 100% del correspondiente al de cabotaje; simultáneamente se pusieron en ejecución medidas y planes para rebajar los costos de puertos y para renovar e implementar las instalaciones portuarias, de manera a los puertos de otras latitudes.

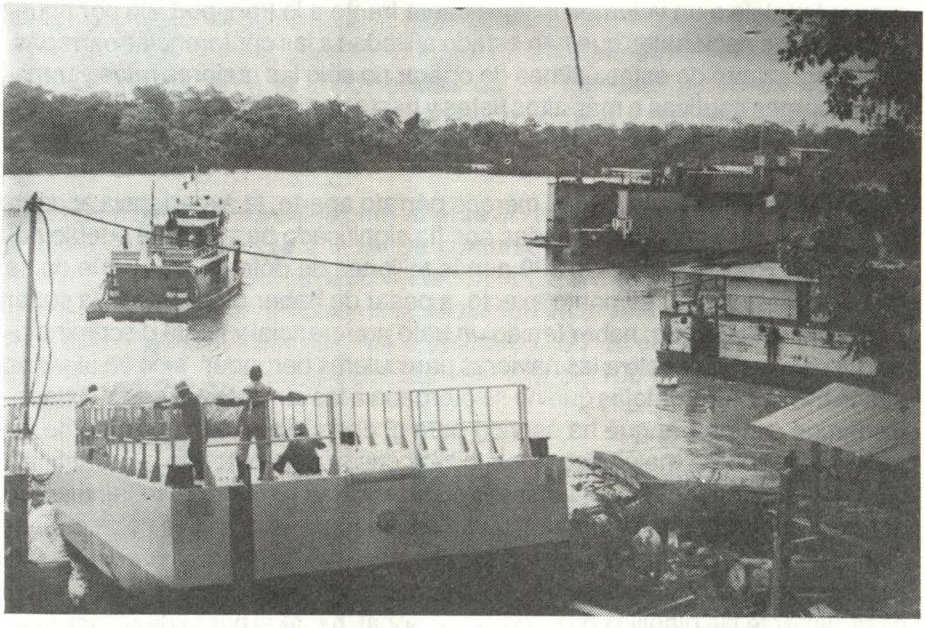
En términos irrefutables, se puede afirmar que las características de una Marina Mercante Nacional, por sobre toda otra consideración, deben ser consecuentes con las necesidades propias de la carga a transportar, frente a las cuales pueda la flota Mercante propia ofrecer una alternativa de eficiencia y competitividad de fletes teniendo en cuenta la década actual en que predominan las teorías libres de mercado, contraria a forma alguna de monopolio que pueda vulnerar la libre competencia, son necesarias normas legislativas para el trabajo marítimo que propugnen una ordenada configuración técnico–profesional basada en costos integrales de la producción, que incluyan las necesidades y derechos a que tienen los trabajadores y permitan utilidades razonables para las empresas, observándose principios de equidad, eficiencia y lógica.

Lo anterior serviría para satisfacer las necesidades del país, permitir un flujo adecuado y permanente de la producción, la oportuna llegada de los insumos de ultramar contribuir al mejor servicio de colocación de los productos de exportación y permitir un tráfico de cabotaje suficiente y real de participación de la Bandera Nacional, en niveles que en situaciones de conflicto o emergencia nacional, permitan continuar los planes de desarrollo sin verse afectados por los requerimientos de la Defensa Nacional.

En su oportunidad, nuestros más cercanos vecinos comprendieron la importancia de lo expuesto en los párrafos precedentes para desarrollar sus medios navieros y marítimos, lo cual, lo lograron aplicando alguna de las medidas que a continuación se resaltan: Reserva total y exclusiva del cabotaje para buques y tripulaciones nacionales propias; la Flota Mercante Nacional en su totalidad estaría dotada con oficiales y tripulantes de su propia nacionalidad; los capitales extranjeros que requiriesen las Empresas Navieras Nacionales no podrían exceder del 49% de sus capitales; las Empresas deberían destinar parte de sus utilidades a fondos de construcción y renovación de unidades o para la adquisición de infraestructura portuaria de ayuda al trabajo de las naves; las Empresas podrían acogerse a condiciones de franquicias en el pago de impuestos por razones de adquisición, transferencia, reparación o mantenimiento de buques; las importaciones de equipos, maquinarias o sistemas propios del trabajo naviero, así como algunas de las contrataciones de arrendamiento, fletamiento o de hipotecas de los bienes de las Navieras tendrían aranceles tributarios ventajosos y favorables; también se dispuso la racionalización y diversificación del trabajo portuario; la especialización de puertos en consideración a los principales productos de exportación y al avance tecnológico del trabajo marítimo; en algunos casos se permitió la libre iniciativa para la construcción de puertos por particulares, incluyendo su operación, etc.

Lamentablemente en el Perú la folclórica y cambiante política nacional se trajo abajo o distorsionó la gran mayoría de las medidas que se habían dictado para desarrollar la Marina Mercante y convirtió al trabajo marítimo en el más inoperante y caro del continente y quizás hasta del Mundo.

El resultado de todos estos años, ha significado para el Perú un menor ingreso de divisas al Fisco, una fuga constante de capitales hacia otras latitudes; proteccionismo innecesario de la Compañía Peruana de Vapores en perjuicio de las Navieras nacionales particulares y en algunos casos hasta favorable a Navieras extranjeras antes que a las peruanas; sobredimensionamiento de los efectivos de personal requerido por el trabajo naviero y en particular el trabajo portuario; encarecimiento de los puertos peruanos y una mala imagen laboral frente a los de nuestros vecinos.



Como si lo enunciado fuese poco, se celebraron publicitarios contratos de participación en Conferencias Navieras con carácter de exclusividad entre la Naviera del Estado peruano y/o de alguna otra, a la que se quería beneficiar en razón de intereses políticos o de peor voluntad y que en buena cuenta significaba la entrega amañada de nuestro tráfico marítimo en determinadas rutas, generalmente las más rentables a las flotas extranjeras o a sus testaferros, marginándose al resto de la Flota Naviera Peruana, y ocasionando un grave daño al Comercio Exterior Peruano, proponiendo tarifas a niveles más onerosos y que un importante flujo del valor de los fletes que generamos, se quedaran en manos de los navieros y agentes extranjeros y que además, sirviesen para el enriquecimiento desleal de algunos malos elementos del negocio naviero nacional, vale agregar que los fletes pagados por el transporte de nuestro comercio marítimo siempre eran más elevados en aquellas rutas servidas por líneas afiliadas a conferencias cerradas, que aquellas que eran servidas en libre competencia por las navieras no afiliadas a ninguna conferencia.

El resultado operativo de las navieras es más que significativo, demostrativo de lo que se afirma, puesto que si se comprueba las declaraciones anuales de los años anteriores, sobre divisas vendidas al Banco de Reserva cuando fue obligatorio hacerlo, observaremos que son las navieras no afiliadas a las conferencias, las que aportaron la mayor cantidad de divisas por los fletes

vendidos, a pesar de trabajar las rutas menos rentables y de transportar un menor tonelaje o un volumen insignificante frente a lo transportado por aquellas navieras nacionales que han estado afiliadas a las conferencias cerradas, con el agravante de estas últimas de operar no sólo las mejores rutas y transportar cargas cautivas o más altos fletes y hasta participar en la distribución de los fletes obtenidos por todas las Líneas de Conferencias.

En lo que se refiere a la C.P.V. merece párrafo aparte, la experiencia acumulada en estas dos últimas décadas nos ha significado para todo el pueblo peruano, pérdidas por valor de 300 a más millones de dólares USA. Aún no se ha podido establecer el monto exacto, a pesar de haber contado con la super protección del Estado, haber tenido un trato preferencial y hasta discriminatorio, no sólo con respecto a las navieras particulares peruanas, sino en algunos casos ha recibido ventajas que no se otorgaba a las otras navieras del Estado. Podemos comprobar que ha servido para el enriquecimiento indebido de un reducido grupo de malos peruanos, cuyos casos más notorios la prensa nacional ya ha denunciado a la opinión pública y, hay casos que se ventilan en el Poder Judicial; vemos también que ha acumulado un efectivo sobredimensionado de personal, tanto a bordo como en tierra, que no sólo excede sus posibilidades de operación eficiente, por medir lo menos, sino que infla innecesariamente las planillas de pago de personal, hasta el punto de comprometer todos los ingresos por fletes ganados; que de ser una de las Flotas más numerosas en buques a operar en esta parte del Pacífico, cerca de veinte en su mejor momento, ha quedado reducida a 10, de los cuales los podemos ver diariamente anclados en la rada exterior del Callao como monumento a la ineficiencia e irresponsabilidad de quienes tuvieron a su cargo la dirección de la empresa; y los otros cuatro, limitados a operar restringidamente, huyendo de aquellos puertos donde pudiesen ser embargados, ya que como es sabido, las deudas siguen al buque, aunque cambie de dueño, nombre o bandera, triste fin e inmerecido por cierto, para la que fue en su momento una verdadera y real reserva de la Armada Peruana, hoy termina con sus buques embargados, rematados y hasta vendidos como chatarra.

Concluyendo diremos que, si la década del setenta intentó el desarrollo naviero nacional, ya que fue en el año 1970, que mediante los D.S. Nº 12 y Nº 34–70–TC, se amplió la reserva de carga para los buques nacionales hasta un 50% de la demanda de bodega de nuestro comercio exterior, permitiendo que la flota creciera de 350,000 DWT en dicho año a 1'048,852 DWT en 1983, pero que por los motivos indicados, hoy se encuentra reducida a un poco más de 400,000 DWT. Es decir, casi como estábamos hace 20 años atrás, sin embargo, nuestros vecinos en igual tiempo, no sólo han duplicado sus DWT, sino que han modernizado sus flotas, a la vez que las han hecho más eficientes y rentables.

El resultado es que hoy día sólo podemos cubrir aproximadamente el 20% de la demanda de bodega de nuestro comercio exterior y éso que debemos incluir como parte de la flota, aquellos buques de bandera extranjera alquilados a casco desnudo, ante la imposibilidad de las navieras peruanas de poder adquirir buques para cubrir la demanda de bodega y que representan unos 200,000 DWT.

Esto nos significa un drenaje permanente al valor de los fletes y que va a parar a manos de capitales foráneos. De contarse con una adecuada legislación naviera, podría ser posible devolver la confianza al mercado internacional para lograr condiciones favorables de financiación en la venta de buques, que nos permitiese alcanzar una meta de 2'000,000 DWT en corto tiempo y que nos podría significar ingresos de divisas por valor de 100'000,000 de dólares al año.

Como corolario debo dejar constancia que esta situación debe comenzar a ser corregida, derogando aquellas leyes y dispositivos administrativos que fueron decretados con nombre propio o con carácter politiquero o electoral; mejorar aquello que haya significado conveniencia nacional; adoptemos lo que a la experiencia de nuestros vecinos les haya significado progreso, así como desechemos todo aquello que no nos fue favorable o rentable; garantizemos al comerciante y al industrial nacional, tarifas de fletes competitivas y económicas frente a las extranjeras o a las de las conferencias; propugnemos medidas y normas que alienten la competencia leal de armadores, funcionarios, agentes y trabajadores marítimos; mejoremos los roles de la Autoridad Marítima y de sus representantes para que sirvan con equidad, justicia y profesionalidad, evitando el burocratismo y la desidia en el cumplimiento del orden legal; hagamos públicas las políticas para lograr los objetivos de desarrollo marítimo para que se conviertan en aspiraciones nacionales y sean respetadas por los gobiernos de turno.

Finalmente, debe tomarse la decisión política para liquidar la C.P.V. mediante el correspondiente remate público de sus unidades, a fin de cautelar los beneficios de sus trabajadores y que libre al Estado de continuar asumiendo nuevas pérdidas generadas por la pretensión de querer reflotar, lo que se encuentra hundido en un mar de deudas y entrampada por toda una gama de graves problemas, sin que ésto signifique que el Estado peruano más adelante pueda contar con una Naviera Estatal, que en la práctica cuenta con más de una y que operan sin mayores perjuicios en la actualidad.

Clase Aparte

LA COMERCIAL AUTOMOTOR S.A.
Av. Nueva Tomás Marsano
N° 260 Surquillo - Lima
Telf.:452293 Fax: (51-14) 47-1844

KURT GEORGE AUTOMOTRIZ S.A.
Dionisio Derteano 140 San Isidro
Telf.:422850 - 422851
Fax: (51-14) 425835

AUTOTECNICA VEHICULOS S.A.
Av. Javier Prado Este 1155-1159
Lima 13 Telf.:756255 - 757800
Fax: (51-14) 717490

VOLVO DISTRIBUIDORA S.A.
Carretera Central Km. 6.5
Ate Vitarte - Lima Telf.: 942668 - 350630
Fax: (51 - 14) 371153

ENTREGA INMEDIATA

VOLVO



VOLVO 740 **Visite a su distribuidor más cercano.**

FAUCETT AL SERVICIO DEL PERU

Ahora con dos nuevos aviones y más frecuencias



DESTINO	FRECUENCIA	SALIDA	REGRESO
REGION NORTE			
Lima – Tumbes	Diario	06:30	08:20
Lima – Tumbes	Lu.Vi.Do.	16:00	17:50
Lima – Talara	Ma.Mi.Ju.Sa.	06:30	09:05
Lima – Talara	Lu.Vi.Do.	16:00	18:35
Lima – Piura	Diario	17:00	18:35
Lima – Chiclayo	Diario Ex .Do.	11:00	12:30
Lima – Chiclayo	Domingo	12:00	13:30
Lima – Trujillo	Diario Ex .Do.	15:00	16:20
Lima – Trujillo	Domingo	16:00	17:20
REGION SUR			
Lima – Ayacucho	Lu.Mi.Vi.Sa.Do	06:05	07:00
Lima – Cusco	Diario	07:00	08:30
Lima – Cusco	Ma.Ju.	06:15	10:30
Lima – Pto. Maldonado	Ma.Ju.	06:15	09:15
Lima – Arequipa	Lu.Ma.Ju.Sa.	10:30	12:10
Lima – Arequipa	Mi.Vi.Do.	10:30	14:00

DESTINO	FRECUENCIA	SALIDA	REGRESO
Lima – Juliaca	Mi.Vi.Do.	10:30	13:00
Lima – Tacna	Diario	09:00	11:30
Lima – Tacna	Sábado	16:00	18:30
REGION ORIENTE			
Lima – Iquitos	Diario	06:45	08:45
Lima – Iquitos	Diario	18:00	20:30
Lima – Tarapoto	Lu.Vi.	11:00	14:10
Lima – Tarapoto	Mi.Ju.Sa.Do.	11:00	12:30
Lima – Tarapoto	Martes	12:30	14:30
Lima – Rioja	Ma.Vi.Do.	11:00	14:10
Lima – Yurimaguas	Lu.Mi.	11:00	12:30
Lima – Pucallpa	Diario Ex .Do.	16:30	18:00
Lima – Pucallpa	Domingo	08:30	10:00
INTERNACIONAL			
Lima – Miami	Lu.Ma Ju.Vi.Do.	16:30	23:45
Lima – Miami	Sábado	08:30	18:30
Iquitos – Miami	Sábado	11:00	18:30

Para continuar uniendo pueblos como desde hace más de sesenta años, hoy Faucett pone a disposición del usuario nacional dos nuevos aviones, un Boeing 737 y un DC8–52.

Así Faucett y todo su personal peruano siguen ayudando con entusiasmo y cariño a escribir la historia del Perú.

Faucett

Primera Línea Aérea del Perú

L.T. # 9050/89


ETRAMSA

Evolución de ETRAMSA una ilusión sin estímulo, una realidad sin destino

Contralmirante (r) Raúl PARRA Maza

Presentación de equipos y transportes militares S.A.

I. Introducción

   A. Enfoque Político
   B. Enfoque Económico
   C. Enfoque Técnico
   D. Enfoque Estructural

II. Estudio sobre la situación de emergencia de ETRAMSA (Alternativas de Solución)

   A. Problema
   B. Hechos
   C. Análisis
   D. Conclusiones
   E. Alternativas de Solución
   F. Recomendaciones

III. Posibilidades de ETRAMSA

   A. Proyecto de fabricación de carrocerías para omnibus convencional.
   B. Proyecto de fabricación de balones para gas licuado de petróleo.
   C. Proyecto de fabricación de cocinas a gas.
   D. Proyecto de fabricación de cilindros de 55 galones.
   E. Proyecto de ensamblaje de camionetas Land Rover Santana.
   F. Proyecto de fabricación de vehículos blindados para el transporte de valores.
   G. Proyecto reflotamiento de unidades de Enatru Perú.

H. Proyecto de reparación, reconstrucción y repotenciación de vehículos en general.

Presentación de equipos y Transportes Militares S.A.

ETRAMSA es una empresa Estatal de derecho privado perteneciente al sector Defensa, creada mediante el Decreto Supremo Nº 202–85–EFC del 17 de mayo de 1985, derivado del Decreto Legislativo Nº 316; nace sobre la base de la Planta Automotriz de MORAVECO S.A., empresa del Sector Industrial que se encontraba en una crítica situación económica–financiera y laboral. El Decreto Supremo de creación autoriza al Banco Industrial del Perú conceder a ETRAMSA como capital de trabajo y en las mejores condiciones, una línea de crédito de hasta US$ 5'000,000 en su equivalente en moneda nacional.

ETRAMSA surge para consolidar la industria bélica nacional orientada a satisfacer la demanda militar nacional y captar nuevas tecnologías para su funcionamiento; para ello, se le proporciona infraestructura, potencial humano capacitado, equipamiento antiguo y polivalente. Sin embargo, hasta el momento no se le proporciona el capital de trabajo que por Ley y derecho le corresponde, pese a que mediante el artículo 21º de la Ley Nº 24885 del año 1988 se dispuso el cumplimiento del artículo 4º del D.S. 202–85–EFC.

Sobre la historia, su realidad, que es la de supervivencia y últimamente en emergencia por su falta de apoyo político y de respaldo institucional y también sobre sus posibilidades y perspectivas, se expone en el presente artículo.

Evolución de ETRAMSA

I. Introducción

A. Enfoque Político

Desde este punto de vista, el Proyecto ETRAMSA fue una gestión de conjunción de intereses políticos tanto en el Gobierno durante el quinquenio 80–85, más específicamente en los años 84 y 85 en que se dio término al impase de la quiebra y estatización de la empresa privada MORAVECO y fue cuando se acordó la forma de pago a sus acreedores privados; así como también, en los miembros de alto nivel de las FF.AA. que sin mayor promoción hacia la aceptación al interior de los institutos respectivos, llevaron adelante este proyecto de consolidación de la Industria Bélica nacional.

Es así que posteriormente en los niveles políticos del Gobierno 85–90 se otorgó al Proyecto ETRAMSA una prioridad utilitaria de oportunidad política pero no urgente y sin figuración alguna en los planes políticos del gobierno, ni del partido gobernante. Al mismo tiempo, en las FF.AA., no se despertó un interés apropiado sino más bien una oposición sutil tanto en los niveles logísticos como en las propias empresas copropietarias (Indaer Perú, Indumil Perú y Sima Perú) que gozan del patrocinio directo de sus II.AA. respectivos.

Desde el punto de vista político laboral, los trabajadores fueron y son movilizados por promotores ideológicos externos para la defensa de sus intereses sindicales y clasistas, ninguno de los cuales coincidieron con los del Proyecto ETRAMSA, propiciándose por tanto luchas al interior que desafortunadamente configuraron una oposición férrea y hasta intransigente que no permitió la necesaria armonía laboral ni el logro de los aporte eficientes del trabajo interno para impulsar la estrategia empresarial en beneficio de todos y del país.

Quiere decir entonces que la precaridad del interés político alrededor del proyecto ETRAMSA ha sido determinante para propiciar toda una suerte de omisiones y dilaciones resultantes de las gestiones realizadas con afán de revertir la situación problemática de la empresa en base a sus posibilidades a la vista.

B. Enfoque Económico

Desde este punto de vista se debe comprobar la bondad de las actuaciones y de las omisiones del Estado en general y de los Gobiernos en particular, alrededor del Proyecto ETRAMSA, para poder encontrar una explicación valedera de la orfandad económica financiera en la que se ha hecho supervivir la Empresa como Proyecto ETRAMSA durante cinco años de existencia; es así que pareciera, dentro del esquema de la solución económica que se quiso dar con la autorización dispuesta por Decreto Supremo de entrega del Capital de Trabajo de 5 millones de dólares en Línea de Crédito, que se hubiera querido poner a prueba toda la intención de no cumplimiento pues el capital nunca llegó; se puso así en evidencia el único interés ajeno pues nunca se dio al Proyecto ETRAMSA la prioridad, la seriedad, ni el interés de cumplimiento de los compromisos legalmente ofrecidos ya que se dio todo el énfasis al esquema de la salida política para la solución MORAVECO.

En este sentido, la Empresa nunca contó con un apalancamiento financiero que hubiera permitido un empleo eficaz del crédito bancario y de

empresas financieras para desarrollar y ejecutar proyectos productivos de largo aliento.

Es así que siempre prevaleció a todo nivel el síndrome de la desconfianza alrededor de los apoyos y respaldos a los esfuerzos productivos, pues siempre se deseó política y económicamente mantener las precariedades de gestión y funcionamiento dentro de ETRAMSA, en todos los niveles.

Al mismo tiempo, los esfuerzos productivos realizados tan sólo han sostenido la sobrevivencia pero siempre trabajándose por debajo del punto de equilibrio de rentabilidad con una ocupación variable de máximo 30% de la capacidad instalada, lo que ha dado un precario retorno que mantenía una inelasticidad económica para atender la demanda mayor de liquidez frente a los compromisos en su totalidad coyunturales.

En cuanto al desarrollo de proyectos de largo aliento con inversión de capital de trabajo, ETRAMSA ha madurado sólo un ligado a España a través de "Land Rover Santana" para el ensamblaje de vehículos y su comercialización en el mercado interno, con el respaldo financiero de una Línea de Crédito de 5 millones de dólares por intermedio del Banco Exterior de España; este proyecto ha sido afectado por los tropiezos de la deuda externa entre Perú y España y que por la falta de apoyo político que neutralizará las trabas burocráticas aún hasta la fecha no se puede concretar.

Asimismo, en ETRAMSA se han ensamblado 600 buses Mercedes Benz y 169 buses Volvo Marcopolo, todos para ENATRU PERU por cuenta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Mercedes Benz del Perú y Volvo del Perú respectivamente. Estos trabajos han sido los únicos proyectos rentables que han permitido resolver en su oportunidad el flujo de caja de sostenimiento en medio de los múltiples problemas consecuentes de una inelasticidad económica desde la creación de la Empresa, pero que también han dejado secuelas de omisiones como el problema del pago del IGV y la cancelación de deudas vencidas por trabajos realizados por la Empresa, esfuerzos que incluso se realizaron perjudicando a otros clientes; estas y otras situaciones vienen perjudicando a la Empresa que tiene que atender las contingencias desestabilizantes correspondientes.

Adicionalmente, las repercusiones, tal vez de efecto muy negativo, han sido en el campo de las remuneraciones, pues la Empresa nunca pudo satisfacer las expectativas del mercado de remuneraciones en todos los

niveles, por las excesivas injerencias controlistas e iliquidez, por tanto se tuvo que trabajar con afectación de la capacidad de selección y la irregular permanencia profesional calificada así como también sólo se contó con medios para aplicar programas de capacitación parciales e incompletos.

También, desde el punto de vista del equipamiento, la precaria situación económica no permitió la aplicación de planes y programas de modernización y de mantenimiento de las maquinarias con un efecto de acumulación que hace, en la actualidad, sumamente oneroso cualquier recuperación.

C. Enfoque Técnico

ETRAMSA con sus 120,000 metros cuadrados de área total, dentro de los que 45,000 metros cuadrados son de área techada, tiene la capacidad instalada para las siguientes líneas de producción:

- Fabricación y ensamblaje de carrocerías militares y civiles.
- Fabricación y ensamblaje de carrocerías especiales dentro de una integración concertada con proveedores internacionales (vehículos fuera de carretera para la minería y vehículos para perforación y de movimiento de tierras en minería).
- Línea de Producción de muebles de oficina de metal y de madera.
- Línea de Producción de recipientes para líquidos volátiles (gasolina y otros derivados del petróleo) y recipientes para gas licuado.
- Línea de Producción de cocinas a gas populares de bajo costo.
- Overhault de vehículos de transporte de pasajeros y vehículos militares (buses, tanques, blindados, etc.).
- Producción contingente de otros productos a pedido.

El punto de equilibrio de rentabilidad estaría dentro de un trabajo productivo con ocupación de por lo menos el 55% de la capacidad instalada y siempre que involucre procesos de líneas de producción y no de trabajos por pedido de clientes. La realidad indica que ETRAMSA nunca, en los cinco años de existencia, ha podido rebasar una ocupación productiva mayor del 30% pues como ya se ha afirmado, sólo se ha ejecutado dos proyectos de ensamblaje en línea y toda otra producción ha sido para un gran número de clientes que trajeron sus requerimientos puntuales y pequeños.

Esta modalidad de trabajo no ha permitido revertir los efectos de las pérdidas acumuladas en los ejercicios anuales que se reflejan en los ba-

lances auditados y ha impedido efectuar reinversión en modernización y mantenimiento del equipamiento técnico, además y con efectos multiplicadores negativos, no ha permitido sustentar el desarrollo de proyectos productivos de largo aliento.

Pero para encontrar las causas de toda la problemática técnica expuesta, es necesario remontar la historia de MORAVECO–ETRAMSA, pues la situación actual es producto de condiciones y posiciones heredadas y de actuaciones en el entorno ajenos a los niveles de función e influencia del Proyecto empresarial, así como también y consecuentemente, a las tomas de decisiones y resultados al interior de la Empresa misma.

Es así que, es comprobable que hace más de dos décadas tanto MORAVECO y también muchas otras empresas semejantes se crearon acogiéndose a la política industrial vigente de "Sustitución de importaciones" que propició proyectos de inversión con exoneraciones tributarias, con importaciones de bienes de capital de primera y segunda mano y con endeudamiento a créditos blandos y subvencionados. Se pensó, en aquella época, que el mercado global tendría además del interno, adicionado el mercado de integración andino y latinoamericano, los que en la realidad no han tenido aún el éxito de formación concreto.

La Empresa MORAVECO, se formó e implementó hasta la crisis económica de los finales de la década del 70 sin haber realizado un trabajo productivo cercanamente aproximado al punto de equilibrio de rentabilidad pues nunca rebasó el 30% de ocupación de su capacidad instalada. Esta crisis derivó en exaltación económica–laboral que determinó la estatización de MORAVECO y la gestión del proyecto ETRAMSA posteriormente.

La problemática técnica de ETRAMSA está determinada por la herencia de todos estos hechos y actividades y si enfocamos el interés nacional alrededor de la aspiración de contar con una Industria Bélica competitiva con los países vecinos, su dimensión y equipamiento, tal vez para empezar, tendría que afirmarse que son coherentes con el objetivo a lograr, pero, a la luz de los resultados, después de cinco años de funcionamiento con todas las precariedades ya expuestas, entonces también tendría que decirse que el proyecto no funcionó porque nació incompleto y se ejecutó sin una promoción sicológica y de convencimiento de aceptación hacia aquellos intereses afectados con su aparición tan espontánea y con casi ningún respaldo y apoyo de los entes involucrados en su desarrollo.

A lo anterior hay que agregar todas las vicisitudes largas y tediosas de la transferencia misma MORAVECO–ETRAMSA que ajenas a la Empresa todavía no concluyen por acciones y omisiones del banco Industrial del Perú.

D. Enfoque Estructural

La estructura empresarial del Proyecto ETRAMSA se ha desenvuelto en medio de inestables equilibrios para llevar adelante el proyecto y que involucraban a los siguientes protagonistas:

Equilibrio político	:	Estado, Gobierno, Partido de Gobierno.
Equilibrio económico	:	Estado, Gobierno, agentes económicos, acreedores, propietarios y accionistas, proveedores y clientes.
Equilibrio institucional	:	Estado, Gobierno, Sector Defensa y dentro de él, Marina de Guerra, Ejército y Fuerza Aérea.

La solución integral al problema MORAVECO que encontró un equilibrio con la creación de ETRAMSA; sobre la base de atender el mercado de las FF.AA. y también la de propiciar una situación de competencia con los países vecinos que han capitalizado el desarrollo de sus industrias bélicas, además para otorgar cierto valor de autosostenimiento de las FF.AA., con relación a los proveedores internacionales de equipos y transportes; no ha tenido los resultados esperados según los instrumentos legales pues en, el lapso de cinco años no se ha cumplido ninguno de los objetivos trazados más por desinterés político, efectos de las trabas burocráticas y falta de apoyos económicos y respaldos institucionales.

En el diseño de la estructura orgánica se ha contemplado con mucho énfasis satisfacer los intereses políticos, económicos y los del Sector Defensa que permitieran llevar adelante el Proyecto ETRAMSA pero que, a la vista de los resultados, no han podido cumplir el objetivo especificado, es así que se definió al más alto nivel para que funcione como una Empresa del Estado, perteneciente al Sector Defensa y desarrollará sus actividades dentro del rubro empresarial de derecho privado y su accionariado perteneciera por partes iguales a las Empresas SIMA–PERU, INDUMIL–PERU e INDAER–PERU. Es así que en su directorio se estipuló que se mantuviera la representación balanceada de los tres II.AA.

como miembros natos y que uno de ellos fuera el ejecutivo de mayor jerarquía de cada una de las empresas copropietarias; también con representación de CONADE y el MEF. Asimismo, en cuanto a la Presidencia del Directorio, que el cargo se ejerciera en forma alternada entre los de mayor jerarquía de cada II.AA

Esta situación creada y enfocada funcionalmente ha dado como resultado los siguientes efectos, aparentemente subjetivos pero fácilmente verificables:

- ETRAMSA como Empresa del Estado está sujeta a las prerrogativas que estipula la Ley Empresarial del Estado y por tanto está dentro de los alcances de CONADE.

- Al mismo tiempo, como Empresa perteneciente al Sector Defensa, está sujeta a las políticas sectoriales y a las supervisiones y controles que estipula la Ley del Ministerio de Defensa.

- También, los miembros integrantes de su Directorio, representantes de los II.AA. y de las empresas copropietarias, que deben y tienen que ejercer sus actividades relacionadas con la dirección empresarial, siguiendo los marcos de políticas institucionales y sus intenciones tienen que guardar coherencia con la defensa de los intereses de sus representadas creándose contrasentidos cuando los intereses de sus representadas no coinciden con los de la Empresa.

- En este sentido, es fácilmente detectable que en los más altos niveles de la política empresarial del Estado, el proyecto ETRAMSA tienen dos mandantes que son CONADE y el Sector Defensa, dando como resultado la prevalencia de actitudes para evitar interferencias mutuas.

- Asimismo, dentro del directorio de ETRAMSA, el equilibrio de concenso se ha mantenido dentro de las prevalencias de actitudes más por evitar interferencias mutuas.

- Con esto se trata de resaltar las posibles influencias que en apariencia subjetiva y al margen de capacidades profesionales existentes y potenciales, han entorpecido las iniciativas, los consensos y los equilibrios de toma de decisiones y tal vez de los apoyos y respaldos que se han requerido para la Empresa.

- Todo lo anterior ha generado situaciones de incertidumbre al interior

que coincidentes con la crisis económica nacional que empezó en el segundo semestre de 1988 ha motivado un precario sostenimiento sin ningún sustento ni horizonte para la Empresa.

- La situación global de ETRAMSA es crítica y debe ser considerada como de emergencia pues si no se toman definiciones oportunas, en los altos niveles correspondientes, la situación de ETRAMSA se hará insostenible con todas sus implicancias derivadas.

II. Estudio sobre la situación de emergencia de ETRAMSA (Alternativas de Solución)

A. Problema.-

Ante la situación de emergencia económica–financiera y laboral después de cinco años de existencia, determinar sus causas y alternativas de solución sobre el futuro integral de ETRAMSA

B. Hechos

1. Falta de apoyo político para otorgar el capital de trabajo asignado a la empresa en su instrumento legal de creación US$ 5'000,000.

2. Falta de apoyo político para la cobranza de la deuda por el ensamblaje de los buses Volvo Marco Polo US$ 360,000.

3. Falta de apoyo político para concretar el contrato firmado por el proyecto de venta de vehículos Land Rover Santana al Ministerio del Interior (354).

4. Falta de apoyo político y financiero para cerrar tratos con el Banco de la Nación, por el proyecto de fabricación de ocho (8) vehículos blindados para transporte de valores.

5. Precario apoyo institucional para establecer relación económica productiva y comercial con los Institutos Armados, de acuerdo con la finalidad primaria de la empresa.

6. Desequilibrio entre las posibilidades deseables que son función de su envergadura y potencial evidente y de la realidad económica productiva, después de supervivir cinco años.

7. Iliquidez en flujo de caja continua y persistente inelástica económica.

8. Incremento de egresos y deudas por servicios esenciales por proveedores y por obligaciones tributarias y sociales.

9. Ingresos exiguos por procesos productivos decrecientes y ventas en un mercado recesivo.

10. Inflación económica y recesión del mercado como entorno nacional desde el segundo semestre de 1988 y que hasta los fines de 1990 no terminan.

11. Relaciones laborales inestables por tendencias de los trabajadores a extraer del Sector Estatal y del Sector Defensa a la Empresa y pretender sindicalización.

12. Relaciones laborales inestables por bajas remuneraciones y actualmente se mantiene en proceso de discusión un pliego de reclamos.

13. Existe recomendación del Directorio, planteada a niveles superiores de disolución y liquidación de la Empresa.

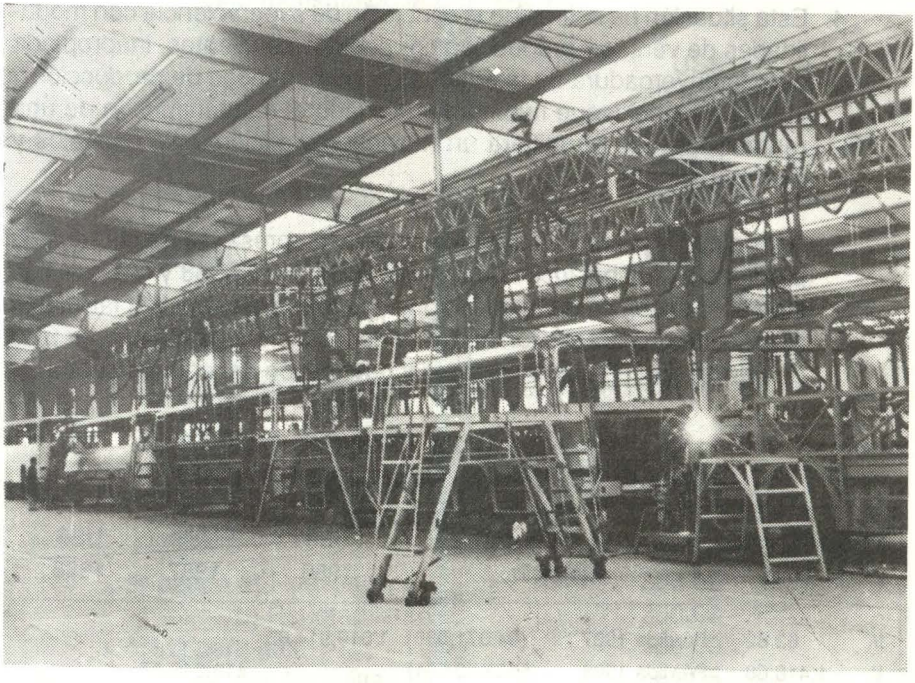
14. Dualidad de autoridades de Alto Nivel (Conade–Defensa), de Nivel Directorial (inter–institucional) y de accionariado (inter–empresas militares: SIMA PERU, INDUMIL PERU e INDAER PERU).

15. Falta de definición del Estado y de los sectores Defensa y de Conade, sobre el futuro de la Empresa.

16. En general, la situación económica–financiera, productiva y laboral es precaria; la dispersión estructural directriz, después de cinco años de funcionamiento sin los respaldos y apoyos políticos e institucionales necesarios, no ha permitido cumplir los objetivos para los cuales fue creada la empresa.

C. Análisis

1. La creación de ETRAMSA ha concretado la aspiración nacional de operar un Centro Productivo de la Industria Bélica Nacional que, con el apoyo político y económico de los estamentos sectoriales del Estado y dentro de ellos, las Fuerzas Armadas permitiera el aprovisionamiento de medios, de tecnología y de factores económico–financieros para la Seguridad y Defensa Nacional, cubriendo la demanda interna y movilizando los excedentes al exterior, al igual que las industrias bélicas de los países vecinos.



2. Ha sido muy problemático desde su inicio, emprender este proyecto empresarial con infraestructura y equipamiento de gran capacidad, instalados y heredados de una empresa privada que quebró (MORAVECO), asumiendo su mismo personal de trabajadores que ya habían adquirido las costumbres propias de una empresa con capacidades ociosas grandes y que sus cargas salariales fueron absorbidas por el Estado durante un lapso de tres años sin trabajar. Personal que estuviera organizado en un sindicato violento y politizado, y que se desactivó con la creación de ETRAMSA.

3. ETRAMSA no obstante haber ejecutado dos proyectos de carrozado: uno de 600 buses Mercedes Benz, producto de un contrato del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, posteriormente, el carrozado de 169 buses Volvo Marco–Polo, ambos para ENATRU PERU que fueron los procesos productivos rentables que dieron liquidez temporal para supervivir cinco años; sin embargo, el hecho de no haber recibido el capital de trabajo asignado legalmente, ha impedido un apalancamiento financiero de apoyo a otros proyectos y que hubieran permitido ocupar la gran capacidad ociosa que se mantiene permanentemente.

4. Esta situación ha extendido la condición de supervivencia con modalidades de ventas y producción por pedidos de clientes, inapropiada para la envergadura de la empresa, y no por líneas de producción y ventas de stocks que hubieran propiciado el mantenimiento de una rentabilidad que permitiera un movimiento eficiente de capitales y remuneraciones.

5. A los cinco años de funcionamiento de la empresa, se ha acumulado pérdidas en los balances de los ejercicios del '87, '88 y '89 que han sido absorbidas por la revaluación de activos pero que a la larga han significado una afectación del valor de los bienes de capital por falta de reinversión en mantenimiento y renovación del equipamiento.

Cuadro de Resultados de Ejercicios Anuales

Tipo de Cambio al 31/12		Resultado del Ejercicio		US$ 1986	US$ 1987	US$ 1988
I/.	62.82	Pérdida 1987	(64'071,039)	1'019,914.66		
I/.	1,416.68	Pérdida 1988	(593'650,501)		419,043.47	
I/.	12,821.27	Pérdida 1989	(11,069'721,225)			863,387.26
					US$ Total:	2'302,345.39

6. Puntualizando la situación de la Empresa a los finales del quinquenio del Gobierno '85–'90 se puede afirmar:

   a. La deuda global de la Empresa es:

	US$
Proveedores	12,800
Servicios	20,100
Tributos	75,300
Obligaciones sociales	9,700
TOTAL	117,900 + indexación

(T.C. = I/. 300,000/US$)

b. El costo mensual de la Empresa es:

	US$
Remuneraciones	30,000
Servicios	7,000
Gastos Generales	4,000
Mantenimiento productivo y logístico	12,000
TOTAL	53,000

(T.C. = I/. 300,000/US$)

c. Las posibilidades comerciales es la siguiente:

Pronóstico de Ventas
(en miles de dólares)
1er. Semestre 1991

I	Carrozado a) Nuevos	300.00
	b) Reflotamiento	200.00
II	Cocina para gas	100.00
III	Cocina de dos hornillas	61.95
IV	Inyección	17.84

d. La situación de relaciones laborales es la siguiente:

Funcionarios	Nº	17
Empleados	Nº	162
Obreros	Nº	237
TOTAL	Nº	416

Actualmente está en proceso la discusión del pliego de reclamos 1990–1991 con las siguientes demandas:

Un incremento de remuneraciones del orden de los tres millones de intis diarios para obreros y noventa millones de intis mensuales para empleados, sobre las remuneraciones vigentes al 31 de julio de 1990; adicionalmente una indexación salarial,cuarenta millones de intis a todos por una sola vez.

Sobre condiciones de trabajo se establecen demandas que están fuera de las posibilidades actuales de la empresa.

7. La empresa adolece de una evidente falta de apoyo y respaldos políticos, económicos, e institucionales que se manifiestan en no haberse cumplido con otorgar el capital de trabajo asignado como línea de crédito y no como aporte de capital, tal vez para no crear obligaciones a las empresas co–propietarias por el accionariado (SIMA PERU, INDUMIL PERU, e INDAER PERU); asimismo, se manifiesta en todas las grandes dificultades procesales para la transferencia de MORAVECO a ETRAMSA y en las cobranzas por el carrozado de buses para ENATRU PERU, los que están circulando en la ciudad debiéndose a la empresa, la suma de US$ 360,000 como saldo para este trabajo.

   Desde el punto de vista del trabajo encomendado por las Fuerzas Armadas, se puede afirmar que sólo representa una carga de 6% de ocupación de la capacidad instalada de todo lo producido en cinco años de existencia, lo que evidencia el tenue interés con que los Institutos Armados han visto a la empresa.

8. La estructura de las relaciones de dependencia de la empresa ha estado afectada por subjetivas interferencias generadas desde su creación, pues en el más alto nivel sectorial, se guardó relación aval con el Sector Defensa y CONADE también al nivel organismo colegiado directorial, se guardó relación inter–institucional pues en el Directorio se tiene representación de los tres Institutos de las Fuerzas Armadas; al mismo tiempo el accionariado de la Empresa es de propiedad compartida proporcionalmente por las empresas INDUMIL PERU, SIMA PERU e INDAER PERU, empresas que sí tienen el apoyo y respaldo de sus institutos patrocinadores.

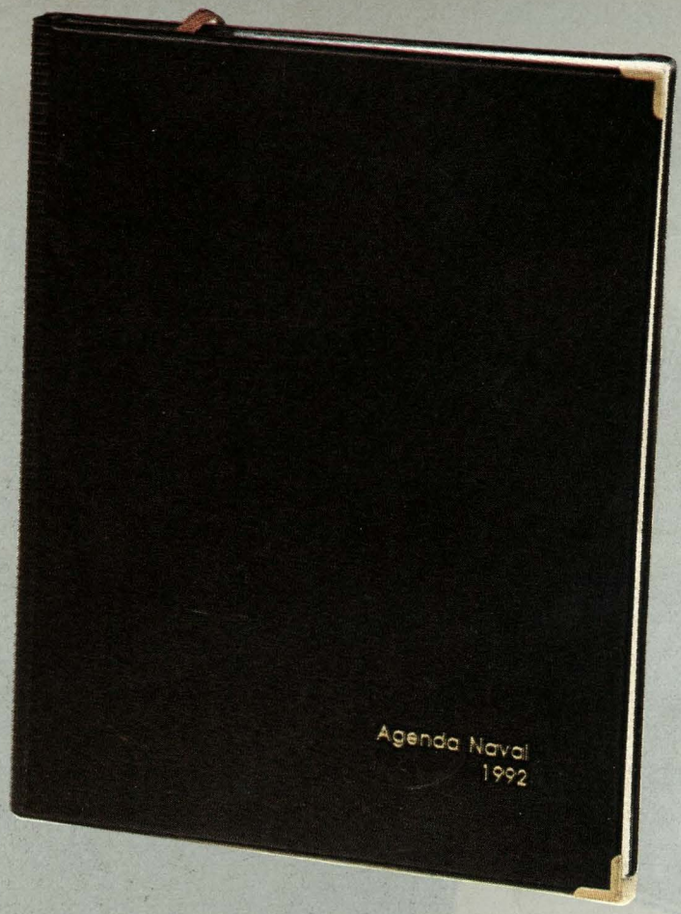
9. Toda esta situación así mantenida durante cinco años, llevó al Directorio de los ejercicios 1989 y 1990 a plantear a los niveles superiores, la disolución y liquidación de la empresa, encargando a la Gerencia General las medidas concurrentes para sostener los factores económicos productivos hasta que se definiera políticamente la situación planteada, estando aún pendiente de respuesta.

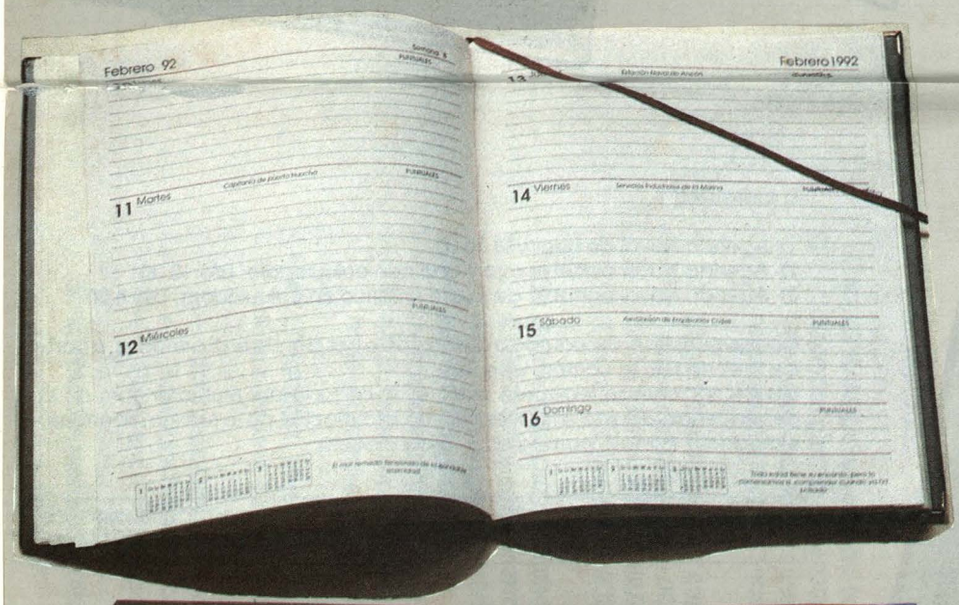
10. Entonces, claramente no se han cumplido las finalidades expuestas en el instrumento legal de creación de la empresa, y de no variar toda esta situación se la estaría llevando a una condición de colapso irreversible en un plazo muy inmediato, generándose toda suerte de conflictos económicos y laborales.

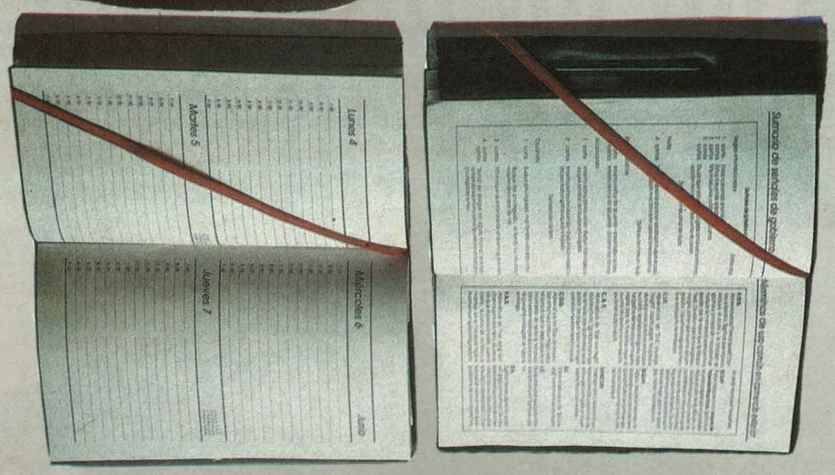
    Además, habría un menoscabo de la imagen empresarial del Sector Defensa, pues con ETRAMSA el problema sería la primera vez en



AGENDA NAVAL 1992







La Dirección de Información de la Marina de Guerra del Perú ofrece a la venta y en exclusividad la Agenda Naval correspondiente al año 1992, la misma que, además de datos útiles de índole personal y naval trae importantes innovaciones.

En esta oportunidad tendrá Ud. tres alternativas para elegir:
a) FORMATO DE LUJO: 21 x 26 cms., con cubierta en cuero sintético calibre 24, impresión en pan de oro, esquineros en metal dorado, tres tintas en papel bond color melón de 80 gramos alisado, 160 páginas.

b) FORMATO PORTABLE: 15.5 x 21 cms: cubierta en cuero sintético y lona plastificada (similar a la edición 1991) en colores rojo y azul con 220 páginas impresas a dos tintas en bond blanco alisado de 80 gramos, esta opción incluye una calculadora incertada en el interior.

c) FORMATO PORTABLE : 15.5 x 21 cms. cubierta en cuero sintético similar a la primera alternativa y el contenido idéntico a la segunda alternativa pero sin calculadora.

En las tres alternativas la encuadernación lleva costura francesa con hilo y cola plástica.

INFORMACION ADICIONAL CONTENIDA EN LA AGENDA:

- Falsa carátula
- Créditos
- Contenido
- Datos personales
- Planificador mensual
- Calendario 1991 – 1992 – 1993
- Calendario perpetuo
- Larga distancia Nacional e Internacional
- Hojas diarias
- Presupuesto anual
- Sistema internacional de unidades
- Tabla de distancias entre principales puertos y puntos geográficos de la costa del Perú
- Tabla de distancias entre el Callao y principales pasos obligados y puertos
- La hora en el mundo cuando son las 1200 (hrs.) en Lima
- Estado de mar; escala de Douglas
- Codificación postal de Lima
- Evolución de los buques de guerra 1571–1945
- Océanos
- Mares
- Ríos importantes del mundo
- Los grandes lagos
- Las islas más importantes
- Maniobra en niebla
- Manejo del buque en mar gruesa
- Reglas de rumbo y gobierno
- Sumario de señales de niebla
- Sumario de señales de gobierno
- Letras del código internacional Morse
- Números del código internacional Morse
- Código internacional de señales
- Uniformes para personal superior
- Uniformes para personal subalterno
- Teléfonos de la Marina
- Teléfonos de emergencia



El costo será:

1) Agenda Naval de Lujo: US$ 10.00
2) Agenda Naval portable roja y azul con calculadora: US$ 12.00
3) Agenda Naval portable de cuero sintético sin calculadora: US$ 6.00

El pago puede ser al contado o descontable por planilla en 5 armadas, a partir del mes de julio al cambio vigente.
Las inscripciones se realizarán hasta el 10 de junio por Memorandum de la dependencia dirigido a la Dirección de Información de la Marina, siñéndose al siguiente formato para facilitar la codificación:

CIP	GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	AGENDA DE LUJO	ROJA CON CALCULAD	AZUL CON CALCULAD	CUERO SINTETICO SIN CALCULAD

Les recomendamos realizar sus inscripciones con anticipación para así evitar retrasos en la edición y distribución, de esta manera no se perderá Ud. ésta magnífica promoción ¡INSCRIBASE!

Las agendas serán entregadas el 30 de noviembre; es nuestro compromiso.

más de cuatro años consecutivos y que redundaría negativamente en las empresas co–propietarias por los latentes rezagos de problemas laborales que aún tienen.

11. La Empresa ha remitido informes y presentado solicitudes y requerimientos para la atención de los problemas y solución integral de toda su realidad viviente sin haber merecido la atención y las respuestas necesarias. Este análisis es explicativo de una falta de definición política del Estado y de todos los sectores involucrados en la determinación del futuro de la Empresa y que es imprescindible se tome la acción que se estime en los niveles políticos teniendo en cuenta la realidad expuesta y también las posibilidades manifiestas siempre y cuando se le brinde todo el apoyo y respaldo político y económico estructural, y el apoyo y respaldo institucional necesarios.

D. Conclusiones

1. ETRAMSA fue creada con la finalidad de consolidar una industria nacional para la Defensa, que otorgará un autosostenimiento de las Fuerzas Armadas, Tecnológico y Técnico de los niveles de medios requeridos en forma semejante a la de algunos países limítrofes.

2. Según dispositivos de creación, ETRAMSA cuenta con activos valorizados en US$ 20'000,000 que son de propiedad del Estado a través de INDUMIL PERU, SIMA PERU e INDAER PERU por partes iguales (Decreto Supremo Nº 202–85–EFC del 17 de mayo de 1985).

3. Con su capacidad instalada y su potencial humano a plena ocupación, ETRAMSA puede desarrollar vehículos de uso militar y civil, además de producir equipos y transporte, asociada a empresas internacionales, en complementación industrial, para atender a las demandas del mercado interno, de la región sudamericana y de la Cuenca del Pacífico; cumpliendo de esta manera sus fines de contribución al desarrollo y Defensa Nacional.

4. ETRAMSA, tiene tres de los cuatro pilares ineludibles para la existencia de una empresa eficiente y eficaz:

   - Infraestructura, una de las mejores del Perú;
   - Potencial humano, capacitado; y,
   - Equipamiento antiguo y polivalente, faltándole capital de trabajo.

5. ETRAMSA no ha contado con una plena identificación de las Fuerzas

Armadas, respecto de su creación y problemática, lo que ha influido negativamente en los respaldos y apoyos necesarios, aunado también a una inevitable circunstancia de tener que competir en el mercado con sus propias empresas accionistas, traduciéndose ellos en subjetivas interferencias, tanto en lo industrial como en recelos de índole administrativo, no obstante que con ocasión del Decreto Supremo Nº 002–DE/SG, del 04 de abril de 1989, dicha situación debió quedar neutralizada y revertida.

6. De otro lado, el poder político no ha brindado el apoyo necesario a ETRAMSA, siendo clara evidencia de ello los incumplimientos del Decreto Supremo Nº 202–85–EFC del 17 de mayo de 1985 y el artículo 21º de la Ley Nº 24885 que tratan de la entrega del capital de trabajo de US$ 5'000,000 (como línea de crédito a través del Banco Industrial del Perú).

7. A pesar de su capacidad para la exportación de sus productos, ETRAMSA sin capital de trabajo e inmersa dentro de la crisis económica nacional, con inflación y recesión elevadas, se ve afectada en sus actividades de ventas y producción con rentabilidad, dando lugar a que prevalezcan una inelasticidad económica, iliquidez de caja y una ocupación de capacidad de un máximo del 20% del total.

8. Se agrava el problema en la fecha del presente estudio con la falta de solución de la deuda final de Volvo del Perú S.A. a ETRAMSA (US$ 360,000) por el carrozado de 169 buses Volvo Marcopolo para ENATRU PERU y otras Cooperativas de Transporte Urbano, de acuerdo con el contrato entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Volvo del Perú por 300 buses, de tal forma que la Empresa se encuentra al borde del colapso económico por no poder emprender proyectos de largo aliento (que están en negociación y han recibido calificación intersectorial de primera prioridad (y por que sus ingresos de producción y ventas, son inferiores a sus egresos fijos y corrientes.

9. Las evaluaciones de causa–efecto tienden a polarizar los conceptos alrededor de la realidad de la Empresa que se evidencian en todos los niveles dentro y fuera de ella, con intereses de todo orden, pues mientras unos sentencian la crisis e inminente colapso de la Empresa, como producto consecuente de decisiones y acciones inadecuadas desde la creación y durante la existencia de la Empresa, otros conceptúan que la situación caótica actual es producto casual de falta de identificación, respaldos y apoyos a las verdaderas finalidades de la Empresa misma. En realidad, es evidente la existencia de intereses

no viables con el actual status de la Empresa.

10. La situación de inestabilidad económica, productiva y comercial de la Empresa deriva asimismo, en negativos efectos internos pues las áreas gerenciales y funcionales, al no poder desarrollarse por carecer de los recursos materiales necesarios y limitadas por una escala salarial no competitiva en el mercado no pueden llegar al grado de eficiencia deseable para las acciones de solución. Esta incidencia, no obstante, resulta mínima comparada con los efectos de la falta de respaldo y apoyo político y económico a la Empresa por parte del Estado.

E. Alternativas de solución a la problemática de ETRAMSA

1. Continuar con el status de Empresa Estatal del Sector Defensa y con la finalidad establecida en los instrumentos legales vigentes; siempre y cuando se garantice el cumplimiento de las disposiciones siguientes:

   - Dispositivos DS–202–85–EFC de fecha 17 de mayo de 1985, que en su Artículo 4º determina sobre el capital de trabajo y Ley Nº 24885 del primer crédito suplementario de 1988 en su Artículo 21º se da fuerza de Ley al Capital de trabajo para ETRAMSA.

   - Dispositivo DS–202–DE/SG del 04 de abril de 1989, por el que se dispone que los Institutos de las Fuerzas Armadas y Ministerio del Interior, adquieran obligatoriamente los productos de las Empresas del Sector Defensa.

   Esta alternativa tiene la ventaja de permitir el cumplimiento de la finalidad de ETRAMSA y desarrollar la industria bélica nacional en base a un holding de empresas del Sector Defensa.

   Además, con ello se podrá establecer una capacidad productiva en beneficio de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú; y que además, con el tiempo se establezca una relación de competencia con las industrias semejantes de los países vecinos y cierta autonomía de las Fuerzas Armadas, para las necesidades de movilización militar en casos de emergencia.

2. Dividir la capacidad administrativa y productiva de manera que una parte mantenga el status actual y la otra se privatice manteniéndose la integridad industrial y física de la empresa y conservando su fina-

lidad pues esta operación sólo se reflejaría en su accionariado

Esta alternativa tendría la ventaja de dotar de flexibilidad empresarial, pues el accionariado dividido con la parte privada implicaría que algunas áreas gerenciales estuvieran a cargo de miembros representantes de esos valores.

Al mismo tiempo, este cambio otorgaría alguna inyección de capital.

3. Privatización total de la Empresa.

   Esta alternativa daría total independencia a los nuevos dueños de operar los factores productivos como más convengan a sus intereses e incluso como industria privada para la Defensa.

4. Dividir la empresa en dos o tres nuevas empresas en función de sus capacidades productivas, de manera que cada una de ellas tengan sus factores empresariales básicos que son:

   –Infraestructura;
   –Equipamiento;
   –Potencial humano;
   –Capital de trabajo; y,
   –Mercado abscripto a su producción.

   El criterio básico de esta división es racionalizar y distribuir lo más equitativamente, los factores empresariales en cada una de ellas, de tal manera que incluso se genere una relación de compromiso de complementación industrial entre ellas, guardando autonomías.

   Esta alternativa tiene la ventaja de ser factible y poder ser aplicada en cualquiera de las tres anteriores. Como lo que más está afectando a ETRAMSA actualmente, es sobredimensionamiento y por tanto su elevada capacidad ociosa, con su punto de equilibrio muy por encima de las posibilidades del mercado actual en crisis, entonces esta alternativa es consecuencia de una situación que se puede considerar transitoria dentro de las definiciones de la industria bélica, más no así si la decisión política global sobre la empresa cambia radicalmente.

5. Disolución y liquidación de la Empresa

   Esta alternativa es la que ha sido propuesta por la dirección colegiada de la Empresa, debido a su problemática de cinco años y tiene su peso

específico propio pues con ella desaparece la empresa, quedando sus activos para solventar las obligaciones económicas, financieras y laborales correspondientes.

Para el caso específico de ETRAMSA, la decisión definitiva sobre cualquiera de las alternativas mencionadas, tiene un ámbito funcional que escapa al nivel de la Gerencia General, e incluso al del Organo Colegiado Directriz pues tiene las características del nivel político a donde deben decalar toda la argumentación y estudios efectuados. A partir de la recomendación específica del Directorio de la Empresa y de su Junta General de Accionistas, se derivan hacia los campos de responsabilidad de los organismos del Estado establecidos en los dispositivos legales pertinentes a la actividad empresarial del Estado.

Como el proceso tiene un tiempo de maduración, en paralelo se requiere instrucciones para todos los niveles gerenciales que permitan el desenvolvimiento de actividades en coherencia con la acción a tomarse sobre el futuro de ETRAMSA.

6. Convertir la empresa ETRAMSA en una entidad castrense productiva, dependiente directa de un Instituto de las Fuerzas Armadas que se decida a manera y forma semejante al Arsenal Naval y/o Servicio de Mantenimiento de la FAP (SEMAN).

Esta alternativa otorgaría total independencia de la jurisdicción laboral y de interferencias a la producción y provisión de servicios específicos castrenses y posibilitaría la investigación y desarrollo de proyectos con intervención de la industria nacional e internacional que deseen participar mediante convenios económicos, financieros y técnicos.

F. Recomendación

La situación de emergencia de colapso inminente y cesación de actividades de ETRAMSA por su evolución degradatoria y por su condición de ineludible, nos lleva a plantear las siguientes recomendaciones, salvo los más ilustrados pareceres:

1. Es imprescindible tomar decisión sobre la definición política del futuro de ETRAMSA, basado en todas las alternativas de solución que se consideren, también en las posibilidades industriales a la vista y en el tiempo de sostenimiento oportuno mientras madura y se ejecuta la decisión tomada.



2. Para la supervivencia y sostenimiento de ETRAMSA se requiere la solución de lo siguiente:

   a. El pago del saldo de la deuda vencida en exceso de US$ 360,000 por el ensamblaje de los buses Volvo Marcopolo para ENATRU PERU, en tres armadas mensuales, para sostener el costo mensual de operación de la empresa.

   b. Otorgar un aporte de capital de trabajo de doscientos mil dólares (US$ 200,000) bimensuales por cinco armadas, para la inversión en desarrollo y ejecución de proyectos productivos rentables de fabricación de carrocerías para transporte de pasajeros y de línea de servicio de mantenimiento de unidades de transporte de pasajeros, dentro de la gran demanda del transporte público y privado de Lima y Provincias; actividad en la que la empresa tiene gran experiencia y el dominio de la tecnología.

III. Posibilidades de ETRAMSA

A. Proyecto de fabricación de carrocerías para omnibus convencional

El Proyecto pretende de una manera inmediata contribuir a solucionar el problema de transporte de pasajeros y el mejoramiento del parque automotriz, así como, aprovechar al máximo la capacidad instalada de la Empresa.

Nuestro propósito es el de fabricar carrocerías para ómnibus de transporte público sobre diferentes tipos de chasis, en las mejores condiciones de rentabilidad para la empresa.

Si comparamos los vehículos comerciales existentes en 1967, estimados en 132,800 unidades, para una población de 12'180,000 habitantes con las 154,000 unidades existentes en 1987 para una población de 20'753,000 habitantes, se deduce que mientras la población creció en un 70.4% el parque vehicular comercial solo creció en 16.5% y según estudios se ha estimado que el déficit vehicular acumulado estimado es del orden de las 20,000 unidades.

La situación actual por la que atraviesa nuestro sistema de transporte público de pasajeros (en emergencia) hace necesaria la implementación de este proyecto.

La máxima capacidad de producción para nuestro proyecto es de 180 unidades al año por turno.

La inversión a efectuar es $ 1'559,983.04 y se desagrega de la siguiente manera:

– Inversión fija	$ 14,000.00
– Inversión intangible	$ 5,000.00
– Capital de trabajo	$ 1'540,883.04

Cada vehículo generará una utilidad de US$ 6,591

Asimismo, su período de recuperación o reembolso de la Inversión es de 2.5 años

Se adjunta cuadro de Inversiones Totales.

Inversiones Totales

1.	**Inversiones Fijas**	**Año 0**
	– Acondicionamiento de planta	1,000
	– Maquinaria y equipo	7,000
	– Utilaje	2,150
	– Manutención y Transporte	3,950
	TOTAL	**14,100**
2.	**Inversión Intangible**	
	– Estudios y gastos pre–operativos	5,000
	TOTAL	**5,000**
3.	**Capital de Trabajo**	
	– Mano de obra y gastos	615,426.24
	– Materiales	925,456.80
	TOTAL	**1'540,883.04**

B. Proyecto de fabricación de balones para gas licuado de petróleo de 24 Lbs.

El presente proyecto tiene por objeto determinar los parámetros necesarios que justifiquen la implementación de una línea de fabricación de balones para gas licuado de petróleo de 24 Lbs. de capacidad en ETRAMSA orientado a la cobertura de parte de la demanda insatisfecha de dicho producto.

La máxima capacidad de producción en el presente proyecto es de 23,760 unidades al año. Considerándose un turno de trabajo.

El proyecto que se presenta dará ocupación a 31 personas.

La inversión a afectuarse es de la siguiente forma:

Inversión fija	**$**	**6,000**
Inversión Intangible	**$**	**2,000**

Capital de trabajo $ 49,625.73

La utilidad neta para el primer año es de $ 57,625.73

El período de recuperación de la inversión es de un (01) año.

Se adjunta el cuadro de inversiones totales.

Inversiones Totales
(en dólares)

Concepto		Año
1. Inversión Fija		
– Acondicionamiento de planta	500.000	500.000
– Maquinaria y equipo	5,086.498	5,086.498
– Utilajes	313.502	313.502
– Manutención y transporte	100.000	100.000
TOTAL	6,000.000	6,000.000
2. Inversión Intangible		
– Estudios y gastos pre–operativos	2,000.000	2,000.000
TOTAL	2,000.000	2,000.000
3. Capital de trabajo		
– Materiales directos	39,105.99	
– Materiales indirectos	575.883	
– Mano de obra	3,891.888	
– Mano de obra Indirecta	419.959	
– Gastos	5,632.010	
TOTAL	49,625.73	
TOTAL GLOBAL	57,625.73	

C. Proyecto de fabricación de cocinas a gas

El Proyecto tiene por objeto suministrar a los sectores populares un modelo de cocina económica, acorde con las posibilidades y capaci-

dades adquisitivas. Asimismo, la orientación es sustituir el consumo de kerosene por el de gas.

Los estudios del mercado efectuados nos han permitido determinar que la demanda de cocinas es del orden de las 140,000 unidades anuales, la cual no está siendo satisfecha por la oferta de las empresas fabricantes.

La producción de cocina estimada para el presente estudio es de 2,000 unidades mensuales en un turno de trabajo.

La inversión necesaria está orientada al rubro capital de trabajo, requiriéndose US$ 111,000.

La utilidad anual estimado del proyecto es: US$ 108,000.00

D. Proyecto fabricación de cilindros de 55 galones

El objeto de nuestro estudio es determinar la viabilidad técnico–económico para la implementación en ETRAMSA de una línea de fabricación de cilindros de 55 Gls. destinados a contener lubricantes, grasas, solventes, aditivos, asfalto, minerales, etc.

Para lo cual hemos elevado en primera instancia un estudio de mercado que arrojó una demanda potencial de 200,316 cilindros por años.

En el mercado nacional existe un único proveedor BRHEEN, empresa monopólica .

El monto estimado de inversión para la fabricación de los cilindros de 55 galones es de US$ 1'500,000 (un millón quinientos mil dólares).

Su utilidad anual tiene un promedio de US$ 450,000.

E. Proyecto de ensamblaje de camionetas Land Rover Santana

El objetivo de nuestro proyecto es satisfacer la demanda nacional de camionetas rurales de las categorías B 1.4 (uso comercial); así como, acondicionar a la planta para que con pequeñas modificaciones pueda producir vehículos de apoyo de combate de la categoría F2 cuando la demanda de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales lo requieran.

De nuestros estudios de mercado se determinó que existía una demanda insatisfecha de vehículos de doble tracción del orden de las 900 unidades por año. Cabe mencionar que los vehículos de doble tracción existentes en el parque automotor no son capaces de dar las prestaciones de las del vehículo Land Rover Santana. Por lo tanto no existe realmente una competencia, sino que esta es aparente.

La máxima capacidad de producción por turno de trabajo es de 500 unidades al año.

Nuestro proyecto dará ocupación a 25 personas.

Las inversiones a efectuar es de 2'835,589 desagregándose de la siguiente manera:

Inversión fija	$	812,189
Inversión intangible	$	10,000
Capital de trabajo	$	2'013,500

De implementarse el proyecto en vez de importar vehículos rurales se ahorrará US$ 39'734,400 en divisas en los próximos 10 años.

La utilidad anual promedio será del orden de los $ 659,844.

Asimismo, el período de recuperación de la inversión o reembolso para el presente proyecto es de 4.3 años.

Se adjunta cuadro de inversiones totales.

Equipos y Transporte Militares S.A.
ETRAMSA

Anexo Nº 04

ESTRUCTURA DE COSTOS DE LAND ROVER SANTANA MODELO 109

Valor FOB del CKD	
1'100.000 Pesetas a 120 Pesetas/dólar	US$ 9,167
Flete (7%)	642
Seguro (2%)	163
Gastos de salida (0.5%)	46
	US$ 10,038

Ad Valores (1%) *	100
Sobretasa (Exonerado) *	——
Tarifa 46 y 47	80
Impuesto al flete (Exonerado) *	——
Gastos de Internamiento	56
Costo CKD en planta	US$ 10,273
Autopartes de integración nacional	4,842
Mano de obra y gastos de fabricación	712
Gastos Administrativos y de ventas	86
Gastos de financiamientos	995
Utilidad industrial	668
Precio ex planta	17,576
Margen Comercial	1,524
	19,100
IGV (Exonerado)*	——
Precio al público	US$ 19,100

* Según lo dispuesto por el DS–008–89–ICTI del 14–04–89

Nota: Los precios al público de vehículos que pueden ser competencia son:

Toyota Hi–Lux 4 x 4 Doble cabina	US$ 19,300 (**)
Nissan Fiera 4 x 4 Doble cabina	US$ 21,680 (**)

(**) Precios vigentes desde el 13 de julio de 1989

F. Proyecto de fabricación de vehículos blindados para el transporte de valores

El proyecto pretende satisfacer la demanda de vehículos blindados para el transporte de valores, requeridos por las instituciones bancarias, así como empresas de seguridad.

La capacidad de producción por turno de trabajo será de 20 unidades por año.

De implementarse este Proyecto ETRAMSA sería en el Perú la única empresa que ensamble vehículos blindados de transporte de valores. De no implementarse nuestro proyecto se tendrá que recurrir a las importaciones.

El proyecto dará ocupación a 15 personas.

La inversión a efectuar es de $ 845,290 desagregándose de la siguiente forma:

Inversión fija	$	182,100
Inversión Intangible	$	25,000
Capital de trabajo	$	638,190

La utilidad que genera cada vehículo es de US$ 10,000

El período de recuperación de la inversión para este proyecto es de 11.6 meses.

G. Proyecto reflotamiento de unidades de ENATRU PERU

Proyecto por el cual ETRAMSA, en exclusiva puede conseguir financiamiento con un (01) año de gracia y diez (10) años de pago a intereses internacionales.

Mantiene este proyecto ETRAMSA pondría en condiciones de operatividad las unidades de ENATRU en mal estado y a la vez podría fabricarle vehículos nuevos, con las condiciones financieras ya antes mencionadas.

Para la realización de este proyecto, ETRAMSA ha nombrado una Comisión, la cual deberá coordinar con los representantes de ENATRU a fin de desarrollar este proyecto.

Inversión estimada (para el reflotamiento)
US$ 25,000 c/u
Inversión estimada (caso de vehículos nuevos):
US$ 110,000 c/u

H. Proyecto, reconstrucción y repotenciación de vehículos en general

Proyecto que se encuentra en etapa de estudio, el objetivo de este proyecto es el de instalar en ETRAMSA, un taller general, que preste los servicios de mantenimiento y fabricación de los ómnibus de las diferentes instituciones y ministerios del Estado; lo que se busca en este proyecto es la centralización de todos los talleres de mantenimiento que cuentan los ministerios en uno solo (ETRAMSA). La cual aprovechará el personal técnico y las maquinarias ya existentes para prestar un mejor servicio técnico que incidirá en una mejor productividad de todo este sector, ya que ETRAMSA supervisará el transporte de per-

sonal de todas las instituciones del Estado.

Proyecto altamente rentable, que busca un ahorro significativo de divisas y la estandarización de las unidades del Estado.

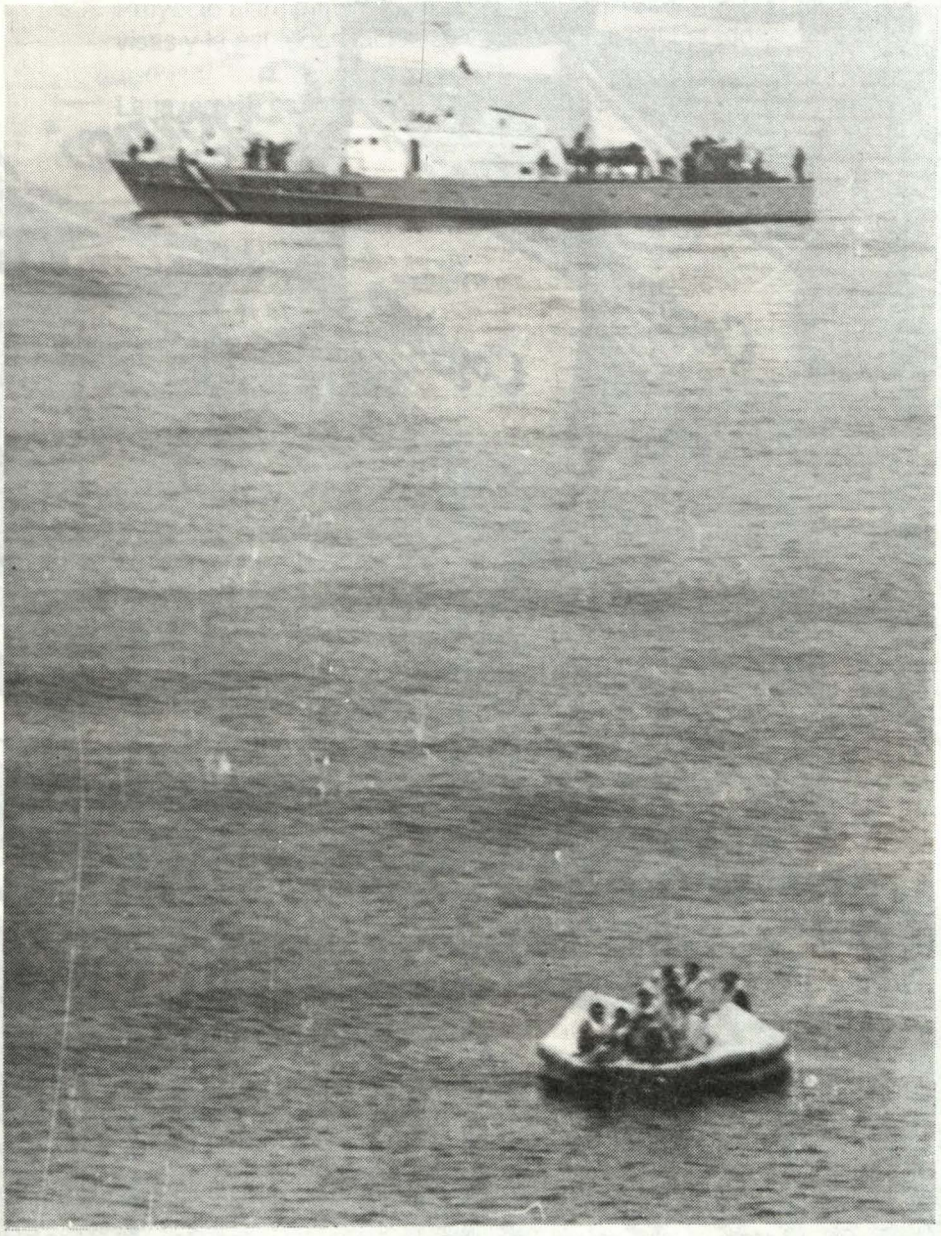
La inversión estimada es: 2'000,000 US$





EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
VENTAS MOLINO: 29-3600
Mariscal Miller 450 – CALLAO

FABRICA DE FIDEOS COGORNO
VENTAS FIDEOS: 65-0778
AV. VENEZUELA 120 – La Perla



La seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación marítima son fundamentales.

Ejercicio de la Seguridad Marítima

Vicealmirante Walter INDACOCHEA Queirolo

Agradecimiento

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento al Centro Peruano de Estudios Internacionales y al Instituto de Estudios Histórico–Marítimos, a su Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos, por la invitación a participar como expositor en esta importante Mesa Redonda. Es para mi un honor en mi condición de Oficial de Marina, participar activamente en este evento, en un tema tan importante como es la Seguridad Marítima y espero poder cumplir con la finalidad de la misma, el poderles dar a Uds. en forma muy breve, un resumen de lo que es en sí la Seguridad Marítima, quién lo ejerce, qué tenemos y dónde pretendemos llegar.

SUMARIO

I Sumario
II Seguridad marítima
III Marco de referencia
IV Autoridad marítima
V Ambito de jurisdicción
VI Ejercicio de seguridad marítima
VII Proyección del sistema de seguridad marítima
VIII Relación entre la economía nacional y de las actividades marítimas
IX Relaciones entre seguridad marítima y defensa nacional

II Seguridad Marítima

Para efectos de la presente exposición, definiremos la Seguridad Marítima como la protección de los recursos de la vida humana y de los intereses que se desarrollen en el ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima

III Marco de referencia

A. Constitución Política del Perú

Artículo 97.- El territorio de la República es inviolable, comprende el

suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre.

Artículo 98.- El dominio marítimo del Estado, comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas, medidas desde las líneas que establece la ley.

Artículo 269.- El Estado garantiza la seguridad de la nación mediante la Defensa Nacional.

Artículo 271.- La Dirección, la preparación y el ejercicio de la Defensa Nacional, se realiza a través de un sistema cuya organización y funciones determina la Ley.

Artículo 275.- 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 las situaciones de emergencia, de conformidad con el Artículo 231.

B Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú

La Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Pérú, considera a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, como uno de sus organismos de Línea.

Asimismo, en los siguientes artículos dispone:

Artículo 4to. Inciso (c).- Defender el patrimonio marítimo, fluvial y lacustre, dando protección a las actividades que se realicen en dicho medio.

Artículo 16.- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, es el órgano que planea, norma, dirige y controla las actividades en los ámbitos marítimos, fluvial y lacustre del territorio de la República; lo relativo al personal y material de la Marina Mercante Nacional, pesca y náutica deportiva; trabajos marítimos y otras actividades afines; protección del medio acuático, sus recursos y riquezas; seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; seguridad y vigilancia de puertos y muelles; así como la represión del contrabando y de cualquier actividad ilícita en el ámbito de su jurisdicción.

El Director General de Capitanías y Guardacostas es la autoridad

marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional.

C Misión de la Marina de Guerra del Perú

Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, en el ámbito de su competencia, participar en el control y desarrollo de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, que contribuyan al desarrollo económico y social del país y la Defensa Civil; participar en el control del orden interno en estado de emergencia, cuando lo disponga el Presidente de la República, brindar protección a los intereses nacionales en el exterior, y realizar las demás actividades que señala la constitución y las leyes; con el objeto de contribuir a la seguridad integral de la república y el bienestar general de su población.

D Reglamento de Capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres.

Norma la organización, jurisdicción y funciones de la autoridad marítima en los ámbitos del dominio marítimo, fluvial y lacustre del territorio de la República, así como norma el control de vigilancia de todas las actividades que se desarrollan en el mar, ríos y lagos navegables, según lo dispuesto en la Ley Orgánica.

E Convenios Internacionales

En nuestro mundo que se une a través de los mares, ha sido necesario establecer normas de aplicación internacional, para regular el accionar de los intereses marítimos de cada país en su relación con terceros, a fin de permitir la imprescindible agilización administrativa y operativa que demanda la industria naviera, la urgente protección ecológica de los recursos marinos, la preservación de la calidad del medio ambiente acuático, la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación marítima, entre otros vitales aspectos. Siendo función de la autoridad marítima el de exigir el cumplimiento de los convenios y tratados ratificados por el gobierno peruano.

Se tiene en la actualidad, asumida una serie de responsabilidades en organismos como por ejemplo:

1. Organización Marítima Internacional
   a. Nueve (9) convenios sobre aspectos de seguridad
   b. Cuatro (4) convenios sobre preservación del medio ambiente

2. Organización Internacional del trabajo en 6 convenios relacionados con la gente de mar y pescadores.

3. Comisión permanente del Pacífico Sur en aspectos sobre protección del medio ambiente.

Asimismo, se tiene previsto adherirse en el futuro a nuevos convenios internacionales sobre aspectos.

a. Represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación
b. Convenio sobre Salvamento Marítimo
c. Convenio sobre Tráfico ilícito de Drogas
d. Convenio sobre Matriculación de Naves

IV. Autoridad Marítima

El Director General de Capitanías y Guardacostas, es designado por Decreto Supremo, como Autoridad Marítima, confiriéndole en representación del Estado Peruano, la potestad de ejercer jurisdicción del control, vigilancia, seguridad y protección de recursos y riquezas naturales y de las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, garantizando su soberanía.

V. Ambito de jurisdicción

El ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima, contiene lo siguiente:

A. Las aguas del dominio marítimo hasta las 200 millas marinas con una superficie total de 240 mil millas cuadradas.

Las costas hasta la línea de más alta marea, con una extensión de 3,080 km.

En las 70 islas dentro del Dominio Marítimo con una superficie de 94.36 km2.

B. Los ríos navegables en una extensión de 8,500 km. y en sus riberas hasta la más alta crecida ordinaria. La frontera fluvial tiene una extensión de 3,961 km.

C. En el Lago Titicaca con una superficie de 4,996 km. y Frontera de 150 km., así como en las 32 islas, con una superficie de 39.04 km2.

D. En las 8,050 naves nacionales, 2,400 naves extranjeras, anuales en tránsito de operación y así como las naves nacionales que se encuentran fuera del ámbito nacional.

E. En los 125 muelles y 23 terminales.

F. Los artefactos navales y 170 instalaciones dentro del ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

G. Las 700 empresas y 60,000 personas cuyas actividades se desarrollan en o tengan alcance al ámbito de jurisdicción.

VI. El ejercicio de la seguridad marítima

De las responsabilidades y funciones que tiene la Autoridad Marítima, se ha dispuesto, para el ejercicio de la seguridad Marítima las siguientes tareas básicas y complementarias:

A. Tareas Básicas

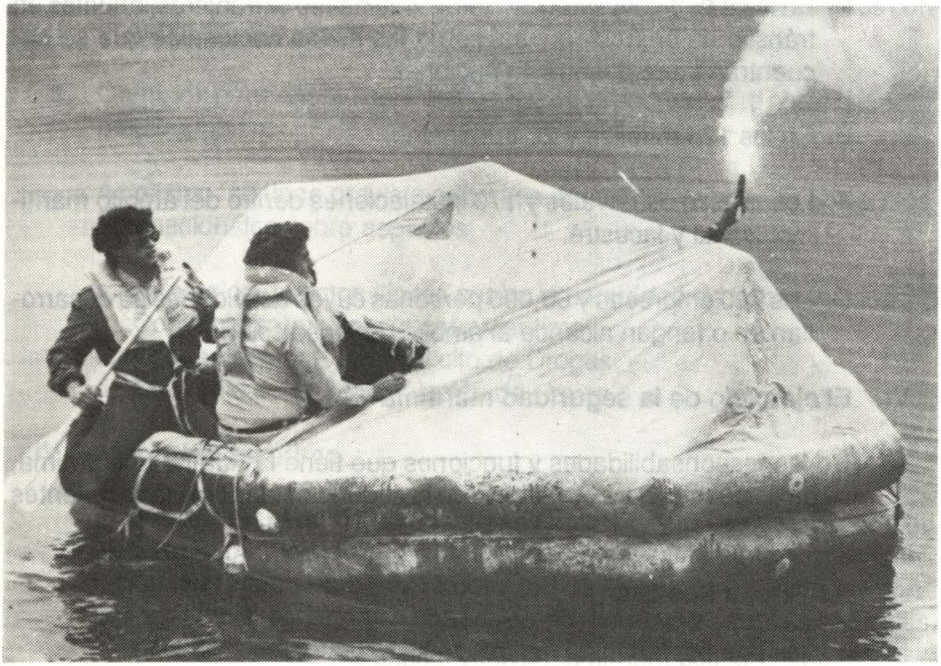
1. Política marítima, fluvial y lacustre
2. Control del tráfico marítimo, fluvial y lacustre
3. Seguridad y vigilancia de puertos y muelles
4. Protección de los recursos y riquezas naturales y de toda la actividad que se desarrolla en el ámbito de su jurisdicción.
5. Seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos.

B. Tareas Complementarias

1. Servicio móvil marítimo de comunicaciones
2. Vigilancia, control y salvataje en playas
3. Prevención de la contaminación

A continuación se describirá las tareas antes mencionadas

1. **Policía marítima, fluvial y lacustre**



Entendiéndose esta tarea como la atribución conferida a la Autoridad Marítima, para controlar, fiscalizar y exigir la fiel observancia y cumplimiento de las leyes, reglamentos, disposiciones y órdenes que norman las actividades acuáticas, así como la represión de las actividades ilícitas en el ámbito de jurisdicción, la organización dedica un gran esfuerzo al cumplimiento de esta misión.

La operación de nuestras unidades en los últimos cinco (5) años, ha significado 13,526 horas de patrulleras costeras, 8,500 horas de patrulleras de puerto y 960 horas de avión. Dentro de esta tarea, el combate a las actividades ilícitas de las cuales se podrían precisar, para el caso de la lucha contra el narcotráfico, que se ha tenido que doblar esfuerzos, teniendo en consideración que parte de las drogas son movilizadas por medios acuáticos y por diferentes modalidades.

Asimismo, se tiene el contrabando de mercancías y armas, actividad que se ha visto incrementada y extendida a nivel nacional, para lo cual han sido emitidas directivas específicas a fin de neutralizar esta actividad.

2. **Control del Tráfico Marítimo, Fluvial y Lacustre**

Esta tarea comprende en llevar un control del movimiento de las naves dentro del ámbito de jurisdicción, a fin de poder asistirla en casos de emergencia en forma pronta; asimismo, dictar reglas para un tráfico seguro en zonas de congestión, esta tarea comprende:

a. Sistema de información sobre posición y seguridad de las naves en el ámbito acuático.

Mediante este sistema, que cuenta con el apoyo de comunicaciones de las Estaciones Costeras, controla a todas las naves de bandera nacional mayores de 350 TRB. y todas las naves extranjeras cualquiera sea su tipo y tonelaje que navega en aguas de jurisdicción, sea en tránsito, demanda de puerto y zarpe de estos. En los últimos cinco (5) años se ha controlado el movimiento de 11.820 naves.

Asimismo, todas las naves de bandera nacional están obligadas a informar de acuerdo a lo regulado por el sistema de información de avistaje (SIAMAR), a las que sean avistadas durante su navegación en aguas de jurisdicción, lo cual ayuda a mejorar la cobertura mencionada anteriormente, habiéndose recibido 394 reportes en el mismo lapso.

Asimismo, el control de las naves nacionales menores de 350 TRB. es a través de las Capitanías de Puerto, las que llevan el control de salidas y entradas a puerto.

b. Sistema de Organización del Tráfico

Comprende un conjunto de normas que mediante dispositivos de separación de tráfico y otros tienen por objeto la seguridad de la navegación en zonas de convergencia o en aquellas otras en que hay gran densidad de tráfico o en las que existen problemas con la libertad de movimiento por restricciones de espacio, obstáculos para la navegación, limitaciones de profundidad o condiciones meteorológicas desfavorables.

Estas disposiciones emanan del cumplimiento a reglas del Convenio sobre el Reglamento Internacional, para prevenir

los abordajes 1972, aprobado por el Perú.

c. Servicio de Tráfico de Naves

Este servicio destinado a brindar seguridad y orden en el flujo de naves que se aproximan, entren o salgan de puerto o bahías mediante informes, asesoramiento o instrucciones.

A la fecha ya se ha instalado en el Puerto del Callao, un sistema el cual cuenta con una atención permanente, y un radar para el control del tráfico. El sistema mantiene un control de 1,200 movimientos mensuales.

3. Seguridad y vigilancia de puertos y muelles

Esta tarea comprende la seguridad física de las instalaciones, así como también de medidas contra el sabotaje, acciones subversivas, y el control del cumplimiento de diferentes disposiciones, como por ejemplo la manipulación de la carga peligrosa.

Se controla que las instalaciones físicas se encuentren en buen estado y cuenten con los medios de seguridad adecuados, tales como luces, equipos de lucha contra incendio, defensas, iluminación y otros.

Asimismo, comprende la seguridad de las naves que se encuentren en el puerto, ya sea en operaciones comerciales, reabastecimiento y reparaciones, a fin de que cumplan con las disposiciones. Se han elaborado planes específicos de emergencia en los cuales se encuentran involucrados otros organismos ubicados fuera de los puertos, tal como el caso de la participación de la Compañía de Bomberos.

Esta tarea se cumple mediante rondas de personal de Capitanías y Patrulleras de Puerto.

4. Protección de los recursos y riquezas naturales y de toda actividad que se desarrolla en el ámbito de jurisdicción.

Mediante esta tarea se dispone de medios a fin de efectuar un control adecuado para el cumplimiento de los dispositivos, tales como vedas, zonas reservadas, zonas de maricultura o en el caso de extracción de petróleo o minerales. Parte de estos esfuer-

zos se orientan a través de la Policía Pesquera, mediante la cual han sido capturadas 185 naves extranjeras pescando sin autorización el período 1980–1990.

Asimismo, han sido detectadas y sancionadas, embarcaciones pesqueras extranjeras autorizadas, y nacionales por incumplir normas vigentes.

5. Seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos.

Tarea importante la cual tiene por objeto la de reducir la pérdida de vidas, lesionados y daños a los bienes, así como el cumplimiento de los Convenios Internacionales. Para llevar a cabo esta tarea se efectúa.

a. Búsqueda y Salvamento

De acuerdo a lo estipulado en las normas nacionales y a la responsabilidad asumida con la ratificación del convenio sobre búsqueda y salvamento Marítimo 1979 (SAR–79) o llamado convenio de Hamburgo, corresponde a la Autoridad Marítima llevar a cabo las operaciones de búsqueda y salvamento en el ámbito de jurisdicción, sea en el caso de que en la nave se haya comprometido la vida o seguridad de personas a bordo, también puede darse el caso de naves y/o derrelictos que pueden constituir un peligro a la navegación.

Para estos efectos se mantiene en constante estado de aislamiento a los subcentros coordinadores constituidos en cada Distrito de Capitanía.

Los coordinadores de misión de búsqueda y salvamento comprende las Capitanías de Puerto, actuando con los medios asignados bajo su comando.

La Capitanía que actúe como coordinador de la operación, estará a cargo de todas las acciones para lo cual podrá solicitar la intervención de órganos de apoyo directo que son naves o aeronaves de la Marina de Guerra del Perú.

En los últimos cinco (5) años se han recibido (115) alertas, teniendo (69) hundimientos, (53) varadas, (7) incendios, con

(262) pérdidas de vidas humanas y (2,500) personas asistidas.

Las patrulleras de costa han operado 1,096 horas y se ha contado con el apoyo de 120 horas de vuelo de avión.

b. Seguridad de Naves

Se dictan normas para la construcción, modificación y mantenimiento de naves. En los últimos (10) años, se han efectuado 1997 aprobaciones de planos, para nuevas naves o modificación de estas. La Dirección General, ha efectuado 7,697 inspecciones de seguridad de equipos, seguridad de construcción, francobordo, estabilidad y otras. Las Capitanías de Puerto han efectuado 105,000 inspecciones a naves menores. Se lleva el control de las dotaciones de seguridad de las naves y la extensión de certificados.

c. Titulación y Certificación del Personal

Con el fin de otorgar los Títulos, Patentes y Licencias al personal de la Marina Mercante, Pesca, Buzos, Prácticos, Náutica Deportiva, se dispone de evaluación a los interesados. De acuerdo a nuestras estadísticas en el período 1981–90 se han otorgado un total de 4,088.

d. Inspecciones de control

Se llevan a cabo inspecciones selectivas de control como Estado Rector del Puerto a naves extranjeras que arriben a puertos nacionales a fin de prevenir siniestros o accidentes, así como verificar que se cumplan con las normas internacionales. Parte de estas inspecciones se orientan en verificar las naves que vienen a operar en aguas jurisdiccionales. En los últimos cinco (5) años se han efectuado (550) inspecciones.

e. Investigación de accidentes

Corresponde a la Autoridad Marítima, la investigación de todos los siniestros y accidentes que ocurran en el ámbito de jurisdicción, para determinar las causas que lo originaron, a fin de disponer medidas preventivas y correctivas o solo es-

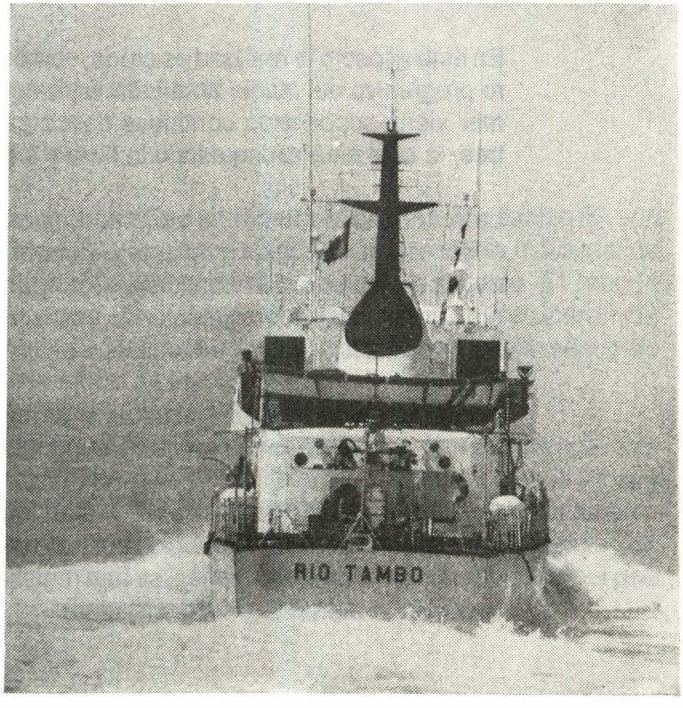
tas últimas que resulten necesarias para evitar su repetición. En los sumarios administrativos que se llevan por tales acontecimientos se determinan responsabilidades y se imponen las sanciones pertinentes.

B Tareas complementarias

1. Servicio Móvil Marítimo de Comunicaciones

Este sistema destinado a atender los servicios de comunicaciones pública y oficial, señales de seguridad y socorro y telecomunicaciones derivadas del tráfico de naves y operaciones portuarias. Además se emiten servicios especiales tales como, boletines meteorológicos, avisos a los navegantes, señal horaria, informaciones de Búsqueda y Salvamento Marítimo.

Actualmente viene operando (11) Estaciones Costeras integrantes del servicio móvil marítimo a nivel nacional, las cuales efectúan en el caso de Costera Callao 40,000 comunicaciones anuales y Costera Mollendo 2,500.



Guardacosta "Río Tambo" construido por SIMA–CHIMBOTE, comisionado en 1982.

2. Vigilancia, control y salvataje en playas

Mediante Decreto Supremo, en 1972, se dictaron disposiciones a fin de que los Concejos que tuvieran bajo su jurisdicción playas de veraneo, contaran con elementos de salvataje y señalización, dando responsabilidad a la Autoridad Marítima de las acciones. Asimismo, se efectuaron coordinaciones con la Dirección de la Policía General (Cuerpo de Salvataje).

La Autoridad Marítima, ha venido regulando ciertos aspectos para mayor seguridad de los bañistas dentro de las áreas destinadas como Playas de veraneo. Se ha decidido una mayor participación del personal guardacosta en esta tarea para lo cual se está modificando la legislación y preparando las acciones del caso.

3. La prevención de la contaminación

La preservación del medio ambiente es un deber del Estado Peruano y la Constitución garantiza a todas las personas el derecho de vivir en un medio ambiente libre de contaminación.

En este aspecto la realidad es cruda, somos testigos del deterioro progresivo del medio ambiente, a pesar de existir normas, el mar viene soportando continuas descargas de fuentes terrestres, lo cual está extinguiendo la flora y fauna costera.

La Autoridad Marítima, ha adoptado medidas preventivas para evitar esta destrucción mediante el control de los equipos de las naves e instalaciones acuáticas y el otorgamiento de certificaciones, para lo cual se han efectuado en los últimos cinco (5) años, 520 inspecciones a naves nacionales.

Nuestras unidades guardacostas y aeronaves, se mantienen alertas a fin de detectar focos de contaminación.

Se cuenta con un Plan Nacional de Contingencias a fin de afrontar cualquier derrame producido por una nave o instalación acuática. En los últimos (10) años, se han registrado (4) casos de contaminación de mediante envergadura.

C. Medios

Los medios con que cuenta la autoridad marítima, para el ejercicio de sus tareas son:

1. Infraestructura

La organización cuenta con una red de 15 Capitanías en el litoral, 4 Capitanías Fluviales y una Lacustre. Las cuales han sido implementadas en razón de una evaluación de las actividades acuáticas del lugar.

En el presente año, con el fin de mejorar el servicio dentro de la jurisdicción de las Capitanías, se ha continuado la implementación progresiva de Puestos de Capitanías, hasta contar con 14 Puestos en el Litoral, 3 Fluviales y 2 Lacustres.

Estas Capitanías y Puestos de Capitanías, que vienen operando actualmente, si bien es cierto no se cuenta con una implementación adecuada, en razón de la situación económica actual, se están efectuando esfuerzos a fin de lograr una racionalización de medios.

2. Unidades Guardacostas

a. Patrulleras

Se cuenta con (9) patrulleras de costa, de los cuales (5) son del tipo PGCP–50, construidas por el Servicio Industrial de la Marina, de 300 toneladas de desplazamiento, 51 metros de eslora y una gran autonomía, asimismo, se operan (6) patrulleras de puerto con (15) toneladas de desplazamiento y (13) metros de eslora.

Para el Lago Titicaca, se han asignado (3) unidades de alta velocidad, propias para el tipo de operaciones en la zona y un buque auxiliar B.A.P. "PUNO", el cual a pesar de su antigüedad 120 años, continúa operando. En los ríos contamos únicamente con (2) Unidades Fluviales, a pesar de tener una extensa área de responsabilidad.

b. Aeronaves

Los medios aéreos son proporcionados por la Fuerza de Aviación Naval, mediante convenio, teniéndose planificado en un futuro contar con aeronaves, para tareas propias.

c. Personal

Actualmente se encuentran prestando servicios 107 Oficiales, 1,357 miembros del Personal Subalterno y 74 Empleados Civiles, lo cual hace un efectivo total de 1,538 personas.

Este personal cuenta con diversas especializaciones que van desde motoristas, electricistas, operadores de computadoras electrónicas, ya sea embarcadas en Unidades Guardacostas, Capitanías de Puerto, Puestos de Capitanías y Dirección General.

d. Recursos económicos

(1) **Fuentes de ingreso**.- Los recursos de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, se obtienen por servicios que se prestan tales como Inspección de Naves, Expedición de Títulos, Recepción de Naves y Multas por infracciones.

(2) **Empleo de recursos de acuerdo a Ley**.- Por Decreto Supremo Nº 19 de agosto de 1963, se dispuso que las rentas provenientes de las tarifas por servicios prestados por las Capitanías de Puerto, fueran asignadas en una cuenta especial; asimismo, en el Decreto Ley Nº 18014 de 1969, por artículo único, se dispone los ingresos provenientes de la aplicación de las disposiciones del Decreto Supremo antes indicado, que se depositan en la cuenta especial denominada "Construcción Locales de Capitanías", serán administradas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y aplicadas por ésta a cubrir, en parte, los gastos que demande el dotar al Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, creado por Decreto Ley Nº 17824, de los locales, unidades equipos y otros, así como su operación y mantenimiento para el debido cumplimiento de sus funciones.

Estos ingresos en un promedio de 2.7 millones de dólares anuales constituyen el total de ingreso para la operación del sistema, destinándose casi un 50% al mantenimiento y operación de las Unidades Guardacostas.

C. Capacidad de Control

1. Ambito Marítimo

Con los medios con que se cuentan con un promedio de edad de 18 años sumado a esto el desgaste de material, es imposible una buena cobertura de exploración en este ámbito, habiéndose determinado un porcentaje de cobertura diaria de una unidad guardacosta durante la operación de patrullaje de 0.86% y 5.8% semanal. Es importante recalcar que parte de estas Unidades no cubren hasta las 200 millas.

Las tareas para este control se realizan con apoyo de unidades aeronavales con planes de exploración en la zona norte centro y sur. Con el apoyo aeronaval se logra una cobertura del 33.7%. En apoyo al sistema de control se cuenta con las Unidades Navales y Naves Mercantes, las cuales informan sobre avistamientos durante su travesía.

2. Ambito Fluvial

En estas vastas regiones los medios que permiten efectuar el control y seguridad son más escasos, si se tiene en consideración que se han incrementado acciones de narcotráfico y la subversión, las tareas de control se ven más dificultadas. Las variaciones de profundidad que sufren los ríos entre la estación de lluvias y sequías hace que los ríos navegables reduzcan de 8,500 a 5,500 km. su extensión navegable. La cobertura con las unidades fluviales no pasa de un 0.1%.

3. Ambito Lacustre

Esta organización ha dispuesto medios de control únicamente en el Lago Titicaca de un total de 12,201 lagos y lagunas, con una superficie bajo jurisdicción nacional de 49,016 km2 y 150 km. de frontera fluvial, el cual cuenta con una cobertura por parte de las unidades guardacostas de un 80%

en cierto momento, dada la extensión de sus riberas, se hace complicado un buen control.

VII. Proyección del Sistema de Seguridad Marítima

Lo extenso y complejo del área de responsabilidad, y las posibles proyecciones de incremento en las actividades acuáticas, nos hace planificar un continuo desarrollo en nuestra organización para la presente década, para lo cual se tiene previsto entre otros aspectos.

A. El desarrollo de un Sistema de Comando y Control con el apoyo de un sub–sistema de informática para cubrir los requerimientos de información.

B. El complemento del Sub–Sistema de estaciones Costeras con el fin de brindar un buen servicio al tráfico comercial y apoyo a las tareas propias de la organización.

C. Con el fin de lograr una reducción en los costos de operación de nuestras unidades se está desarrollando la implementación de un sistema radárico interconectado, al Sistema de Comando y Control, con el fin de cubrir las áreas marítimas de interés.

D. La renovación de unidades guardacostas, dada la antigüedad de algunas y el incremento de control para las áreas no cubiertas. Con el fin de cubrir esta necesidad se está desarrollando una Patrullera Oceánica de Gran Autonomía y multimisión, con capacidad para llevar helicópteros.

Gran parte de la actividad marítima se concentra en el litoral y en los puertos para lo cual se ha proyectado incrementar considerablemente la capacidad de control con patrulleras de puerto de alta velocidad, versátiles y dotaciones reducidas.

En la Región Amazónica se tiene previsto la implementación de unidades fluviales de gran autonomía, reducido calado, económicos a fin de cubrir esta urgente necesidad.

Todo este esfuerzo no podría efectuarse sin una eficiente cobertura aérea compuesta por aeronaves las cuales serán las más apropiadas en cuanto a diseño e implementación con equipos para que apoyen en las diferentes tareas de la organización así como de helicópteros para las tareas de búsqueda salvamento y apoyo.

VIII. Reflexión sobre la Economía Nacional y las Actividades Marítimas

El Gobierno actual basa su Política Económica, en el comercio exterior, el cual se realiza en un porcentaje entre 90 y 95%, por vía marítima, tanto en los que se refiere a las exportaciones e importaciones. El costo portuario es un elemento muy importante, este costo tiene variables que inciden sobre él y son:

El Trabajo Marítimo, la Empresa Nacional de Puertos, la Dirección General de Capitanías, la Dirección de Hidrografía y Navegación, el Ministerio de Salud, y la Aduana Marítima. Es por eso importante que la protección de todo este negocio naviero, sea controlado por un ente a nivel nacional o la Autoridad Marítima como en otros países.

La Autoridad Marítima ejerza y tenga la capacidad de control adecuado, para poder proteger todas estas actividades, no solo en la protección de la vida humana o de los recursos, en sí, sino también en lo que se refiere a la regulación de los costos.

IX. Reflexión entre Seguridad Marítima y Defensa Nacional

El sistema que tiene la Autoridad Marítima, para ejercer el control sobre las actividades que se realizan en el ámbito de su jurisdicción, puede ser orientada en época de paz o de guerra, que venga del mar, de unidades de superficie o submarinas, o de algún tipo de importación de la subversión a través del mar, mediante el contrabando de armas o que se trate de ayudar al flagelo de nuestros países con el contrabando ilícito de drogas que son actividades propias de la Policía Marítima.

Es por esto que el sistema de Comando y control de la Dirección General de Capitanías y Guardacosta, rápidamente es convertible en tiempo de emergencia o tiempo de guerra para integrarse al sistema de Defensa de Costa de la Marina de Guerra del Perú.



SUS EXPORTACIONES A TIEMPO.



ESO ES LO QUE MAS NOS IMPORTA.

En BANDESCO agilizamos sus operaciones de Comercio Exterior.

Tenemos crédito para financiar sus exportaciones o importaciones, en todos los países del mundo.

Converse con nuestros gerentes y compruebe que sus negocios de Comercio Exterior se hacen a tiempo.

Y eso, para nosotros, es lo más importante.

Bandesco

La nueva era en banca.

La idea de pacificación y la contrainsurgencia

Dr. Francisco TUDELA Van Breguel Douglas

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta nuestras días, hemos sido testigos de la insurgencia violenta de múltiples movimientos políticos en diversas naciones del mundo. Estos movimientos, generalmente marxistas, siempre han actuado dentro de un marco conceptual "standard", a pesar de su diversidad nacional y geográfica. Asimismo, las experiencias de contrainsurgencia en aquellas naciones afectadas por estos fenómenos delincuenciales también tienen, necesariamente, concepciones doctrinales similares, o iguales en lo esencial, que permiten enfrentar a la guerra revolucionaria de manera eficaz y exitosa, a pesar de las diferencias en climas, culturas y hombres, que existen bajo distintas latitudes y en diferentes tradiciones.

La experiencia común permite afirmar, como petición de principio, que la guerra contrainsurgente consiste en la localización, aislamiento y eliminación de la totalidad del aparato político y militar subversivo. El carácter de esta guerra es sobre todo y esencialmente político, y es por ello que las técnicas militares ortodoxas, cuando son aplicadas sin percibir la naturaleza política del conflicto, generalmente no tienen éxito. Bombardeos aéreos, uso masivo de la artillería, rastrillaje a nivel de cuerpos de ejército, cadenas aisladas de puestos, etc., de nada sirven sí el objetivo político de la FF.AA. no es comprendido.

En este contexto, el factor fundamental de la guerra contrasubversiva o contrainsurgente será siempre la relación entre el pueblo y su gobierno. Si la población apoya a su gobierno, se habrá afirmado el presupuesto indispensable para negar a la subversión la posibilidad de fundar una base social lo suficientemente extensa como para ampliar y afianzar su violenta influencia. De la misma manera, la colaboración de la población con su gobierno es indispensable para realizar las tareas de inteligencia que permitirán a las FF.AA. desarrollar las tácticas apropiadas para la destrucción del aparato político y militar de la subversión.

Solo habrá una victoria real y duradera contra la subversión cuando el aparato político y militar subversivo haya sido totalmente destruido y cuando la pobla-

ción se sienta defendida y representada por su gobierno, mediante la implantación de medidas viables de gobierno que renueven el orden social subvertido. Para lograr esto, el gobierno y sus FF.AA. deben actuar con gran realismo político, comprendiendo que el eje político de la acción contrainsurgente exige la armonización de las medidas y las acciones de las unidades civiles y militares, para que conjuntamente formen una unidad de acción con un mínimo de fisuras.

No debemos olvidar que la subversión nos alerta, en el fondo, sobre graves deficiencias de administración y gobierno, al amparo de las cuales una minoría violenta impone su voluntad a la mayoría mediante el terror, intentando fundar un Estado y una sociedad paralelas. En este sentido, la acción contrainsurgente apunta más allá de la simple eliminación de los movimientos subversivos. Imaginemos que la subversión se asemeja a un árbol, cuyas hojas y ramas son el aparato militar y cuyas raíces y tronco son el aparato político. Ese tronco y esas raíces se nutren de un suelo más o menos receptivo, que es, en nuestra alegoría, el pueblo. La acción contrainsurgente debe apuntar esencialmente a cortar las raíces –el aparato político subversivo– y negar el suelo –el pueblo– al árbol de la subversión. Muertas las raíces y el tronco, las ramas y las hojas –el aparato militar de la subversión– mueren por inanición. El suelo –el pueblo– debe rechazar a la subversión como la tierra salobre rechaza a las raíces. Ese es el concepto fundamental sobre el cual se libra esta guerra.

Para mantener o ganar la lealtad de la población se requerirá, en primer lugar, una acción cívica condicional, esto es, una acción cívica otorgada solamente a aquellas poblaciones que colaboran con el gobierno y las FF.AA., y realizada de tal manera, que no pueda ser aprovechada por la subversión. Una carretera puede beneficiar a los subversivos para la realización de sus atentados, pero una posta médica, una escuela y un mercado debidamente custodiados. Paralelamente, es indispensable renovar el orden social para que éste ingrese a la normalidad, y, para ello, se requiere de una profunda reforma social que permita que la administración de justicia y el mercado funcionen normal y eficazmente, protegiendo la iniciativa individual y el orden social y económico espontáneo.

La experiencia socialista peruana de 1968–1975 alteró de manera fundamental las estructuras socioeconómicas del Perú. El proyecto revolucionario fracasó por causas que no es pertinente analizar aquí, pero que son universalmente conocidas. Las secuelas de la revolución de 1968, corrupción en la administración y la sociedad, monopolios ineficientes y atrasados del sector empresarial del Estado, abarcando el 80% de la economía nacional, grupos privilegiados de poder en los sindicatos y la administración pública, ausencia o insuficiencia crónica de propiedad privada, especialmente en el agro, etc. no

han sido superadas por ninguno de los gobiernos que se han sucedido entre 1975 y 1991. Es necesario comprender que si no se hacen las reformas necesarias para la renovación que llevará a un orden económico y social sano y espontáneo, la subversión aumentará geométricamente, apoyada por una población deprimida, desprovista de alicientes económicos y sociales, pudiendo llegar, en el futuro, a retar frontalmente y con ciertas posibilidades de éxito a las FF.AA. de la república.

Es evidente que el gobierno y las FF.AA., quienes son los que se enfrentan a la subversión, deben afrontar un dramático dilema político: o reforman las estructuras socioeconómicas atrayéndose la cólera de las cúpulas privilegiadas del Estado, los sindicatos y quienes viven de los subsidios públicos, o pierden al pueblo, el cual, justificadamente, se sentirá abandonado y se entregará a la causa subversiva, con la desesperada y alienada esperanza de un futuro mejor.

Estos planteamientos macroeconómicos y macropolíticos permanecen iguales en las escalas regional y local. Así pues, por ejemplo, la clave de una política contrainsurgente eficaz en un área interandina rural pasará, necesariamente, por la instauración de sistemas judiciales y económicos eficaces y eficientes; por la protección armada de los mercados y las rutas que llevan a ellos; por la lucha contra la corrupción y el abuso; por la protección de los productores. Es necesario romper la ilusión de la neutralidad social, por la cual la población cree ser espectadora de un combate entre fuerzas externas a su mundo. La población debe beneficiarse con el apoyo del gobierno y las FF.AA. y debe darse cuenta de que pierde ese apoyo proporcionalmente al grado en que rehuye sus responsabilidades comunitarias y apoya a la subversión. Es por ello que las experiencias exitosas de contrainsurgencia siempre han integrado a la población, formando pequeñas guarniciones locales, controladas y bajo la estructura de comando de las FF.AA., favoreciendo también la formación de autoridades naturales y espontáneas en la región. De esta manera, para estos milicianos o guardias regionales, el enemigo habrá dejado de ser un agente externo a su universo y el combate se planteará en los términos auténticos de la defensa de la propia comunidad.

Desde esta perspectiva, la pacificación no es una aventura sentimental, sino la destrucción del aparato político –prioritariamente– y militar de la subversión. La destrucción de la subversión no es, en el Perú de hoy, un fin en si mismo, sino un medio para objetivo político de primer orden: la acción integrada, en todos los escalones y dominios, de lo político, lo militar, lo administrativo, lo económico, lo social y lo cultural, unidos en la decisión única de renovar a una sociedad derruida para que nazca un orden social sano, justo y espontáneo. La voluntad de éxito y la voluntad de vencer no puede nacer de la contrainsur-

gencia en si misma, sino de un proyecto nacional renovador.

Este planteamiento es, en su forma sencilla, el núcleo teórico extraído de múltiples experiencias contrasubversivas exitosas en los últimos 45 años. En la aplicación práctica, se han identificado cuatro principios básicos de contrainsurgencia que corresponde a los principios generales de una acción política eficaz y eficiente para reconstruir un orden social normal. Los cuatro principios dirigen, en el espacio y el tiempo, la totalidad de la acción contrasubversiva.

En primer lugar, el gobierno debe tener un objetivo político claro y definido, el cual no puede ser otro, en las actuales circunstancias, que reconstruir un orden social y económico renovado en el Perú, necesario para establecer y mantener un país libre, independiente y unido, estable y viable tanto políticamente como económicamente. Por ello, exigir ésta renovación debe ser el objetivo prioritario de todos los agentes sociales de la república que puedan tener ascendiente sobre el gobierno actual. Si no se afronta con decisión y rapidez esta renovación y restablecimiento de un orden social normal, la guerra contrasubversiva, que incluye a la lucha contra el narcotráfico, bien podría estar perdida de antemano.

En segundo lugar, el gobierno debe aplicar la ley y actuar dentro de ella. La legitimidad política de nuestra época procede de la legalidad y sólo ésta legitima la acción de las FF.AA. al interior de la Nación. La legalidad que enmarca a la acción contrasubversiva es necesaria por tres razones: 1) Para obtener apoyo popular y para defender al pueblo, haciendo que este conozca la legitimidad de la acción militar y los límites dentro de los cuales la actividad individual y colectiva es legal o, en caso contrario, ilegal y punible. La guerra contrasubversiva se libra a favor de la comunidad y para su protección; por ello, las reglas del enfrentamiento tienen que ser muy claras. En caso contrario, se podría erosionar la legitimidad del gobierno y de sus FF.AA. La legalidad equivale a la palabra dada y nada es más disuasivo que una legislación que va a ser cumplida contra viento y marea; 2) Para poder actuar prudentemente en un entorno controlado por la actual tecnología de la información, que ha hecho del mundo un lugar pequeño. Esta tecnología no era común hace una década y ha cambiado o modificado el impacto de la noticia en el quehacer político. Cualquier decisión contrasubversiva nacional será, hoy en día, inmediatamente conocida y comentada en todos los centros de decisión del mundo. Es por ello que la legalidad de la acción contrasubversiva debe ser lo más absoluta posible, para que su formalidad sea internacionalmente inobjetable; por más draconiana que sea la legislación contrasubversiva o antiterrorista, esta no puede ser criticada si forma parte del sistema jurídico nacional; 3) Para proteger a las FF.AA. de acusaciones respecto a la manera de conducir las operaciones contrasubversivas, las que podrían afectar seriamente su viabi-

lidad como instituciones militares prestigiosas, de no estar amparadas en ciertos tipos de reglas o normas jurídicas, como ha sido el caso de las FF.AA. de la República de Argentina. Como paso previo a la obtención de legislación adecuada, que aún no existe, sería muy importante que las FF.AA. editen un "libro blanco" sobre la subversión y sus crímenes, preferentemente ilustrado, como primer paso de una campaña psicosocial tendiente a despertar la conciencia de la población respecto al peligro en el cual se encuentra el Perú.

En tercer lugar, el gobierno debe tener un plan global. En este plan global, la lucha contra la subversión y el narcotráfico es un medio para alcanzar fines más importantes: administración eficaz y honesta de justicia, reforma social y económica, restablecimiento del mercado y la normalidad económica, lucha contra la corrupción, en fin, todo el conjunto de medidas tendientes a establecer un orden social justo, sano y espontáneo. El plan global deviene, necesariamente, en el proyecto nacional que debe guiar políticamente al Perú en los años venideros, con la ventaja respecto a otros proyectos nacionales de no estar basado en abstracciones respecto al orden político, sino en realidades que deben afrontarse inmediatamente.

En cuarto lugar, el gobierno debe luchar prioritariamente contra la subversión política, además de hacerlo contra el aparato militar de la subversión. Volviendo a nuestra analogía del árbol, el aparato político subversivo es el tronco y las raíces de la subversión actual. Es allí donde hay que atacar si se quiere matar al árbol. De esta manera, los cuadros políticos de la subversión son el objetivo primordial de las operaciones de contrainsurgencia. Esto también implica identificar al movimiento subversivo con la ideología que lo mueve, para fraccionar el apoyo de aquellos que comparten esa ideología pero se encuentran en la legalidad. Luchar contra la ideología en si misma, como corriente intelectual, no es posible dentro del orden constitucional actual, pero eso no impide identificar y señalar constantemente que esa ideología es el motor que impulsa a la subversión a cometer sus crímenes, para así emprender una acción indirecta contra la ideología toda. Por último, las operaciones psicológicas emprendidas contra la subversión y a favor de la población deben señalar constantemente la naturaleza ideológica de la subversión. Debe crearse una escisión valorativa en la población para eliminar lo que antes mencionaramos como la "neutralidad social", lo que implica que las comunidades nacionales pasarían de espectadoras a participantes en esta guerra donde se juega la continuidad y la existencia del Perú como nación libre e independiente.

Las esperanzas de éxito en la lucha contrasubversiva dependen de su base sociológica. La contrainsurgencia debe fundarse en valores positivos, en el interés general y el bien común del Perú. Esta es la razón por la cual la unidad de lo político y lo militar, la acción conjunta de civiles y militares, es la única

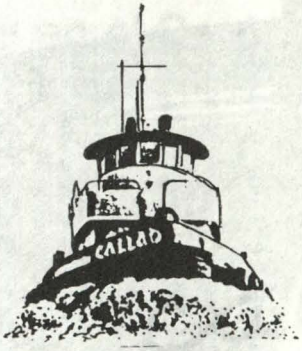
manera posible de salvaguardar la legitimidad de quienes libran esta guerra contrasubversiva. El principio central que guía estas reflexiones es la clara conciencia de que la estrategia no es otra cosa que la confluencia y la vinculación entre la guerra y lo político, y que, por ende, lo político siempre es el objetivo final de la guerra.

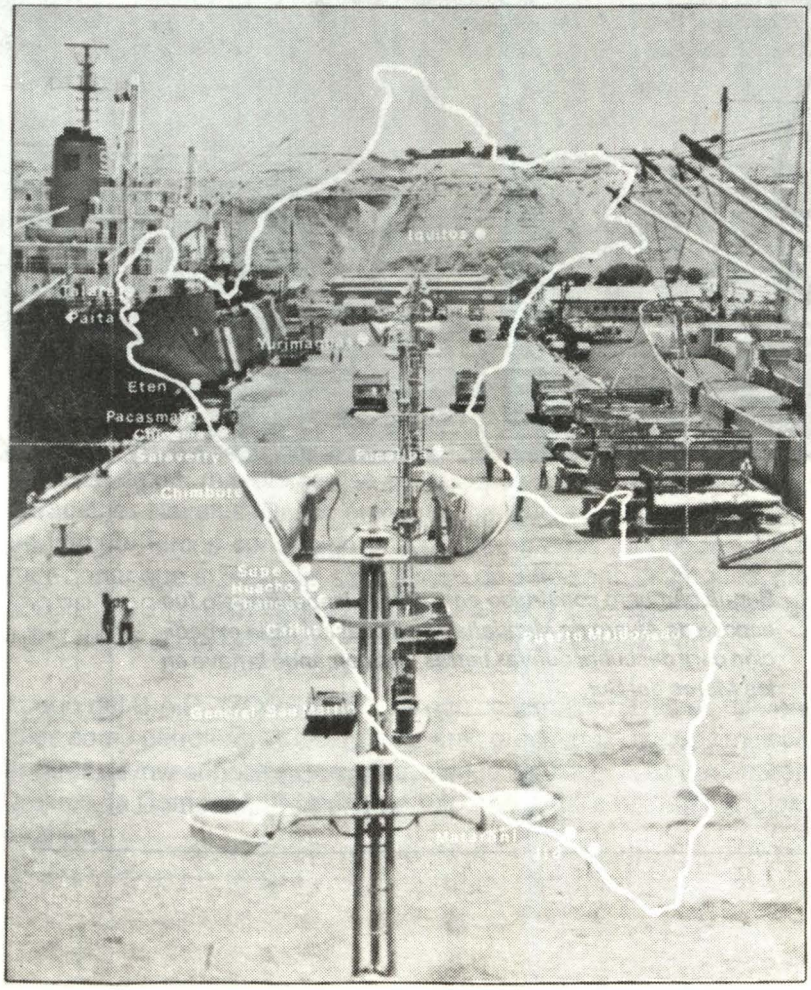


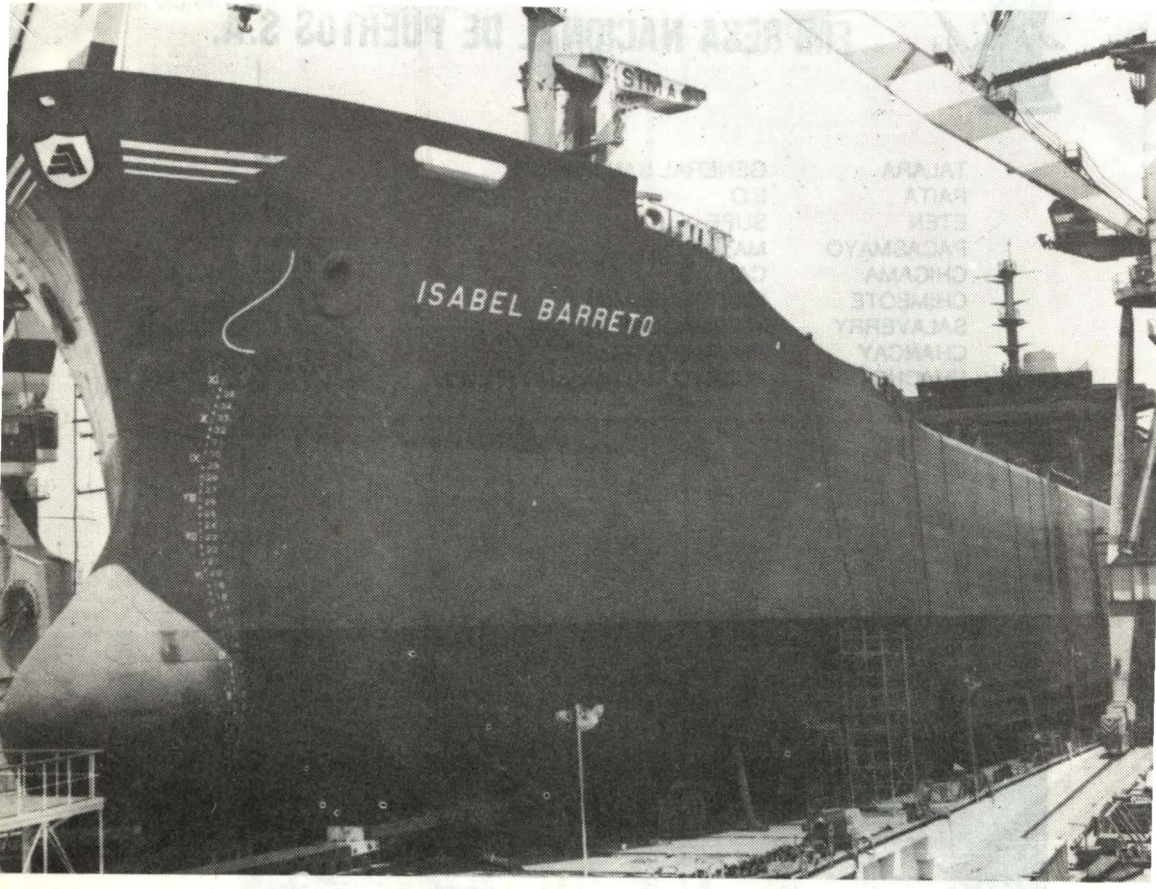
enapu S.A.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

TALARA	GENERAL SAN MARTIN
PAITA	ILO
ETEN	SUPE
PACASMAYO	MATARANI
CHICAMA	CALLAO
CHIMBOTE	IQUITOS (Fluvial)
SALAVERRY	YURIMAGUAS (Fluvial)
CHANCAY	PUCALLPA (Fluvial)
HUACHO	PUERTO MALDONADO (Fluvial)







Buque carguero construido en el SIMA. Isabel Barreto fue esposa de Alvaro de Mendaña, y, en ocasión de la expedición para descubrir nuevas tierras, ella comandó la nave en los Mares del Sur.

Exposición de la problemática de la Industria Naval en el Perú

C. de C. Aldo OLCESE Rodríguez

1. Introducción

El objetivo de esta conferencia es efectuar una revisión de la significancia de la Industria Naval en los últimos 15 años, la importancia de su permanente vigencia y los enormes beneficios, que su desarrollo conlleva.

Para esto en una primera parte se efectuará una síntesis numérica de los resultados de esta actividad en el período arriba indicado, mencionándose aspectos resaltantes y algunas cifras de manera de poder situar la Industria Naval en un marco referencial.

Seguidamente, se tratará la PROBLEMATICA DE LA INDUSTRIA NAVAL en nuestro país, efectuándose un compendio de las consecuencias en términos económicos y sociales, de mantenerse la situación actual.

Finalmente a la luz de esta problemática, se ensaya una alternativa de solución proponiéndose un programa de construcciones navales de alto bordo.

2. Reseña histórica y aproximación cuantitativa

El 14 de febrero se crea el SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA con la finalidad de dar mayor impulso en sus operaciones de Construcciones y Reparaciones Navales. Desde entonces, han pasado 41 años. En este intervalo de tiempo hemos construido en nuestras gradas 33 buques. Es necesario mencionar que el hito más significativo de esta serie de buques, fue el B.A.P "ZORRITOS", primer buque petrolero de 6,000 toneladas, que desde junio de 1966 hasta el día de hoy presta servicios a la Armada Peruana.

Luego del B.A.P. "ZORRITOS", se han construido naves de diferentes tipos, tales como petroleros, de carga general, graneleros, buques multipropósitos, buques de investigación pesquera, siendo los principales armadores de estos buques, la Compañía Peruana de Vapores y la Compañía Petrolera Transoceánica.

Es preciso indicar, el rol estratégico industrial que ha propiciado la Marina de Guerra del Perú, encomendando la construcción de buques de guerra de avanzada tecnología.

En 1973 el SIMA–PERU recibe el encargo de construcción de dos (2) fragatas misileras clase Carbajal. Cabe destacar que la asistencia técnica extranjera italiana empleada en la ejecución de estos proyectos equivale al 10% de su costo local o el 3% de su costo total, lo que es un claro indicativo del nivel tecnológico alcanzado en nuestra empresa.

Finalmente, el 12 de diciembre pasado sobre la grada Nº 2 del SIMA–CALLAO, fue llevado a cabo el lanzamiento del Proyecto 033 el cual es un dique flotante de 4,500 toneladas de levante, construido también para la Marina de Guerra del Perú. Este dique flotante, contiene en su diseño tecnología de punta, siendo su característica más resaltante el hecho de que su operación no se verá interrumpida cuando se realice el mantenimiento del casco que lo conforma, debido a que es "auto carenable". El costo total del proyecto asciende a $ 15'000,000; constituyendo, el componente importado el 30% y el resto al componente de integración nacional, esto es, mano de obra y materiales. En el mes de julio próximo, este dique estará prestando servicios efectivos a la Marina de Guerra del Perú, tornándose una fuente de generación de divisas para el país, así como un gran apoyo en el mantenimiento de las unidades de combate de nuestra Armada.

De esta forma podemos observar que la industria naval ha participado intensa y dinámicamente en el impulso del desarrollo y la defensa nacional convirtiéndose en una fuente multiplicadora de recursos para el país.

Aquí algunas cifras significativas:

a) El total del acero procesado por el SIMAC desde la aprobación del primer programa de construcción naval de alto bordo, es de aproximadamente 75,000 ton. de acero, lo que equivale a dos años y medio de producción de acero de 1" en SIDERPERU.

b) El potencial de carga, producto de la construcción de buques cargueros en el SIMA, es igual a 150,000 toneladas, lo que equivale a una flota aproximada de 5,000 camiones de transporte terrestre.

c) El potencial de transporte de combustible producto de la construcción de buques tanqueros en el Servicio Industrial de la Marina, es de 1'000,000 de barriles de crudo, lo que equivale a un mes de tiempo de producción de la refinería La Pampilla.

d) La inversión total en un buque de carga general de 25,000 toneladas de peso muerto equivale a la construcción de 60 kilómetros de carretera asfaltada de simple vía.

e) El equivalente en transporte terrestre de un viaje Lima–Paita, de un buque semi container, es igual a 500 viajes de camiones por la misma ruta, lo que demandaría un tiempo de operaciones terrestres de 10 días.

f) El costo por tonelada transportada vía terrestre es de un promedio de $60 dólares. El costo promedio por tonelada transportada vía marítima en cabotaje es de $0.21.

g) Finalmente, el promedio del volumen carga movilizada en exportaciones (por vía marítima) en el período 1982–1988 ha sido de 2,336 millones de dólares, es decir, el 86% del total exportado por el Perú en 1988.

3. Problemática de la Industria Naval

La problemática de la construcción y reparación naval se ubica dentro del marco de referencia de las siguientes actividades:

I) La actividad naviera que incluye la problemática del transporte acuático.

II) La actividad de construcciones y reparaciones navales que vincula la problemática de los astilleros nacionales, y

III) La industria de fabricación de insumos nacionales para la construcción por reparación de buques que enmarca el desarrollo de las llamadas industrias conexas.

El cuadro Nº 1 nos muestra esquemáticamente este aspecto. La industria naval representa un factor extremadamente importante dentro del desarrollo socio–económico del país, toda vez que esta industria genera beneficios multiplicadores, tales como:

a) *Generación de ahorro y divisas:* el 60% de la inversión en la construcción de un buque permanece en el país, traducido en mano de obra, compra de insumos nacionales y gastos directos.

b) *Generación de empleos:* La construcción de un buque carguero de

25,000 toneladas de peso muerto genera trabajo para 500 hombres al día por un período de 24 meses.

c) *Desarrollo industrial concurrente:* Por ejemplo la cantidad de soldadura nacional utilizada en un buque petrolero es de 210 toneladas, equivalente a $ 1'250,000.

d) *Menor dependencia de mercados extranjeros:* Con la construcción de las fragatas misileras clase Carbajal ha quedado perfectamente claro que el desarrollo de la construcción de buques de tecnología de punta es perfectamente posible en nuestras gradas y,

e) *Defensa Nacional:* En los astilleros del SIMA se efectúa el mantenimiento y reparaciones de las unidades de guerra de la Marina, previéndose a corto plazo dar inicio a las reparaciones integrales de los submarinos alemanes de la Marina de Guerra del Perú.

3.1 Análisis y evaluación de la Comisión Multisectorial de 1976

Durante el gobierno del arquitecto Belaúnde Terry, mediante Resolución Ministerial Nº 0186–76 PM/ONAJ, se constituyó una comisión multisectorial de alto nivel a fin de proponer un programa de construcción naval de alto bordo a largo plazo, con el objeto de cubrir las necesidades de aumento y renovación de la flota Mercante Nacional, así como la implementación de un sistema que fomente e incentive, recíprocamente, la construcción naval y la actividad naviera.

La Comisión, en base a estos parámetros de estudios, elaboró un proyecto de ley que posteriormente se oficializó con el D.L. Nº 22202 del 06 de junio de 1978.

La aplicación de esta ley, creó mecanismos importantes de apoyo financieros para el astillero nacional e incentivos que propiciaban la actividad naviera y de construcción naval. No en tanto, este dispositivo no consideraba el desarrollo de la industria naval de una forma integral, toda vez que no se definía con precisión el programa de construcción a largo plazo. Asimismo, a pesar que el decreto ley supracitado, declaraba la industria naval como prioritaria, los incentivos tributarios otorgados contradicen el espíritu de la ley, toda vez que la aplicación de estos incentivos promovía la compra de naves en el extranjero, tal como la de los buques finlandeses, motonaves Palma y Tello de carga general para la CPV.

Por lo tanto y del análisis de la composición de la flota de la Marina Mercante

en el período 1978–1988 se desprende que en los cuatro primeros años se incrementó la capacidad de bodega de 604,108 DWT a 1'174,032 DWT, que representaban 29 naves, de las cuales sólo 3 son nacionales, siendo el resto principalmente naves anticuadas de segunda mano, adquiridas en el extranjero, que en promedio bordeaban los 20 años. De los años 1982 a 1988 se construyeron en el SIMA 4 naves para armadores estatales. El Cuadro Nº 2 nos resume el resultado de la industria naval en el período.

Por lo expuesto, se puede apreciar que la actitud de los armadores privados no ha sido trascendental en el desarrollo de la industria naval en el Perú.

3.2 Problema Central

Considerando que nuestra industria de la construcción naval, se encuentra atravesando por una seria crisis al no contar con el requerimiento de construcción de nuevos buques, pese a existir una significativa demanda del parque naviero, tal como se muestra en el Cuadro Nº 3, es preciso que la nueva comisión multisectorial creada por D.S. 031 del 16–11–90 evalúe la problemática de transporte acuático y contemple que el desarrollo de la construcción naval es una actividad estratégica e impostergable para el país, con miras a dar énfasis al sector exportador industrial peruano.

De no ser así, se estaría condenado la industria naval al colapso con grandes consecuencias, a saber:

I) Problema social que conlleva la eliminación de mano de obra calificada.

II) Gradas vacías desde marzo 1985 (Nº 1) y desde 1990 (Nº2)

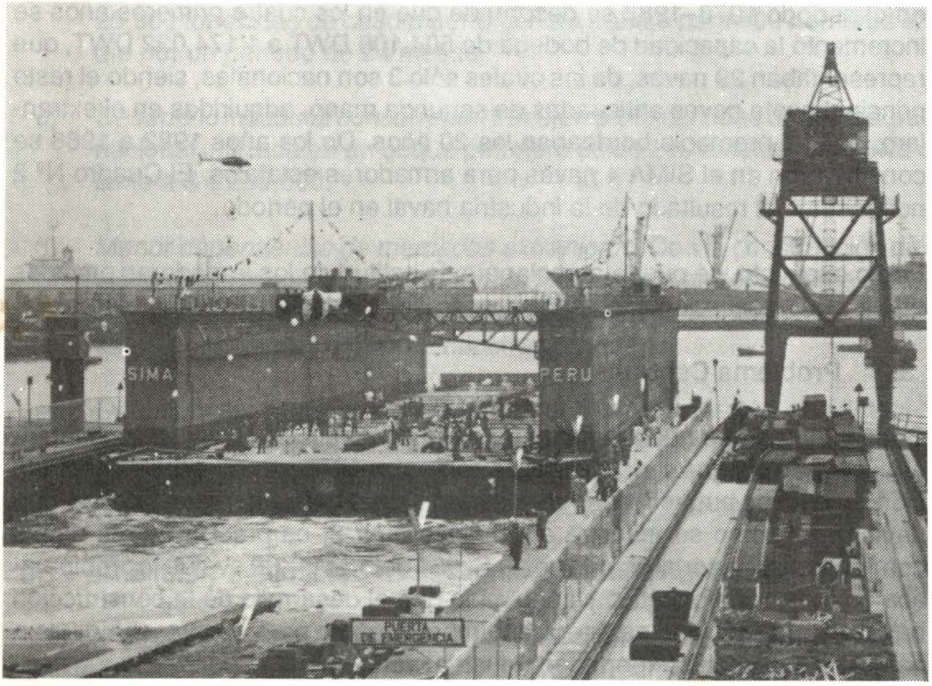
III) Disminución notable de las actividades conexas a la construcción naval.

IV) Discontinuidad de la Industria de Construcción Naval provocando, fuga de talentos y desactualización tecnológica.

V) Imposibilidad de renovación de buques mercantes con tiempo de vida útil vencidos (más de 20 años). Tal como se aprecia en el Cuadro Nº 3

VI) Baja rentabilidad de las compañías navieras al operar con buques obsoletos.

VII) Efecto negativo sobre el desarrollo de los puertos peruanos al operar con buques y sistemas obsoletos, provocando una alza en el costo de



los productos de exportación e importación tan necesarios para el progreso nacional.

4. Colapso de la industria naval peruana: Ideas para la solución de un problema complejo.

Se sabe que países industrializados de la talla de USA, Francia, Alemania Federal y Japón, gozan de diferentes formas de ayuda de sus gobiernos con el fin de hacer atractivos los precios ofertados por los buques que se construyen amén de los beneficios sociales, laborales, económicos y tecnológicos que esto representa. Si a ésto, le sumamos el hecho que ellos mismos son autosuficientes, en cuanto a la producción de los materiales y equipos necesarios para la construcción de buques, en qué posición quedamos nosotros? Es que se quiere que se sea competitivo en base al aparente bajo costo de nuestra mano de obra? Costo que cada día es más alto por la misma falta de trabajo y las ineficiencias que ello conlleva? La respuesta es obvia.

Se necesita del decidido apoyo del gobierno para revivir esta industria vital. Vital como la pesquería, vital como la minería o como la industria agropecuaria. La historia nos ha enseñado que el verdadero camino a la industrialización de un país se da en la medida que se desarrolla su industria bélica y/o su industria

naval. Tenemos casos palpables como lo son nuestros países vecinos de Brasil y Chile.

De la primera industria estamos muy lejos, pero de la segunda estamos perdiendo años ganados e invertidos por el país.

De este marco surgen ideas que podrían ayudar a la solución de la problemática antes discutida:

I) Falta de trabajo en el área de Construcciones Navales del alto bordo y bajo bordo.

"Que la comisión multisectorial actualmente vigente, contemple a fondo la problemática de la construcción naval de alto y bajo bordo de manera de incentivar el reemplazo gradual y progresivo de la flota mercante estatal privada en el Perú y la restitución del liderazgo del Perú en el ámbito pesquero, dotándolo de la flota que otrora tuviere".

II) Falta de tratamiento preferencial para abaratar costos en ofertas al extranjero.

"Se requiere crear incentivos específicos orientados a la industria naval. Por ejemplo, la creación del Certex IN (Certex de la Industria Naval), del orden del 35% que corresponde al costo de la mano de obra en los trabajos de astillero, promovería la competencia dentro del mercado de la Comunidad Económica Europea y el mercado norteamericano.

III) Falta de líneas de crédito adecuadas para financiar nuevos trabajos que emprende este sector.

"Convendría que el Estado oferte líneas de crédito con condiciones blandas de forma de poder financiar a los armadores nacionales el componente nacional (60%) de la construcción de buque, quedando el componente importado (40%) a financiar en el extranjero, siendo estos asumidos por los armadores nacionales, a partir de la entrega de la nave como aporte de pago del precio del buque".

IV) Falta de infraestructura de puerto que incentive el desarrollo de cabotaje en el Perú.

"Convendría que el Estado estudie la posibilidad de la construcción de puertos–rampa, a fin de que buques del tipo Roll On, Roll Off, desem-

barquen carga containerizada, integrando el transporte marítimo con el transporte terrestre. Por ejemplo la bahía de Ancón, sería un lugar atractivo para el desarrollo de este tipo de proyecto, lo cual promovería la construcción de buques de este tipo en nuestras gradas".

V) "Falta un mejor procedimiento en la imputación de las depreciaciones de activos fijos de las empresas de industria naval que como SIMA PERU tienen instalaciones y activos fijos de costos altos y que con revaluaciones han alcanzado costos aún más altos, los que repercuten ostensiblemente en los costos de producción".

Las políticas de revaluación no son siempre las adecuadas para distribuir el total a depreciar en función de la vida útil de cada activo.

Finalmente, a manera de ensayo el Cuadro Nº 4 presenta un segundo programa tentativo de renovación de la flota mercante del país.

Es así, que quiero concluir con esta exposición, e invocar a las fuerzas políticas presentes, que tomen conciencia de la importancia fundamental de la industria naval; quedándome sólo agradecer, muy sinceramente su amable atención y paciencia.

CONSECUENCIAS

I) Problema social que conlleva a la eliminación de mano de obra calificada.

II) Gradas vacías desde marzo 1985 (Nº 1) y desde 1990 (Nº2)

III) Disminución notable de las actividades conexas a la construcción naval.

IV) Discontinuidad de la Industria de Construcción Naval provocando, fuga de talentos y desactualización tecnológica.

V) Imposibilidad de renovación de buques mercantes con tiempo de vida útil vencidos (más de 20 años). Tal como se aprecia en el Cuadro Nº 3.

VI) Baja rentabilidad de las compañías navieras al operar con buques obsoletos.

VII) Efecto negativo sobre el desarrollo de los puertos peruanos al operar con buques y sistemas obsoletos, provocando una alza en el costo de los productos de exportación e importación tan necesarios para el progreso nacional.

BUQUES QUE POR SU ANTIGUEDAD PODRIAN CONFORMAR PARTE DE UN PROGRAMA DE RENOVACION

ORDEN	NOMBRE DEL BUQUE	TIPO DE BUQUE	EMPRESA	AÑOS DE EDAD	DWT (TON)
1	Independencia	Carguero	Nav. Comerc	40	9,250
2	Andino	Carguero	Interc. Marit.	35	3,256
3	Zorritos	Tanque	Nav. Comerc.	32	10,050
4	Yacu Wasi	Carguero	NAPSA	29	7,856
5	Yacu Caspi	Carguero	NAPSA	28	6,010
6	Lobitos	Tanque	Nav. Comerc.	26	6,010
7	Salcantay	Granelero	Humboldt	25	28,263
8	Pimentel	Tanque	Nav. Comerc.	23	10,075
9	Kipu	Carguero	Neptuno	22	6,917
10	Yacu Wayu	Carguero	NAPSA	22	7,500
11	Misti	Granelero	Humboldt	22	40,096
12	Ilo	Carguero	Nav. Comerc.	22	13,450
13	Chocano	Carguero	C.P.V.	22	13,700
14	Garcilaso	Carguero	C.P.V.	22	13,700
15	Sabogal	Carguero	C.P.V.	22	13,700
16	Rímac	Carguero	C.P.V.	22	13,700
17	Palma	Carguero	C.P.V.	21	13,700
18	Tello	Carguero	C.P.V.	21	13,700
19	Ancón	Carguero	Intercont.	21	5,716
20	Mar Pacífico	Granelero	Multimares	21	26,783
21	Mar Atlántico	Granelero	Multimares	21	33,629
22	Sta. Rosa Lima	Semi–Cont.	Santa	11	16,000
23	Santa Fe	Carguero	Santa	21	7,470
24	Pampilla	Tanque	Petrol	21	3,100
25	José Olaya	Granelero	C.P.V.	20	25,558
26	Santa Rita	Multiprop.	Santa	20	15,000
27	Unicosta	Carguero	Universal	20	15,460
28	Uniluna	Carguero	Universal	20	14,120
			TOTAL		407,937

MARCO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL
CUADRO 1



RESULTADO DEL PRIMER PROGRAMA DE CONSTRUCCION NAVAL

	DESCRIPCION DE LA NAVE	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	TOTAL N.O.	TOTAL US$
1	GRANELERO 25000 TN																			350,000 HD	30'000,000
2	GRANELERO 25000 TN																			330,000 HD	28'600,000
3	GRANELERO 25000 TN																			310,000 HD	26'800,000
4	PETROLERO 25000 TN																			300,000 HD	26'000,000
5	PETROLERO 25000 TN																			280,000 HD	24'200,000
6	PETROLERO 25000 TN																			244,000 HD	21'140,000
7	GRANELERO 25000 TN																			300,000 HD	26'000,000
8	FRAGATA																			544,000 HD	45'000,000
9	FRAGATA																			509,000 HD	45'000,000
10	BUQUE INVEST. PESQ.																			190,000 HD	12'000,000
11	MULTIPROP 2000 TN																			381,000 HD	12'000,000
12	PETROLERO 25000 TN																			386,000 HD	33'360,000
13	PETROLERO 25000 TN																			406,000 HD	35'180,000
14	DIQUE FLOTANTE																			120,000 HD	15'000,000
	H.D.	360,	470,	300,	327,	290,	290,	350,	414,	310,	380,	300	279	191	135	96	37	35	35,	4'739,000 HD	403'280,000
	# P.	1,384	1,807	1,153	1,257	1,115	1,115	1,346	1,592	1,192	1,461	1,153	840	734	519	369	219	134	134		

EXCLUSIVO EN EL PERU

Futura PICTURE



ESTAMPADO FOTOGRAFICO

de su propia foto

A TODO COLOR

ADEMAS EN:
- LLAVEROS
- ALMANAQUES
- SOLAPEROS
- GRAN VARIEDAD DE ARTICULOS PARA IMPRIMIR

CLAE

Nuestro distinguido público de otras ciudades puede enviar por correo las fotos de sus seres queridos para reproducirlas en los artículos que prefiera.

siempre a su servicio

Av. San Luis 2009 - San Borja (cruce con la Av. Las Artes)
☎ 377016 Apartado Postal 2648 - Lima 1

La construcción, el desguace y la productividad de las flotas mercantes mundiales

C. de F. (r) Luis Felipe VILLENA Gutiérrez

Para la lectura del presente artículo parece conveniente recordar el significado de las siglas que presentamos a continuación:

GNL	:	gas natural licuado
GPL	:	gas de petróleo licuado
ro/ro	:	transbordo rodado
TEU	:	unidad equivalente a un contenedor de 20 pies
TPM	:	toneladas de peso muerto
TRB	:	toneladas de registro bruto

La construcción de naves mercantes

Los precios de los graneleros (grandes, pequeños y medianos) y buques cisterna, de carga general y cargueros GPL indican en el año 1988 una cierta recuperación en comparación con el año anterior, mientras que los precios de los cargueros GNL y los buques ro/ro de 1,200 TEU permanecieron al nivel de 1987 y los precios de las naves nuevas exclusivamente portacontenedores de 2,500 TEU bajaron marginalmente en comparación con el año anterior. El mayor aumento de precios de los buques nuevos se registró en los graneleros de 30,000 TPM; 70,000 TPM y 120,000 TPM, y en los buques cisterna de 250,000 TPM y 80,000 TPM, cuyos precios aumentaron en un 46%, en un 39%, en un 36%, en un 39% y en un 38%, respectivamente, en comparación con los del año anterior.

El aumento de precios de los buques cisterna y los graneleros de carga seca en 1988 puede atribuirse a la mejora general del tráfico marítimo en 1988, especialmente el de petróleo y los productos del petróleo, los cereales y el carbón, que condujo a un aumento de la demanda de este tiro de buques. La demanda de buques cisterna en el mercado mundial se satisfizo parcialmente mediante una reactivación general de buques cisterna desarmados y la com-

pra de buques de segunda mano. En general, los precios de los buques cisterna y de los graneleros de carga seca llegaron al nivel más alto alcanzado desde 1985.

Los precios de los buques nuevos de carga general de 15.000 TPM y de los cargueros GPL de 75.000 m3 aumentaron en un 7% y un 4%, respectivamente, en comparación con el año anterior, mientras que los precios de los buques exclusivamente portacontenedores de 2.500 TEU fueron inferiores en un 3% a los de 1987.

Cuadro 1

Precios representativos de los buques nuevos, 1980 y 1985–1988 (en millones de dólares)

Tipo y tamaño del buque	1980	1985	1986	1987	1988
Graneleros de 30.000 TPM	17	11	12	13	19
Buques cisterna de 32.000 TPM	19	18	18	18	23
Graneleros de 70.000 TPM	24	14	15	18	25
Buques cisterna de 80.000 TPM	28	22	25	24	33
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	24	25	34
Buques cisterna de 250.000 TPM	75	47	51	46	64
Cargueros GNL de 125.000 m3	200	200	158	150	150
Cargueros GNL de 75.000 m3	77	44	43	55	57
Buques ro/ro de 1.200 TEU	44	28	28	27	27
Buques de carga general 15.000 TPM	14	12	14	15	16
Buques de 2.500 TEU destinados exclusivamente al transporte de contenedores	—	26	28	32	31

Fuente: *Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.*

El aumento de la demanda de tonelaje de graneleros de carga seca y de buques cisterna condujo a un brusco aumento de los precios de los graneleros de carga seca y buques cisterna de segunda mano en 1988 en comparación con 1987. El aumento más notable se registró en los graneleros de carga seca de segunda mano. Por ejemplo, en el período de agosto de 1987 a agosto de 1988, los precios de los graneleros de carga seca de 27.000 TPM de 5 y 10 años de edad aumentaron respectivamente en un 91.7% y un 64.7%. Al mismo tiempo, los precios de los graneleros de carga seca de 35.000 TPM subieron en un 58.8% y un 78.9% y los de los graneleros de carga seca de 60.000 TPM en un 39.1% y un 89.3% respectivamente. Los precios de los buques cisterna de segunda mano registraron también un aumento notable aunque menor, que fluctuó entre un 29.2% para un buque de 125.000 TPM de 10 años de edad y un 44.8% para un gran petrolero de 250.000 TPM de 10 años de edad. Tam-

bién registraron un notable aumento los precios de los cargueros polivalentes de 17.000 TPM (+ 95.0% y + 47.3%).

Cuadro 2

Precios de los buques de segunda mano, 1986–1988
(al final de agosto)
(en millones de dólares y porcentajes)

	1986	1987	1988	Variación porcentual 1986/1987
Buques de 5 años de edad				
Buque cisterna de 75.000 TPM	11.5	15.0	20.5	+ 30.4
Granelero de 60.000 TPM	6.7	11.5	16.0	+ 70.3
Granelero de 35.000 TPM	3.7	8.5	13.5	+ 126.7
Granelero de 27.000 TPM	2.7	6.0	11.5	+ 118.2
Buque polivalente de 17.000 TPM	3.2	5.0	9.7	+ 53.8
Buques de 10 años de edad				
Gran petrolero de 250.000 TPM	10.0	14.5	21.0	+ 45.0
Gran petrolero de 125.000 TPM	8.0	12.0	15.5	+ 50.0
Buque cisterna de 75.000 TPM	6.7	8.7	11.7	+ 29.6
Granelero de 60.000 TPM	2.8	7.0	13.2	+ 150.0
Granelero de 35.000 TPM	1.8	4.7	8.5	+ 163.9
Granelero de 27.000 TPM	1.5	4.2	7.0	+ 183.3
Buque polivalente de 17.000 TPM	1.6	2.7	6.8	+ 71.9

Fuente: *Hill Samuel Shipping Holding (Londres), World Trade Outlook: Developments in Trade and Effects on the Shipping Market.*

Tonelaje encargado a los astilleros

En los cuadros que siguen a continuación de este comentario se resumen las tendencias del tonelaje mundial encargado durante el período 1986–1988 y la situación al final del tercer trimestre de 1988. El total del tonelaje encargado aumentó considerablemente (+20.1%) entre setiembre de 1987 y setiembre de 1988. Al 30 de setiembre de este último año, el tonelaje encargado era de 35.2 millones de TPM.

La tendencia general a la disminución continua del tonelaje encargado, que había constituido un rasgo característico de la industria marítima durante los últimos cuatro años por lo menos, se estabilizó en 1987 en torno a unos 30 millones de TPM, e incluso se invirtió hasta representar un aumento constante del tonelaje mundial encargado en 1988.

El aumento de los pedidos de buques nuevos en los tres primeros trimestres de 1988 puede atribuirse en gran parte al importante –y probablemente hasta

cierto punto especulativo– crecimiento del tonelaje encargado de graneleros de carga seca (comprendidos los buques de carga mixta), que aumentó de setiembre de 1987 a setiembre de 1988 en un 47.4%, o sea, en 3.6 millones de TPM y ascendió a 11.2 millones de TPM.

Al mismo tiempo, los buques cisterna encargados, tras registrar un aumento del 10% en el último trimestre de 1987 en comparación con setiembre de 1987, fluctuaron al nivel de 17 millones de TPM, lo cual representaba el 49.1% del total mundial de tonelaje encargado al 30 de setiembre de 1988, en comparación con el 52.9% un año antes, al mismo tiempo que la participación de los graneleros de carga seca aumentaba al 31.8% (el 26.1% en setiembre de 1987). El tonelaje de otros buques encargados aumentó ligeramente durante este período, al pasar de 6.1 millones de TPM a 6.7 millones de TPM. Muchos expertos esperan que los buques cisterna encabecen también en 1989 los libros de pedidos, pues se considera que muchos grandes buques cisterna, en particular, están llegando a la edad de ser reemplazados.

La distribución entre los grupos de países (por países de matrícula) de los pedidos de construcción de buques al 30 de setiembre de 1988, que figura en el cuadro subsiguiente, indica que el tonelaje combinado total encargado por los países desarrollados de economía de mercado y los países de libre matrícula representaba el 67.3% del tonelaje total encargado. En comparación, los países en desarrollo y los países socialistas representaban el 21.3% y el 9.2%, respectivamente (el 2.2% del total de los pedidos de construcción de buques al 30 de setiembre correspondía a otros países).

La mayor parte de los pedidos de construcción de buques de todos los tipos al 30 de setiembre de 1988 correspondía a los países desarrollados de economía de mercado y a los países de libre matrícula. Estos grupos de países también representaban el 76.3% del tonelaje de peso muerto de todos los pedidos de construcción de buques cisterna, el 98.3% de los pedidos de mineraleros/petroleros y mineraleros/graneleros/petroleros, el 54.4% de otros graneleros, el 58.5% de buques destinados exclusivamente al transporte de contenedores y el 57.5% de los cargueros ro/ro.

Los países en desarrollo efectuaron el 15.6% de los pedidos de construcción de buques cisterna (en TPM), el 1.6% de los mineraleros/petroleros y mineraleros/graneleros/petroleros, el 32.5% de otros graneleros, el 27.0% de los buques destinados exclusivamente al transporte de contenedores y el 14% de los buques ro/ro. Los países socialistas de Europa oriental y Asia representaron el 6.6% de los pedidos de construcción de buques cisterna, el 9.3% de los de otros graneleros, el 11.7% de los buques destinados exclusivamente al transporte de contenedores y el 28.0 de los buques ro/ro.

Cuadro 3

Tonelaje mundial encargado al final de cada trimestre, 1986, 1987 y 1988 (en millones de TPM y variación porcentual)

Tonelaje encargado al	Todos los buques (en millones de TPM)	Variación porcentual	Buques cisterna (en millones de TPM)	Variación porcentual	Graneleros de carga seca (incluidos los graneleros mixtos) (en millones de TPM)	Variación porcentual	Otros buques (en millones de TPM)
31 de marzo de 1986	34.5		9.0		18.9		6.5
		-5.3		—		-8.1	
30 de junio de 1986	32.7		9.0		17.4		6.3
		-2.1		+21.4		-11.5	
30 de setiembre de 1986	32.0		10.9		15.4		5.7
		-9.1		+4.8		-20.8	
31 de diciembre de 1986	29.0		11.4		12.2		5.4
		-4.6		+8.4		-19.7	
31 de marzo de 1987	27.6		12.3		9.8		5.5
		+5.0		+19.1		-11.7	
30 de junio de 1987	29.0		14.7		8.7		5.7
		+0.3		+4.6		-11.7	
30 de setiembre de 1987	29.1		15.4		7.6		6.1
		+5.3		+10.6		-1.7	
31 de diciembre de 1987	30.7		17.0		7.5		6.1
		+4.8		+1.7		+11.1	
31 de marzo de 1988	32.1		17.3		8.3		6.5
		+4.6		_2.2		+21.3	
30 de junio de 1988	33.6		16.9		10.1		6.6
		+4.7		+2.5		+10.5	
30 de setiembre de 1988	35.2		17.3		11.2		6.7

Fuente: *Servicios de Información Marítima del Lloyd's Register of Shipping y Lloyd's of London Press. Ltd.*
Nota: *Los porcentajes se han calculado sobre la base de los tonelajes netos exactos de peso muerto (sin redondear).*

Cuadro 4

Tonelaje mundial encargado al 30 de setiembre de 1988 (en millones de TPM)

Tonelaje encargado al	Todos los buques	Buques cisterna de 150.000 TPM o más	Buques cisterna de menos 1500.000 TPM	Mineraleros/ petroleros y mineraleros/ graneleros/ petroleros	Otros graneleros	Buques destinados exclusivamente al transporte de contenedores	Buques destinados parcialmente al transporte de contenedores	Buques ro/ro	Otros buques
Total mundial	35.195	7.629	9.711	123	11.061	2.248	12	549	3.862
Países desarrollados de economía de mercado	7.398	788	1.738	---	2.066	1.161	12	278	1.355
Países de libre matrícula	16.287	5.283	5.431	121	3.947	153	--	38	1.313
Total parcial	23.685	6.071	7.169	121	6.013	1.315	12	316	2.668
Países socialistas, total	3.238	307	832	---	1.025	264	--	154	656
De los cuales:									
en Europa oriental	2.400	307	636	---	683	90	---	154	530
en Asia	838	---	196	---	342	174	---	---	126
Países en desarrollo, total	7.495	1.098	1.607	2	3.591	608	---	77	512
De los cuales:									
en Africa	40	---	---	---	---	---	---	32	7
en América	1.661	--	850	---	668	23	---	42	79
en Asia	5.665	1.098	757	---	2.843	585	---	3	379
en Europa	44	---	---	---	---	---	---	---	44
en Oceanía	85	---	---	2	80	---	---	---	3
Otros países	777	153	103	---	432	60	---	1	28

Fuente: *Servicios de Información marítima del Lloyd's Register of Shipping y Lloyd's of London Press Ltd.*
Nota: *Los totales no siempre son exactos por haberse redondeado las cifras.*

Desguace de buques

Según se indica en el cuadro que sigue a este comentario, el volumen total del tonelaje vendido para desguace en 1988 ascendió a 5.7 millones de TPM, en comparación con 16.4 millones de TPM en el año anterior. Ese volumen es también el más pequeño vendido para desguace en cualquier año desde 1974. La brusca reducción de los desguaces en 1988 puede atribuirse principalmente a la mejora del equilibrio del tonelaje, al aumento de los fletes y a una subida considerable de los precios de buques de segunda mano. Todos esos factores aumentaron el optimismo de los armadores en el sentido de que la situación del transporte marítimo seguiría mejorando y de que en 1989 continuaría esa tendencia al alza.

En el cuadro subsiguiente figuran datos sobre el tonelaje, por tipos de buques, vendido para desguace en el período 1981–1988. El desguace de buques de todos los tipos mostró una reducción considerable en 1988 en comparación con el año anterior. Por ejemplo, el volumen de tonelaje de buques cisterna vendido para desguace disminuyó en un 60.7%. Un desglose de las ventas de buques cisterna efectuadas en 1988 demuestra que 1.9 millones de TPM representaban buques dañados que en otras circunstancias no se habrían vendido para desguace. El resto, o sea, 0.7 millones de TPM consistía en buques de más de 20 años de edad. Sólo se vendieron tres cargueros mixtos para desguace, y también éstos tenían más de 20 años de edad. En 1988 las ventas para desguace de graneleros de carga seca disminuyeron en un 84.7% para quedar en 846 millones de TPM y casi el 80% de ese tonelaje tenían más de 20 años de edad. Durante el año en estudio también disminuyeron las ventas para desguace de otros buques de carga seca, pero no mucho, es decir, en sólo un 38.1%, y casi las tres cuartas partes del tonelaje vendido para su desguace tenían más de 20 años de edad.

Al igual que en años anteriores, los buques cisterna representaron la cantidad principal del tonelaje vendido para desguace en 1988 (44.6% en comparación con 40.1% en 1987). La parte correspondiente a los graneleros de carga seca para desguace en 1988 fue del 14.7%, en comparación con el 33.9% en 1987. La parte correspondiente a los cargueros mixtos en el total del tonelaje vendido para desguace fue del 5.1%, mientras que la de otros buques de carga seca, vendidos para desguace, aumentó notablemente y alcanzó en 1988 su nivel más alto del decenio de 1980, a saber, el 35.6%.

En los dos últimos años se presentan los precios de desguace y la edad media de los graneleros vendidos para el desguace.

La gran disminución del volumen del tonelaje vendido para desguace en 1988

podrían considerarse como el motivo principal del notable aumento de los precios de desguace, ya que la demanda de los astilleros de desguace superó a la oferta de buques para ese fin. Los precios de desguace mostraron un continuo aumento durante 1988, y prácticamente todos los precios mensuales fueron superiores a los de 1987. Así, el precio medio anual de los tres mercados principales fue notablemente más alto que en 1987; el promedio de 1988 superó al del año anterior en un 40.7% en el mercado del Lejano Oriente, en un 63.3% en la región de Pakistán/India y en un 45.5% en la Europa meridional.

Habida cuenta de las tendencias a la baja en el desguace de buques, la provincia china de Taiwán, cuya participación en el mercado de desguace en 1987 equivalió al 54%, decidió cerrar dos terceras partes de su capacidad de desguace y en 1988 representaba el 38% del mercado mundial de desguace.

La edad media de los buques cisterna y los cargueros mixtos vendidos para su desguace en 1988 fue la más elevada del período en estudio (11.1% por encima de la cifra del año anterior), y la de los graneleros de carga seca fue superior en un 18.1% a la cifra del año anterior; ello significa que prácticamente se situó en el nivel de 1981, que fue el más elevado del período del que se trata.

Cuadro 5
Precios de desguace en 1987–1988
(En dólares por TDL)

Mes	Mercado					
	Lejano Oriente		Pakistán/India		Europa meridional	
	1987	1988	1987	1988	1987	1988
Enero	145.0	200.0	117.5	195.0	70.0	95.0
Febrero	132.5	230.0	115.0	195.0	70.0	105.0
Marzo	137.5	250.0	115.0	210.0	77.5	115.0
Abril	148.5	230.0	117.5	220.0	77.5	115.0
Mayo	148.5	240.0	117.5	240.0	77.5	115.0
Junio	159.0	240.0	115.0	251.0	77.5	130.0
Julio	160.0	240.0	130.0	245.0	80.0	130.0
Agosto	175.0	250.0	145.0	250.0	85.0	130.0
Setiembre	185.0	240.0	155.0	230.0	85.0	130.0
Octubre	230.0	250.0	175.0	240.0	95.0	130.0
Noviembre	200.0	250.0	175.0	245.0	95.0	130.0
Diciembre	200.0	250.0	190.0	245.0	95.0	130.0
Precio anual	168.4	237.0	139.0	227.0	82.1	119.5

Fuente: *Institute of Shipping Economics, Bremen, Shipping Statistics, varios números.*

Cuadro 6

Edad media de los graneleros vendidos para su desguace en 1981 – 1982 (años)

Año	Buques cisterna y cargueros mixtos	Graneleros de carga seca
1981	14.03	23.51
1982	13.53	21.35
1983	14.08	18.95
1984	15.14	21.34
1985	13.86	19.87
1986	15.71	18.66
1987	17.50	19.33
1988	19.46	22.83

Fuente: *Howard Houlder Charrtering (Londres); veáse Fairplay International, (Londres), 4 de diciembre de 1986, pág. 43, y Lloyd's List, 6 de enero de 1987 y 5 de enero de 1989.*

Productividad de las flotas mercantes mundiales

Hasta mediados del año 1988, en lo que se refiere a los principales indicadores de productividad (las toneladas de carga transportadas por tonelada de peso muerto (TPM, ó DWT en inglés) y las toneladas–milla por TPM estimados para flota total mundial) fue el reflejo de un aumento considerable en el tráfico marítimo, junto con la mejora de los fletes marítimos y una continuación del progreso en la relación global entre la oferta y la demanda en este tipo de transporte.

Hasta esa fecha, ocurrió una gran demanda de tonelaje de naves cisternas cuando empezó a realizarse la reposición de reservas y los precios del petróleo comenzaron a fluctuar a un nivel relativamente bajo mientras que, en lo atingente a naves graneleras de carga seca sucedió también un considerable aumento originado por los embarques de materias primas para la industria del acero (por ejemplo, mineral de hierro, carbón de coque) y de cereales. También en lo referente a la flota de carga unitarizada y en la de carga general se dieron incrementos importantes.

Para dar una idea de cómo disminuyó la proporción del tonelaje excedentario mejorándose así la oferta mundial de bodega, podemos decir que de los 251 millones de TPM, mundiales, de buques cisterna 32 millones estuvieron navegando a velocidad reducida; en lo relacionado a los graneleros de carga seca las cifras fueron 221 millones TPM, 35 y 6 respectivamente; para los buques de carga general fue 65 millones TPM y 3 de tonelaje excedentario y para las

naves unitarizadas se registró 34 millones TPM y el excedentario.

Un dato también interesante es el tonelaje de los buques cisterna dedicados al almacenamiento de petróleo, y que llegó, en diciembre de 1988, a 6 millones TPM, a plazo semipermanente, y a 5 millones TPM a corto plazo, total 11 millones TPM, que fue el nivel más bajo desde el año 1980.

Entre los principales flotas desarmadas, por pabellón nacional, hasta octubre de 1988, para naves de más de 300 TRB, podemos mencionar a las siguientes nacional:

Cuadro 7

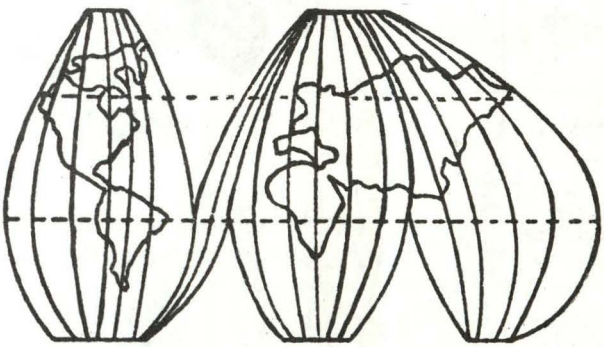
Tonelaje desarmado (en millones)

País	TPM desarmado	TPM Total del país	Porcentaje desarmado
EE. UU de N. A.	3.00	23.5	12.8
Grecia	1.18	39.8	3.0
Liberia	0.69	94.0	0.7
Panamá	0.25	71.5	2.9
Brasil	0.24	10.1	2.2
Argentina	0.1	2.8	3.7
España	0.85	7.3	1.2



UNIMAR S.A.

AGENTES MARITIMOS



OFICINA PRINCIPAL
CALLAO–PERU
Av. Alm. Miguel Grau 1865
Telfs : 65-5136 – 65-3628
Telex : 2604 PRE-UNIMAR
Fax : 653614
P.O. BOX : 259 – Callao 1

SUCURSALES

PAITA
Calle La Merced s/n. Cdra. 3
Ofic. 1 2do. Piso Esq. Plaza Grau
Tel/Fax : 332233
Telex : 41640 PB

CHIMBOTE
Manuel Villavicencio 444
Oficina 15 2do. Piso
Telf. : 322535
Telex : 44007 PE

SUPE
Calle Callao 208
Supe Puerto
Teléfono :97

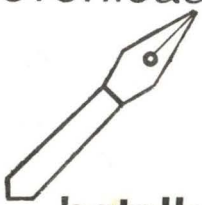
PISCO
Demetrio Mirando 346
Teléfono : 2231
Telex : 32533 PB

MOLLENDO/MATARANI
Calle Comercio 341
Tel/Fax : 533968
Telex : 59646 PE
Casilla : 31

ILO
Jr. Abtao 494
Tel/Fax : 781660
Telex : 53796 CP
Casilla : 119

Los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca fueron emplazados entre el Reducto 142, en la División Cáceres.





Homenaje a los heroicos batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca"

Participación de la Marina de Guerra y del pueblo del Callao en la defensa de Lima en Miraflores (*)

Las Asociaciones: Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, Asociación Pro–Marina y la Asociación de ex–Cadetes Navales en respuesta a sus fines y como consecuencia de sus estudios; encuentran que es injusto el aparente olvido de las acciones importantes y trascendentes de unidades y miembros de nuestra Marina de Guerra en defensa de la patria, muchas veces en conjunción con los pueblos y con el ejército.

Un caso concreto se da en la defensa de Lima el 15 de enero de 1881 en la batalla de Miraflores. Batalla que tiene características muy especiales, es el último esfuerzo por defender la capital, en la que todos los grupos sociales disponibles concurren a combatir, junto con los restos del Ejército de Reserva derrotados en San Juan y a los que se unen en acción heroica el personal de guarnición de los buques de la escuadra "Guarnición de Marina" y el pueblo del Callao representado por la "Guardia Chalaca".

Es nuestro propósito salvar la omisión y propiciar un homenaje anual a estas dos unidades y a los pueblos que representaron. Esta inquietud ha sido planteada a los señores Alcaldes de Miraflores y del Callao por ser las ciudades más directamente comprometidas, hemos recibido una entusiasta acogida de estos distinguidos burgomaestres.

La poca disponibilidad de tiempo solo nos permitió éste año, realizar ésta actuación de homenaje, dejando para el próximo concretar acciones y proyectos que perennicen el reconocimiento de la ciudadanía representada por los

---

(*) Conferencia pronunciada por el Valm. (r) Alberto Indacochea Queirolo en la sede del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, el día 15 de enero de 1991.

Municipios de Miraflores y del Callao y las asociaciones de la Marina de Guerra.

Después de la ambientación tan ilustrada del Dr. José Antonio del Busto, pretendo mostrar la actuación de los Batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" en la batalla de Miraflores; en esta descripción o narración trataré de exponer los hechos comprobables y con testimonios documentales, pues de esta batalla no se dispone de estudios completos ni toda la información necesaria, hay mucho que estudiar sobre todo desde el punto de vista profesional; sin embargo, existe información y documentos que prueban la notable y heroica actuación de estos dos batallones navales.

Empezaré por una rápida descripción de esta guerra hasta la batalla de San Juan.

Como todos sabemos los orígenes de esta guerra fueron económicos, como la mayoría de las guerras. La codicia por el guano y el salitre, no sólo de Chile, el deseo de supremacía de Chile, los errores descomunales de apreciación del Perú con relación a Bolivia, la contradicción entre el conocimiento de algunos importantes círculos de gobierno sobre nuestras debilidades políticas, económicas y militares (se decidió no comprar los acorazados, por ejemplo) y el lanzamiento de la población a las calles pidiendo la guerra resulta inexplicable.

Como consecuencia de éste cuadro, el Perú se encuentra en una guerra que ya estaba perdida política y estratégicamente antes de iniciarse las operaciones.

La campaña naval, en los inicios de la guerra, resultó extraordinaria, por sus hombres, siendo inferiores en poder, tomaron la iniciativa, liderados por Grau, y la mantuvieron hasta que el desgaste y la corrección de errores del comando enemigo, hicieron que Grau cayera con el "Huáscar" en Angamos. ¡Tenía que caer como dijo el poeta José Chávez en la "Pindárica"!

La derrota militar se había producido, demorada de acuerdo a las reglas de la guerra.

El enemigo tomó esta vez la iniciativa como era lógico, y pudo escoger el lugar, el día y la hora que quiso para atacar nuestro territorio, sin permitirnos organizar la resistencia de la mejor forma.

Desembarcó en Pisagua y en la campaña de Tarapacá derrotó al ejército profesional del Sur, a pesar de los esfuerzos heroicos y los sacrificios de sus componentes. Luego desembarca en Ilo para atacar y tomar Arica con el sublime

sacrificio del coronel Bolognesi y sus hombres.

Luego deciden tomar la zona metropolitana desembarcando en Pisco, en Chilca y Curayacu para atacar por Chorrillos y Miraflores a Lima.

El ejército chileno partió en dos grupos de Arica a fines del año 1880. El primer grupo al mando del general Villagrán se embarcó en dicho puerto entre los días 12 y 14 del mes de noviembre, zarpando finalmente el día 15 de ese mes. La expedición estaba conformada por 14 transportes escoltados por los buques "Chacabuco" y "O'Higgins". El 19 de noviembre del mismo año se produjo el desembarco en Pisco. El resto del ejército chileno se embarcó en Arica entre los días 10 y 14 de diciembre, estaba conformado por 21 transportes escoltados por el "Blanco Encalada", "Cochrane", "Angamos" y "O'Higgins". La expedición llegó a Pisco el 19 de diciembre embarcando en este momento a las tropas de Gana para seguir su viaje hacia el norte, arribando a la caleta Chilca el día 21 para luego desembarcar al día siguiente en la caleta Curayacu.

Piérola comete muchos errores militares, esperaba primero el desembarco por Ancón y tiene que reorientar la defensa cuando se realiza el desembarco por el sur, organiza dos largas líneas defensivas en San Juan y en Miraflores, no aprovecha circunstancias favorables, no da ninguna orden cuando las situaciones se tornan críticas, etc. Se requiere análisis muy detallado y meticuloso para hacer juicios definitivos en función de la información muy dispersa, algunas contradictorias; otras incompletas y lamentablemente ausencias de informes que debieron hacerse y no se hicieron. *("Guerra con Chile" Documentos inéditos de Carlos Milla Batres, pág. 149).*

Desde el día 27 de diciembre de 1880 el ejército chileno se encontraba instalado en Lurín, esperando poder quebrar la defensa peruana establecida en la línea de San Juan. La defensa peruana se había organizado en 4 divisiones: el ala derecha estaba al mando del coronel Iglesias, el centro bajo las órdenes del coronel Cáceres, el ala izquierda encargada al general Pastor Dávila y por último un cuerpo de reserva bajo las órdenes del coronel Suárez, ubicada entre el centro y la izquierda.

El ejército chileno empezó a organizar expediciones de reconocimiento. Un primer enfrentamiento con las tropas peruanas se produjo el día 9 de enero en el portachuelo de la Rinconada, viéndose obligadas nuestras tropas al mando del coronel Vargas a replegarse.

Las tropas chilenas recibieron la orden de movilización el 12 de enero por la tarde. Estaba organizada en tres divisiones de ejército regular al mando

de Lynch, Sotomayor y Lagos, y en una división compuesta por miembros de la reserva.

El día 13 de madrugada el ejército chileno atacó la Línea defensiva de San Juan. La I División por la derecha peruana, la II por el centro (San Juan) y la tercera por la izquierda. La I División de Lynch apoyada por la Escuadra avanzó por la línea paralela a la playa.

La División de Lynch inició la batalla lanzándose contra el ala derecha de la resistencia peruana, Baquedano tuvo que enviar a la reserva para fortalecer la ofensiva. Los hombres al mando de Iglesias no pudieron soportar esta embestida por lo cual se les ordenó el repliegue hacia el Morro Solar.

Entró en acción la segunda división del ejército chileno, al mando de Sotomayor, que cayó sobre el centro de las tropas peruanas apostadas en San Juan. Cáceres se encontraba solo en la defensa por lo que ordenó a su división un movimiento de repliegue hacia Chorrillos.

En el flanco izquierdo Lagos cayó sobre la columna de la Guardia Civil al mando del comisario Negrón, la cual pudo ser superada por los chilenos.

Baquedano ordenó a Letellier que hiciera avanzar la caballería por la brecha abierta en nuestra línea defensiva con el propósito de perseguir a las tropas en retirada.

Culminada esta primera fase del plan, los chilenos volcaron su mirada hacia su segundo objetivo: el Morro Solar, el cual fue atacado por Lynch y la reserva, reforzados por la división de Lagos. El Morro cayó a las 14:30 horas de la tarde. La lucha fue muy cruenta y las bajas muy numerosas siendo muy fuerte de nuestro lado, aproximadamente 6,000 peruanos y 4,000 chilenos, según "La Gesta de Lima" 1881–13/15 enero de 1981, p. 164.

Después de la derrota de San Juan, los Asilos, los Consulados, y las Legaciones estaban copadas de gente que buscaban protección, por lo cual el cuerpo Diplomático extranjero, previendo esta situación con anticipación, puso bajo su protección al pueblo de Ancón para que la ciudadanía limeña que huía despavorida, sobre todo mujeres y niños, tuviera un asilo donde refugiarse. Mientras tanto, en el Callao se encontraban los buques extranjeros, y cuyos almirantes hacían esfuerzos porque se firme la paz.

Entre los buques extranjeros anclados en el Callao tenemos: el acorazado "Victorieuse" cuyo comandante era el vicealmirante de la marina francesa Bergasse du Petit Thouars, la fragata italiana "Garibaldi" bajo las órdenes del comandante Labrano, y el "Triumph" comandado por el contralmirante inglés Sterling.

Muchas de nuestras fuentes resaltan el valor y heroísmo del hombre peruano que como miembro de la reserva empuñó un arma, quizás por primera vez y salió a defender a su patria. Entre estos valientes peruanos se encontraban hombres de más de 60; y de todas las clases sociales y de todas las ocupaciones: "...abogados, magistrados, grandes propietarios, banqueros, ex–ministros, ex–diputados, ex–senadores, ... etc."

Basadre nos da una lista de civiles muertos en Miraflores:

> "...Narciso de la Colina, abogado, ex–diplomático y constructor de ferrocarriles en Tarapacá; Manuel Pino, vocal jubilado de las Cortes Superiores de Puno y Lima y ex–rector de la Universidad de Puno, prefecto y diputado; los jueces de letras de Tumbes e Iquitos, José Manuel Irribarren y José Félix Olcay..."

La lista continúa, también estuvieron presentes universitarios y jóvenes estudiantes de San Marcos y de San Carlos.

Aún no hemos podido ubicar una lista con las instituciones que participaron en Lima pero tenemos referencias de que ella se encuentra en la revista del Centro de Estudios Histórico–Militares, 1950.

Producida la derrota de San Juan, la defensa peruana tuvo que concentrarse en la línea de Miraflores de acuerdo a los planes del presidente Piérola.

La plaza del Callao tenía como jefe político y militar al Capitán de Navío Luis Germán Astete, nombrado para dicho cargo por el propio Piérola en 1880, por lo tanto Astete se constituía como "Prefecto y Comandante General de Armas" del puerto.

Al tenerse noticias de la derrota de San Juan, Astete envía a la línea de Miraflores dos batallones de Marina "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" y la columna de "Celadores del Callao"; según la versión del subsecretario de Marina de ese momento Capitán de Navío Leopoldo Sánchez, la movilización de estos batallones se habría producido el mismo día 13.

El batallón "Guarnición de Marina" fue creado el 10 de enero de 1880, por disposición del presidente Piérola. Estaba compuesto de 6 compañías, su cuartel central se establecería en el Callao y su objetivo era "... proveer a los buques de la Escuadra de guarniciones útiles e instruirlas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco..." (Ver Anexo Nº 1)



C. de N.
Juan Fanning G.

Como primer comandante de este pabellón fue nombrado el Capitán de Navío Juan Fanning, quien se encontraba en esos momentos como "primer jefe" del fuerte "Santa Rosa". La mayor parte de sus integrantes fueron reclutados de los restos de la extinta columna "Constitución" que había luchado en el "Huáscar" durante el combate de Angamos.

El otro pabellón mencionado es "Guardia Chalaca" que estaba bajo las órdenes del Capitán de Fragata Carlos Arrieta. Este batallón estaba "integrado por todo el personal de matriculados en el puerto, lancheros, estibadores, pescadores y ciudadanos chalacos".

Como ya se dijo anteriormente, ambos batallones y la columna de "Celadores del Callao" fueron movilizados a la línea de defensa de Miraflores, siendo ubicados entre el Reducto Nº 1 y Nº 2, bajo las órdenes del coronel Cáceres.

Terminada la batalla de San Juan, los chilenos consideraron prudente establecer negociaciones de paz con el Estado peruano para ganar tiempo. Con este fin enviaron representantes suyos ante el presidente Piérola, pero no obtuvieron un resultado positivo. La primera exigencia era la entrega de los buques y las defensas del Callao. Los miembros del cuerpo diplomático se entrevistaron con Baquedano el día 15 por la mañana, y acordaron proponer a

Piérola una tregua que duraría hasta la medianoche de ese día!

Alrededor de las 2 de la tarde, cuando el presidente se encontraba almorzando en su cuartel general en la quinta Shell, en Miraflores en compañía de los almirantes Sterling y Petit Thouars y con el Capitán de Fragata Soprano, recibió la visita de los diplomáticos. En ese momento se sintieron disparos de cañón en Miraflores. La tregua había sido rota. La batalla había comenzado alrededor de las 2:15 de la tarde.

La defensa de Miraflores ya había sido dispuesta y consistía en una línea defensiva que recorría el espacio que va desde la quebrada Armendáriz hasta el cerro Vásquez, en Monterrico. A lo largo de esta línea se había construido unos "reductos" separados unos de otros entre 600 y 1,000 metros. La tarea de construir estos reductos era tan pesada que las obras quedaron inconclusas. La ubicación de los reductos, donde había sido colocada la reserva, era la siguiente:

- Reducto Nº 1: entre Miraflores y la quebrada de Armendáriz.
- Reducto Nº 2: al este de la línea férrea, en la misma línea que el anterior.
- Reducto Nº 3: entre el Nº 2 y el Nº 4.
- Reducto Nº 4: en el cruce del camino Surco–La Palma.
- Reducto Nº 5: en los potreros que van a San Borja, en el camino Real de Lurín.
- Reducto Nº 6: en el estanque de Valverde, en la orilla del río Surco.
- Reducto Nº 7: a mitad del camino entre Valverde y Mendoza.
- Reducto Nº 8: en Mendoza.
- Reducto Nº 9: sobre el camino Matazango–Camacho.
- Reducto Nº 10: en los bordes del río de la hacienda Monterrico Grande.

A la derecha y a 400 metros detrás de la línea se había establecido un fuerte (o "batería") llamado "Alfonso Ugarte", el cual contaba con 4 cañones y su objetivo era "batir los accesos de la línea de defensa hasta la vía férrea por su izquierda y responder al fuego que hicieron los barcos chilenos", situados frente a Armendáriz, y estos eran el "Blanco", el "Huáscar", la "O'Higgins" y la "Pilcomayo".

Los restos del ejército de San Juan fueron divididos en 3 cuerpos al mando de sus respectivos coroneles:

Coronel Cáceres: entre el mar y el reducto Nº 3 inclusive.
Coronel Suárez : entre el reducto Nº 4 y el 5 inclusive.
Coronel Pastor Dávila: entre el Nº 6 y el Nº 8 inclusive.

Es parte del cuerpo bajo las órdenes de Cáceres el que nos interesa.

- Entre el mar y el reducto Nº 1 se ubicó el batallón "Jauja", con aproximadamente 320 hombres, y detrás de éste, en la batería "Alfonso Ugarte" los batallones "Trujillo", "Guardia Peruana"y "Callao" con unos 300 hombres.
- Entre el Reducto Nº 1 y el Nº 2 se establecieron los batallones "Guarnición de Marina", "Guardia Chalaca", "Celadores del Callao", "Lima", "Canta" y "28 de julio", con aproximadamente 1,300 hombres.

Dellepiane nos dice que apenas empezó el fuego, Cáceres envió el ataque a los batallones "Guarnición de Marina" y "Jauja" que hicieron retroceder considerablemente al enemigo.

La versión de la batalla del Capitán de Fragata Manuel I. Vegas nos parece más elocuente, por lo cual la reproducimos a continuación:

> "Pocos minutos después de las 3h. de la tarde montó a caballo el viejo Fanning cuando ya la batalla estaba comenzada, se puso al frente, mandó colocar bayonetas, apoyado en los estribos para ser visto por todo su regimiento, irguió el robusto cuerpo el bravo anciano levantando en la diestra su desnuda espada y ordenó al ataque. Saltaron esos valientes los atrincheramientos que los separaban del enemigo y se lanzaron furiosos e irresistibles contra los regimientos chilenos de la división Barceló que tenían delante.
>
> El choque fue tremendo: los blancos uniformes de Marina se confundieron con los grises chilenos...
>
> Apoyaron a "Guarnición de Marina" los batallones "Guardia Chalaca" y "6to. de Reserva"..."

Veamos ahora el testimonio de un sobreviviente de dicha batalla, el coronel José R. Pizarro, también citado por Basadre:

> "Los batallones peruanos 'Marina' y 'Jauja' entraron inmediatamente en acción, atacando con denuedo a las tropas chilenas pertenecientes a los regimientos 'Santiago' y 'Concepción' y batallones 'Valdivia' y 'Caupolicán'; pero muy pronto el entusiasmo de los soldados peruanos se extinguió ante las órdenes reiteradas de cesar los fuegos,...

> "La escuadra chilena ... rompió inmediatamente los fuegos, pero no tardó en demostrar por su alejamiento y constante movimiento, que no consideraba prudente comprometer un duelo serio con la Batería 'Alfonso Ugarte'...
>
> "El movimiento de retroceso de las tropas chilenas, no había pasado inadvertido para el jefe de nuestra ala derecha, quien ordenó que los batallones 'Marina' y 'Jauja', abandonando sus posiciones se precipitaron sobre el enemigo, arrollando a los "Navales", que retrocedieron en completa derrota pero reforzados éstos por el "Aconcagua", emprendieron un contra–ataque con los citados batallones..."

Vegas continúa narrando los hechos:

> "Vinieron en auxilio de los chilenos los regimientos 'Valparaíso' y 'Zarpadores' y hasta la artillería de campaña enemiga retrocedió temiendo ser cortada según dice en su parte el general Velásquez.
>
> Apoyaron a 'Guarnición de Marina' los batallones 'Guardia Chalaca' y '6º de Reserva'; pero poco después avanzaron también en su contra los regimientos 'Caupolicán', 'Concepción' y 'Santiago'.
>
> Acaso la batalla dependió del resultado de ese choque gigante y único. Acudir en apoyo de nuestros batallones, quizás hubiese cambiado el curso de la lucha. No se hizo. Mientras tanto, los chilenos reforzados y rehechos, volvían a enfrentarse... y ante el empuje de fuerzas tres veces superiores retrocedió nuestro batallón; pero solo unos cuantos pasos Fanning gritaba con voz enronquecida. ¡Marina! ¡Adelante! Y los soldados avanzaron nuevamente. Tres veces cargaron, sus filas clareaban sin cesar y las chilenas aumentaban, hasta que en incontrolable avalancha fueron clavando en tierra a aquellos heroicos mozos que no volvían caras. Cayó mortalmente herido el intrépido Fanning exclamando: No importa, muero por mi patria...!

Hugo Cárdenas, cita al historiador chileno Vicuña Mackenna para describir la acción de nuestros batallones:

> "Infatigable y nunca visto hasta aquel momento era el arrojo y encarnizamiento con que se batían los peruanos. Parecían caer de las nubes y brotar de debajo de la tierra"

Alrededor de las 6 de la tarde se produjo la derrota peruana en el ala derecha, que fue la que participó en la batalla. Los chilenos se apoderaron de la batería "Alfonso Ugarte" y empezaron a ocupar los reductos.

Las bajas que registraron los regimientos "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" fueron cuantiosas: perecieron aproximadamente las 4/5 partes de sus miembros. De un aproximado de 500 efectivos de Guarnición de Marina, quedaron en el campo de batalla unos 400, y de sus 30 oficiales, murieron 24, entre ellos su comandante, el valeroso capitán de navío Juan Fanning (quién murió un día después a causa de las heridas), el sub–teniente Guillermo Higginson Drinot, y el capitán Manuel Pino Díaz, y resultaron heridos el capitán Augusto Gómez Lira, el sargento mayor José Antonio Sarrio (3er. jefe del batallón) y el coronel Andrés Suárez Lenz (2do. jefe del batallón).

Según la mayoría de nuestras fuentes, el Comandante General y Prefecto del Callao, Capitán de Navío Luis Germán Astete, recibió la orden, después de la derrota, de hundir los restos de la escuadra, operación que llevó a cabo con profundo dolor.

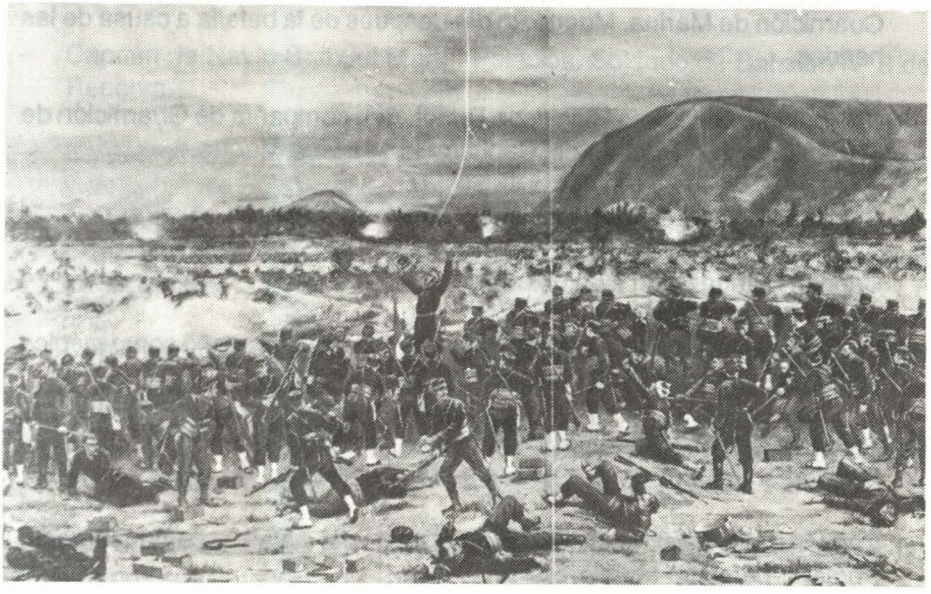
Basadre nos relata este hecho:

> "En la madrugada del 16 de enero la corbeta Unión así como otros barcos peruanos entre los que estaban el monitor Atahualpa y los transportes Rímac, Limeña, Oroya, Marañón y Chalaco así como algunas lanchas, fueron incendiados y hundidos para que no cayeron en poder de los chilenos..."

Inmediatamente después Astete, en un último intento por evitar la caída de Lima, partió hacia la capital desde el Callao con un regimiento de unos 1,500 a 2,000 hombres, sin embargo fue disuadido en su intento de dar batalla a los chilenos con tan pocos efectivos.

Mientras tanto, ese mismo día se iniciaron las conversaciones para que el ejército chileno entrara pacíficamente a la capital, evitando los saqueos como los que ocurrieron en Chorrillos y Barranco después de San Juan.

Para ilustrar el estado de demolición que reinaba en Lima el día que los chilenos entraron en nuestra capital vamos a citar el testimonio de Caivano:



"... a las 4 de la tarde, una división de tropas escogidas del ejército chileno, entraba silenciosa y en perfecto orden en Lima. Entraba con todo el respetuoso recogimiento con el cual se entra en un Campo Santo; ¡y en efecto, la espléndida y risueña Reyna del Pacífico presentaba en aquellos momentos toda la triste majestad de un Cementerio!

Ni un solo peruano, ni una sola peruana en las calles...; ni una sola tienda, ni una sola puerta, ni una sola ventana abierta, ni una mirada curiosa a través de las celosías... nada.

¡Todo era silencio, todo respiraba tristeza y desolación!"

Gracias a un delicado proceso de investigación a través de la bibliografía disponible y en el Archivo Histórico del Ministerio de Marina, hemos podido ubicar algunos nombres de los oficiales de los batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" que murieron o fueron heridos en la batalla de Miraflores.

"Guarnición de Marina"

– Capitán de Navío Juan M. Fanning García. Organizador y comandante de

Guarnición de Marina. Muerto un día después de la batalla a causa de las heridas.

- Subteniente Guillermo Higginson Drinot. 6ta. compañía de Guarnición de Marina, bajo las órdenes del Capitán Gómez Lira. Muerto.

- Capitán Augusto Gómez Lira. Pelea en Miraflores pero no muere.

- Capitán Manuel Pino Díaz. Muerto.

- Dr. Felipe Rotalde Oliva, médico del batallón, se desempeñó como médico de las ambulancias en Miraflores.

- Sargento Mayor José Antonio Sarrio. 3er. jefe de Guarnición de Marina en Miraflores. Herido.

- Capitán Soto Castillo, Pablo, Formó parte del batallón como Sargento Primero, pelea en Miraflores.

- Coronel Andrés Suárez Lenz, 2do. Jefe del batallón. Herido.

Guardia Chalaca

- Capitán de Fragata Carlos Arrieta, Comandante de Guardia Chalaca. Muerto en la batalla.

- Subteniente Sixto Deustua. Muerto.

- Benigno Pitot, no conocemos su cargo aún.

- Capitán de Navío Ramón Valle Riestra. Pelea en Miraflores como Alférez de Fragata. Sobreviviente.

Otros marinos muertos en la batalla de Miraflores en los reductos y otros puntos de la reserva son:

- Capitán Manuel Arellano Barboza. Muere en Miraflores como Capitán del Batallón Nº 4 de Reserva, en el Reducto Nº 2.

- Capitán de Navío Camilo Carrillo Martínez, pelea como artillero.

- Capitán de Navío Gregorio Casanova, en la Ciudadela Piérola en el cerro San Cristóbal.

- Contralmirante Manuel Elías Bonnemaison, en el cerro El Pino.
- Capitán de Navío Samuel Martín Palacios. Soldado de Batallón Nº 8 de Reserva.
- Sargento Mayor Francisco Retes. Sobreviviente del combate de Angamos y de la batalla de San Juan. Muere en Miraflores.
- Contralmirante Federico Sotomayor y Vigil, siendo alférez de fragata pelea en Miraflores.
- Capitán de Navío Carlos Benjamín Tizón, pelea en Miraflores con el grado de alférez de fragata en el cerro El Pino.
- Vicealmirante Manuel Villavicencio Freyra. Siendo Capitán de Navío estuvo presente en Miraflores siendo jefe de la Ciudadela Piérola.

Cientos de combatientes de nuestros batallones murieron heroicamente, no conocemos sus nombres. Estamos en deuda.

Mención especial merece el Capitán de Navío Luis Germán Astete, cuyo desempeño como jefe político y militar de la plaza del Callao, significó el envío de los batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" a la línea de Miraflores, y también al llevar a cabo la orden de hundir los restos de nuestra Escuadra.

ANEXO – 1

Callao, Enero 17 de 1860.

Al Capitán de Fragata
Comisario de la Escuadra

Con fecha 13 del presente el señor secretario en el despacho de Mari(*na*) me dice lo que sigue:

Su Excelencia, el jefe supremo de la República, se ha servido en la fecha expedir el siguiente decreto. Nicolás de Piérola jefe supremo de la República, considerando que la experiencia ha demostrado los inconvenientes que ofrece el rejimen anterior de los buques de la Armada, el frecuente cambio de la tropa embarcada y las ventajas que se reportarían dotándolos con guarniciones homojeneas y compuestas de individuos aparentes para el servicio de abordo y abituados al clima de la costa. Decreto:

1º Créase un batallón compuesta (*sic*) de seis compañías con el nombre de Guarnición de Marina, el cual estará bajo la exclusiba inspección y dependencia del Comandante General del ramo y cuyo primer jefe será un Capitán de Navío de la Armada. 2º La residencia del batallón será el arsenal o cualquier otro cuartel en el Callao y su objeto especial es proveer a los buques de la Escuadra de Guarniciones útiles e instruidas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco así como también prestar servicios en todas las depen–(f.1) cias del ramo. 3º La fuerza, organisación y uniforme del batallón se decretaron por separado y los gastos que ocasionen su sostenimiento se consignarán en el Presupuesto de Marina. El Secretario de Estado en el Despacho de Marina queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde a Usted.

José María García (*Rubricado*)

Registrado a f.57



EN CONSERVAS

HOJA REDONDA

TIENE EL GUSTO
QUE TE GUSTA MAS...
DATE EL GUSTO..!



Ribera de la ciudad de Iquitos.

Aclarando dos puntos en la historia de Iquitos

C. de F. (r) Salvador MARIATEGUI y Cisneros

En el panorama de nuestra historia naval, existen dos acontecimientos que nuestros más ilustrados historiadores soslayan y niegan. El primero se refiere a la "salva de regocijo mutuo" acordado para saldar el incidente del "Morona"; y, el segundo trata de la fundación de Iquitos, negando al contralmirante Mariátegui su condición de fundador.

El presente trabajo, nos brinda la oportunidad de referirnos a estos dos puntos, ciñéndonos estrictamente a la veracidad de los acontecimientos.

I

De todos es conocido el incidente promovido por el comandante Manuel Ferreyros al zarpar de Pará con su buque el "Morona" sin el permiso de Aduana. En esta circunstancia y para poner término al conflicto sucitado, se consideró que el "Morona" en su tránsito por la cuadra de la Fortaleza de Ovidos hiciese conjuntamente con la Fortaleza una salva de saludo, tal y conforme estipulaba en el convenio.

Esto se consideró lesivo para la honra del Perú, hecho que se trató en las conferencias entabladas entre nuestro ministro Seoane y el Ministro de Negocios Extranjero Marqués de Abrantes para emitir la salva, sin lograr el propósito.

En la nota de información que el Ministro del Perú, ante el Imperio del Brasil, señor Seoane, le dirije al contralmirante Mariátegui, Comandante General del Departamento Marítimo de Loreto y Jefe de la Comisión para la adquisición de buques, dique, factoría y fábrica de ladrillos, de fecha 22 de enero de 1863 refiriéndose al día 23 (Archivo Mariátegui, tomo 4 pág. 129) en uno de los párrafos señala: "Ahora le toca a V.S. mandar hacer o no hacer la salva, proceder desde luego para concluir el asunto o esperar a que el gobierno resuelva lo conveniente. Yo no me permitiré ni opinar por lo uno o por lo otro".

Mariátegui, conocía a Ferreyros desde cuando había sido su Segundo Comandante, cuando él comandó el "Ucayali" durante los combates defendiendo la Constitución en el Callao, y luego, sirvió a sus órdenes en la guerra con el Ecuador comandando una Flotilla de Lanchas Cañoneras; sabía de su capacidad como marino, de su caballerosidad y valor, este conocimiento hizo que defendiera su caso ante el gobierno, en circunstancia que estando en Lima llegaron noticias del incidente.

Muchos historiadores mencionan el hecho de no haberse efectuado la salva de "mutuo regocijo"; sin embargo, no explican las razones. Fue Mariátegui quien ordenó no hacerla, claro, no conocía la comunicación de Seoane "ahora toca a U.S. ordenar hacer o no hacer la salva".

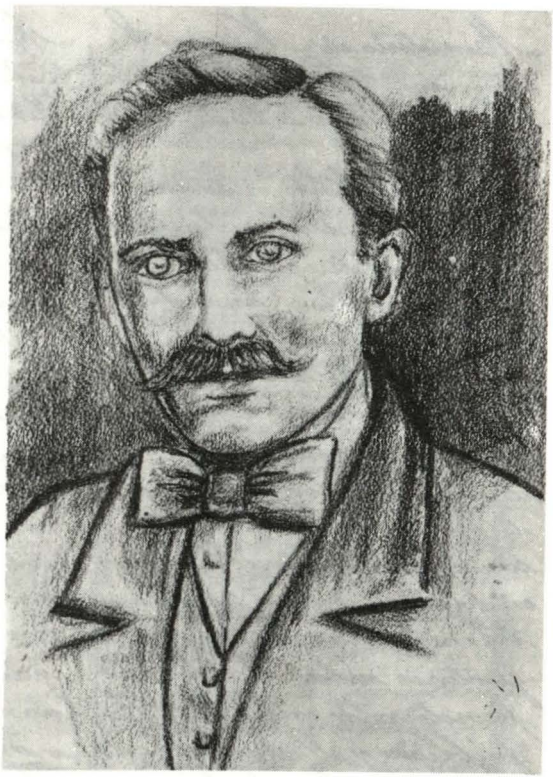
II

Conocidas son las conferencias que el contralmirante Mariátegui sostuvo con el presidente Mariscal Castilla y el señor Mar, antes de marchar a Europa en comisión para la construcción de los buques y demás. En las reuniones recibió instrucciones para su misión, además de haber efectuado un estudio de los informes de la época colonial y republicana, siendo la última la suscrita por Antonio Raimondi; y, en Pará recogió los informes de comerciantes peruanos.

Con referencia a la nota enviada por el Ministro de Guerra y Marina Dn. Isidro Frisancho al capitán de fragata don Federico Alzamora, Jefe de Estado Mayor del almirante Mariátegui el 13 de marzo de 1863 que hace referencia al de fecha 12 de 1862 enviada al almirante Mariátegui recomendando entre otras cosas: "que antes de fijar los lugares en que deban establecerse, el dique, factoría, arsenal y demás oficinas navales del Departamento Marítimo de Loreto, había que recorrer el litoral con la debida detención, tomando todos los datos convenientes a fin de que, en las épocas de avenida ofrezcan los puntos elegidos toda seguridad, muy particularmente en esas riberas donde todo es montuoso y tan bajo casi como a nivel del río".

Como se anota líneas arriba, el almirante Mariátegui estaba perfectamente documentado e informado de modo que no necesitó mandar explorar sino que decidió –muy importante– ordenar que directamente la fragata "Arica" al mando del capitán de fragata don Federico Alzamora, su Jefe de Estado Mayor fuera a desembarcar la carga en la orilla barrancosa del poblado de los indios iquitos. El hecho de no haber efectuado ese viaje, motiva que algunos pretendan quitarle el mérito de fundador; sin embargo, en justicia, la Municipalidad de Maynas erige un monumento en memoria del almirante Mariátegui.

Respecto a la ciudad de Iquitos, es preciso recordar a un personaje a quien la



Capitán de Corbeta Ignacio Mariátegui y T.

ciudad le debe su trazo urbano, el Ingeniero Daniel Clack, quien antes de cumplir esta comisión como consultor en lo referente a maquinarias, estuvo en la Escuadra Bloqueadora a órdenes del almirante durante la guerra con el Ecuador, y entre otros trabajos colaboró con los ingenieros militares Elías Bonnemaison y Maximiliano Silbert en la construcción del Campamento de Mapasingue, carretera para rodar la artillería pesada y puentes sobre los Esteros.

En esta comisión, además de sus trabajos en Londres, se considera el diseño y trazos de las primeras calles de la ciudad de Iquitos a los que bautizó con nombres de los buques Morona, Pastaza, Napo, Putumayo y Próspero. El ingeniero Clack construyó además la factoría, oficinas navales, campamento que albergó a los contratados ingleses y sus familiares.

Con el devenir del tiempo se han dado nombres a otras calles, olvidando injustamente a Clack, a quien indudablemente la ciudad de Iquitos le debe un merecido reconocimiento.

Ministerio de Negocios Estrangeros, Seccion Central. Rio de Janeiro á 23 de Abril de 1863.

Tengo el honor de acusar recibo á Vla nota que con fecha de hoy me dirigió el Snr Dr Buenaventura Seoane, Ministro Residente de la República del Perú en esta Corte, en la cual, refiriendose á las diversas conferencias que tuvo conmigo, á fin de tratar de los medios conciliatorios que podian emplearse, para poner un termino honroso y satisfactorio á las cuestiones pendientes entre la República y el Imperio, declara que hemos felizmente conseguido ese laudable intento conviniendo en lo siguiente:

"Habiendo ocurrido antes de que se diese ejecucion al Acuerdo de 24 de Enero, algunas circunstancias que no pudieron tenerse presentes al celebrarlo, y existiendo, tanto por parte del Gobierno de la República, como por la del Gobierno Imperial, las

Ministerio dos Negocios Estrangeiros. Secção Central. Rio de Janeiro 23 de Abril de 1863.

Cabe-me a honra de accusar recebida a Nota que com data de hoje dirigio-me o Snr Dr Buenaventura Seoane, Ministro Residente da Republica do Peru n'esta Côrte, e na qual referindo-se a diversas conferencias que tive commigo para o fim de tratar dos meios conciliatorios que podião empregar-se para pôr termo honroso e satisfactorio ás questões pendentes entre a Republica e o Imperio, declara haverem felizmente conseguido esse louvavel intento concordando no seguinte.

"Tendo ocorrido, anteriormente á execução do Accordo de 24 de Janeiro, algumas circunstancias que não podião ser conhecidas na occazião em que foi celebrado o mesmo Accordo, e existindo tanto da Parte do Governo Imperial como da do Governo da Republica, as

mejores disposiciones para dar un termino honroso y satisfactorio á las cuestiones pendientes, se modifica dicho Arreglo en los terminos que siguen:

1.º El primer conflicto queda terminado con las esplicaciones recipracas y las reglas de navegacion consignadas en el Arreglo de 24 de Enero.

2.º El segundo conflicto queda igualmente terminado con las esplicaciones dadas por el Gobierno Imperial, respecto de los actos del Almirante Parker en la Nota de 19 de Marzo.

3.º La cuestion pendiente entre la Compañia de Navegacion del Amazonas y el Gobierno del Perú será resuelta conforme a las leyes de la República en donde se hizo el contrato.

4.º Habiendo asegurado el Sñr Seoane, que tanto el Gobierno del Perú como su Legacion en este Imperio han recomendado á las autoridades del Alto Amazonas, que traten con las debidas consideraciones á los baques brasileros que lleguen á los puertos de

melhores disposições para terminar honroza e satisfactoriamente as questões pendentes, modifica-se o referido Accordo nos termos seguintes:

1.º O primeiro conflicto fica terminado com as esplicações reciprocas e as principios de navegação consagrados no Accordo de 24 de Janeiro.

2.º O segundo conflicto fica igualmente terminado com as esplicações dadas pelo Governo Imperial a respeito dos actos do Almirante Parker em a Nota de 19 de Março.

3.º A questão pendente entre a Companhia de Navegação do Amazonas e o Governo do Perú, será resolvida de conformidade com as leis da Republica onde se fez o contracto.

4.º Havendo assegurado o Snr Seoane, que tanto o Governo do Perú, como a sua Legação n'este Imperio tem recommendado ás respectivas autoridades do Alto Amazonas, que tratem com as devidas consideraçõs os navios brazileiros que demandem os portos de

la Republica, el Gobierno Imperial insinuará y recomendará á la Compañia de Navegacion el transporte inmediato, por sus justos precios, hasta Nauta, de todos los pasageros y mercaderias que, á consecuencia de los ultimos sucesos, se hallen detenidos en el Pará ó en cualesquier otros puertos del Imperio con destino á la Republica.

5ª. En satisfaccion comun de este Arreglo que pone fin á las cuestiones pendientes entre la Republica y el Imperio se considerarán como no ocurridos los sucesos que produjeron los conflictos, y el Moroná hará una salva que será correspondida por la Fortaleza de Obidos.

En respuesta, tengo la satisfaccion de comunicar al Emº Señor, que el Gobierno Imperial, aprobando este Arreglo, en todos sus terminos, vá á espedir por su parte las ordenes precisas para que tenga plena é inme-

Republica, o Governo Imperial insinuará e recommendará á Companhia de Navegação, o transporte immediato, por seus justos preços, até Nauta, de todos os passageiros e mercadorias, que em consequencia dos ultimos acontecimentos achão-se detidos no Pará, ou em quaesquer outros portos do Imperio, com destino á Republica.

5º. Em satisfação commum d'este Accordo que põe fim ás questões pendentes entre a Republica e o Imperio, considerar-se-hão como não occorridos os successos que produzirão o conflicto, e o Moroná dará uma salva, que será correspondida pela Fortaleza de Obidos.

Em resposta, tenho a satisfação de communicar ao Exmº Senhor que o Governo Imperial, approvando este Ajuste em todos os seus termos, passa a expedir por sua parte as ordens precisas para que tenha plena e imme

diata ejecucion, y espera que del mismo modo procederá el Exmo Echeane.

Felicitando á los dos Paises por ver asi restablecidas las relaciones de buena inteligencia y amistad que tanto les interesan, aprovecho de la oportunidad para renovar al Exmo D. Buenaventura Echeane las seguridades de mi mas distinguida consideracion.

Marques de Abrantes.

Al Exmo D. Buenaventura Echeane, Ministro Residente del Perú.

diata execução, e espera q. do mesmo modo procederá o Exmo Echeana.

Felicitando os dous Paizes por ver assim restabelecidas as relações de boa inteligencia e amizade, q. a ambos tanto interessam aproveito a opportunidade para renovar ao Exmo D. Buenaventura Echeane as seguranças de minha mui distincta consideração.

Marquez de Abrantes.

Ao Exmo D. Buenaventura Echeane. Ministro Residente da Republica do Perú.

Es copia= El Secretº de la Legacion
J. F. Selaya



INMOBILIARIA POPULAR S.R.L.

Av. Nicolás de Piérola 530 – Of. 602 Lima–Perú

DESARROLLO Y EJECUCION DE OBRAS CIVILES

* Habilitación Urbana
* Edificación
* Electrificación

OBRAS DE SANEAMIENTO

* Instalaciones de Redes de Agua y Alcantarillado

ASESORIA TECNICA–LEGAL

"Recuerdo en acción"

Contralmirante (r) E. SKVORTSOV (*)

Llevo más de 40 años el uniforme militar. He llegado a cargos importantes y fui ascendido a contralmirante. Alguien puede sonreír con malicia: se trata de un defensor acérrimo de todo militar. Por alguna razón muchos de mis compatriotas asocian las palabras "general" y "almirante" con la imagen de un empedernido burócrata rutinario. Quisiera disuadir al lector en absoluto, me catalogo entre ellos. En mi carrera militar he pasado más tiempo en el mar que en tierra firme. No me siento prevenido contra lo nuevo, sensato y avanzado que, considero, siempre vale aceptar e implantar. Pero no puedo ver sin dolor en el corazón cómo va perdiéndose lo que se acumulara a la largo de siglos.

No faltaré a la verdad si comparo nuestra Flota con una isleta singular, rodeado por las extensiones de la estructura estatal y militar, en la cual las tradiciones seculares se tratan con mucha cautela. Me agrada precisamente este conservadorismo.

El hombre que por primera vez sube al buque, se da con un sinnúmero de leyes escritas y no escritas. Algunas pueden parecerle –y con razón– despóticas y los marinos, sus esclavos humildes. Con el transcurrir del tiempo se da cuenta de que cada ley y cada costumbre en la Flota implican la justicia suprema, probada por los siglos, hombría y belleza indecibles.

Estoy plenamente convencido de que el verdadero marino es ante todo un hombre patriota orgulloso de su buque, su Flota, su Patria. Todo el modo de vida en la Flota debe inculcar estas cualidades. Debe, pero no siempre es así porque se dan casos de formalismo y actitud despectiva hacia las ceremonias y las tradiciones marineras. En mis tiempos, el personal estaba adiestrado para asistir a la ceremonia de izado del pabellón como el religioso a una misa solemne. Era sagrado nuestro respeto al pabellón naval, símbolo de la Patria. No podía imaginar que un marino estuviera desaliñado o en posición desenfadada cuando la ceremonia. El derecho de izar el pabellón se concedía muchas veces a los marinos más calificados en el servicio. Les envidiaban sus compañeros. Imagínense la emoción de los jóvenes marinos al izar el pabellón del destructor, el crucero o el buque atómico. Cierta vez sancioné a un oficial

de guardia que no había dado indicaciones para saludar con banderas a un barco extranjero de que me comunicó inmediatamente y de manera muy formal el administrador de un próximo puerto. La sanción quedó formulada de modo muy duro: "Por ultrajar el prestigio de la Patria en el exterior..." No lo determiné yo: lo decidieron los oficiales del buque tras debatir el mal suceso. Aquel oficial no se atrevió a apelar la sanción.

Es de norma que el oficial de Marina sirva en más de un buque en su carrera militar. Pero el que se recuerda con más cariño, como al primer amor, el que queda en la memoria y en el corazón es aquel en que se dieron los primeros pasos de oficial. Para mí lo es el crucero **Chapáev**. Fue motivo de nuestro orgullo y de la Flota del Norte. Nos parecía que el crucero estaba encima de los demás buques en organización del servicio, el orden general y el adiestramiento de los tripulantes. No se podía confundir a los oficiales del **Chapáev** con los de otras unidades. Se distinguían por su estilo de comportarse, llevar el uniforme y platicar. En las poco frecuentes estancias en tierra se reunían en la casa de oficiales ocupando una mesa reservada para ellos. Nadie se atrevía a atentar contra ese derecho. La gran mayoría no pensaba en casarse antes del ascenso a teniente de navío. No era un tributo a la moda reinante en el buque. Consideraban que adelantarse en ese acto podría incidir negativamente en el servicio militar. Cabe agregar que con rara excepción los oficiales del **Chapáev** eran ejemplares en todos los aspectos y muy queridos por los subordinados. Sabían lucir con donaire el uniforme. No les pasaba por cabeza dejar de vestirlo cuando estaban libres del servicio.

En cambio, los últimos tiempos, se constata que muchos oficiales parecen avergonzarse del uniforme militar. En cuanto pueden, optan por la ropa civil. Se ve poca gente uniformada en teatros y cines en tanto es seguro que hay oficiales entre los espectadores. No se viste el uniforme para ir de visita. Es sumamente desagradable ver oficiales en uniforme comiendo helado en la calle, procurando comprar un artículo deficitario o dando codazos para subir al autobús. En otros tiempos era de práctica que si el oficial no tenía dinero para viajar en auto vistiendo uniforme debía rebajarlo yendo en tranvía y hacerlo a pie. Cierto es que los vehículos de alquiler cuesta caro y no es para usarlos todos los días. No se puede prescindir del transporte público.

No puedo concebir que algún oficial del **Chapáev** caminara por las calles portando bolsos con productos. Lo consideraban oprobio para ellos mismos y para el glorioso nombre del buque. A propósito de los nombres de buques, anoto que han sido olvidados muchos famosos y legendarios. Ahora se les identifica sólo por un número. En otros tiempos se estampaba el nombre del buque en las cintas de la gorra. Más tarde lo sustituyeron con el de la Flota. Ahora se pone sólo "Marina del Guerra". La gorra con esta inscripción la llevan

tanto el conductor de un todoterreno, como el marino de un buque de guerra. El honor de lucir el nombre del buque se mantiene sólo para los tripulantes del **Aurora**. Creo que es erróneo. Ojalá, esto se debiera sólo a una idea falsa de que tiene que guardarse secreto. Ese secretismo se practica para nuestros conciudadanos y ese "invento" afecta la moral de los marinos. A pesar mío, se retiró del uso la tradicional ropa blanca de trabajo de los marineros. Esta fue cambiada sin razón alguna por la azul.

Espero que estas líneas no se califiquen de mero rezongo de un viejo marino que no admite nada nuevo y sólo evoca los veleros. Al mismo tiempo, pienso que corresponde hablar de ellos. Han pasado los tiempos de la flota de vela no obstante lo cual los hombres de mar siguen encariñándose con los veleros. En el pasado, el comandante de un acorazado o de un crucero, a pesar de disponer de buenos medios flotantes de motor, gustaba llegar en bote, de preferencia velero, hasta la costa u otro navío. Se apreciaba como muestra de la valentía del lobo de mar. Se designaba a un oficial para manejar las velas y todos se mostraban deseosos de participar en esta operación. El agradecimiento del comandante o su aprobación tácita se apreciaban como máximo elogio. En tanto, quien faltaba y era objeto de una observación, pasaba mucho tiempo de mal humor y sentía menospreciado por los tripulantes. Tales casos eran también una prueba para cada comandante: se lo valoraba según se comportaba en el pilotaje de un bote. ¿Qué se podía esperar del buque si el comandante no sabía manejar un bote? Se lo probaba fácilmente. En lo alto de los mástiles del buque insignia solía verse la señal: "Ordeno llegar a comandantes de los buques a bordo de botes, lanchas y barcazas de vela".

Vencer en las competiciones de botes significaba el tope de la gloria naval en la unidad. Por lo común, entre los vencedores figuraban los buques de línea, "patriarcas" de la Flota. En cada uno prestaban servicio más de 1500 tripulantes, número más que suficiente para seleccionar un equipo fuerte. El bote se consideraba tarjeta de presentación del navío.

Citaré un ejemplo elocuente. El capitán de navío Uvárov recorría su buque cuando constató que un bote ajeno había amarrado a babor. Eran marinos de otro buque en misión de servicio. Algo en el bote molestó al comandante. Ordenó a los tripulantes subir a bordo. Tras pasar revista a los marineros, dispuso su arresto, incluido el oficial. Sólo les dejó libres luego que fuera lavada la ropa, se pusiera en orden el bote y sus tripulantes se pelaran y asearan. Al comandante de otro buque se remitió un mensaje comunicándole las irregularidades violatorias del Reglamento del servicio a bordo y la práctica naval. El propio comandante se hizo presente para retirar su personal en falta. Presentó excusas y agradeció por la buena enseñanza al capitán de navío Urárov. El caso se conoció en toda la Flota. La lección pareció dura pero provechosa. Fue en-

señanza de tradiciones marineras y de respeto al nombre del buque.

Lástima que muchas de ellas persistan sólo en la memoria de los viejos lobos de mar y los jóvenes las consideran anticuadas. Por supuesto, pasado el tiempo algo ha de desaparecer. Viejas tradiciones dejan lugar a nuevas. Pero no siempre ocurre así. Tampoco abundan nuevas tradiciones. Cosechamos los frutos de haberlo destruido todo sin haber construido algo nuevo en cambio. A muchos se les encogen los pómulos al pronunciar patriota. La educación patriótica militar se equipara ahora nada menos que con el militarismo. Hace poco, por TV se emitió un programa dedicado a la asociación moscovita Rusia flamante, que se ocupa de la educación patriótica de la juventud. Este club atrae a muchachos que desean saber más de la historia del Ejército ruso y revivir tradiciones. Esos nobles impulsos quedan desatendidos y hasta los anulan burócratas de todo tipo. Los jóvenes se inculpan de que vayan desapareciendo los recuerdos de la gloria militar de sus antepasados. Pero en vez de ayudarles se les ofrecen discotecas y salones de video.

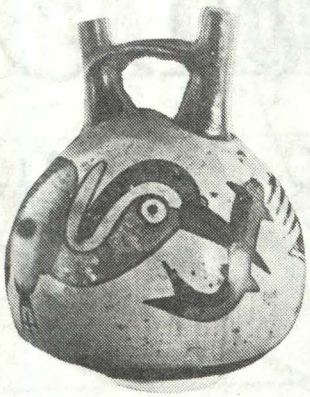
Pese a todo soy optimista. Porque me rodea gente de alma pura y ojos límpidos y escrutadores. Después de mi retiro hace años que dirijo el Club de jóvenes marinos y exploradores del Polo, en Moscú. Nuestro club funciona desde hace más de tres décadas. Acuden allí unos 1500 jóvenes. ¿Qué les interesa? El romanticismo de largas travesías, países desconocidos, el brillo del servicio en la Marina. Quienes no lo han experimentado ya en la niñez, más tarde comprenderán que el servicio naval es un trabajo duro y a veces agotador. No nos apuramos a desanimar a los románticos ni siquiera cuando sólo les atrae el bello uniforme. Esto no es poco ya que simboliza tanta historia de valor.

Nuestro club no se propone formar marinos profesionales. Lo esencial es inculcar al joven el amor al mar, el respeto al antiguo oficio marinero, así como avivarle el interés por la historia de la Flota rusa. Lo estimamos muy importante ahora cuando en periódicos y la TV se propagan sentimientos contra los militares. Se aboga por anular las clases de preparación militar elemental en las secundarias, suprimir las cátedras militares en los centros de enseñanza superior. Debemos resistir esta prueba. Las clases que se imparten ahora requieren transformaciones radicales. A los niños les obligan a aprender de memoria los Reglamentos, enseñan a armar y desarmar el fusil, a manejar la máscara antigás y marchar en columna. No creo que los escolares lo necesiten. Los primeros hábitos los podrán adquirir en las reuniones de preparación militar. Y en el servicio activo les obligarán a aprenderlo todo sin importar si lo quieren o no. Para los jóvenes sería más útil e interesante conocer la historia del Ejército ruso –y no sólo desde 1918–, las condecoraciones militares rusas y soviéticas, comprenden la belleza del ceremonial militar, visitar museos y lugares de combates del pasado. Para nosotros y para los jóvenes es más

importante cuidar los monumentos a defensores de la Patria hoy descuidados que saber ponerse en contados segundos la máscara antigás. Antes rendir tributo sagrado a las hazañas y las tradiciones de otras generaciones que llevar firmemente el paso cuando la preparación de infantería.

Las tradiciones se dan en llamar arma invisible, pero temible. Es así. Aunque me agrada más el calificativo dado por el escritor Boris Gorbátov: "Las tradiciones son un recuerdo en acción". El tiempo dirá si lo guardamos.

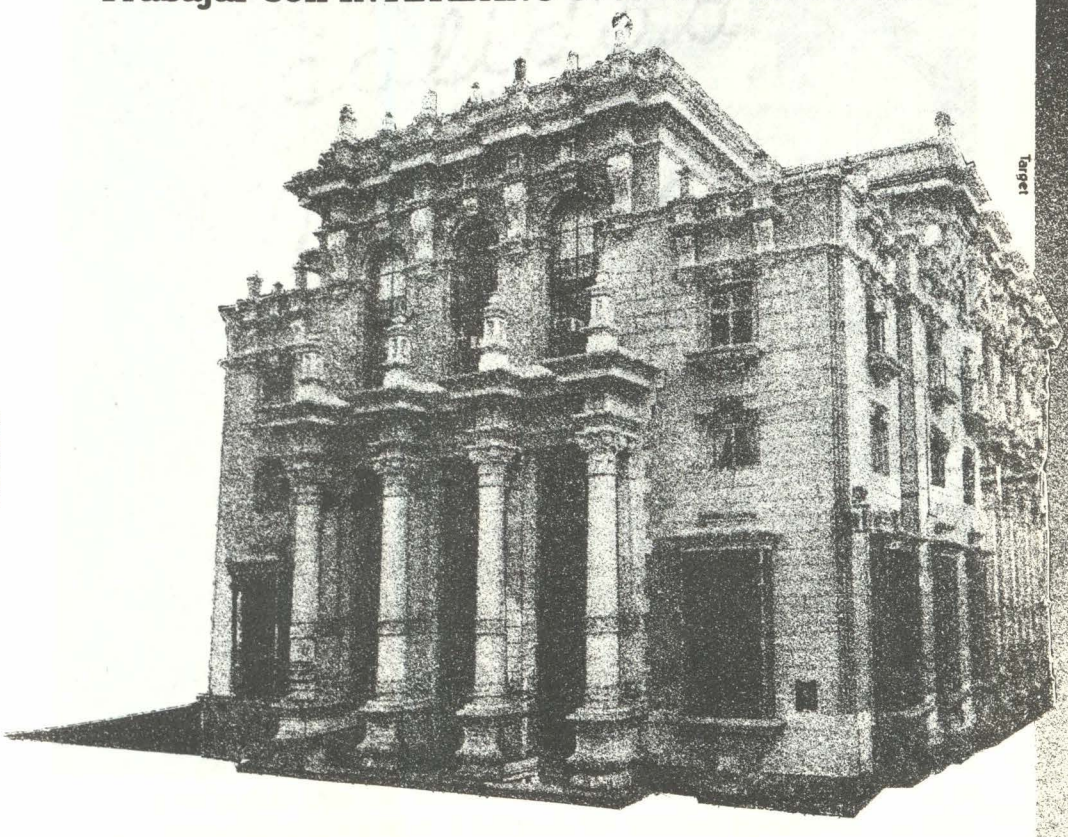
(*) Colaboración del Coronel E.P. Carlos Melovega, catedrático del Centro de Altos Estudios Militares.




127
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecera del Perú

AL CRUZAR ESTAS PUERTAS UD. ENCONTRARA TODO UN MUNDO FINANCIERO A SU SERVICIO

La experiencia acumulada en 93 años de actividad bancaria, con más de 200 oficinas en el país y con cerca de 500 corresponsales en el exterior, nos permiten brindar a nuestra clientela una amplia gama de productos y servicios bancarios con la mayor efectividad y rapidez. Trabajar con INTERBANC es mucho más fácil.

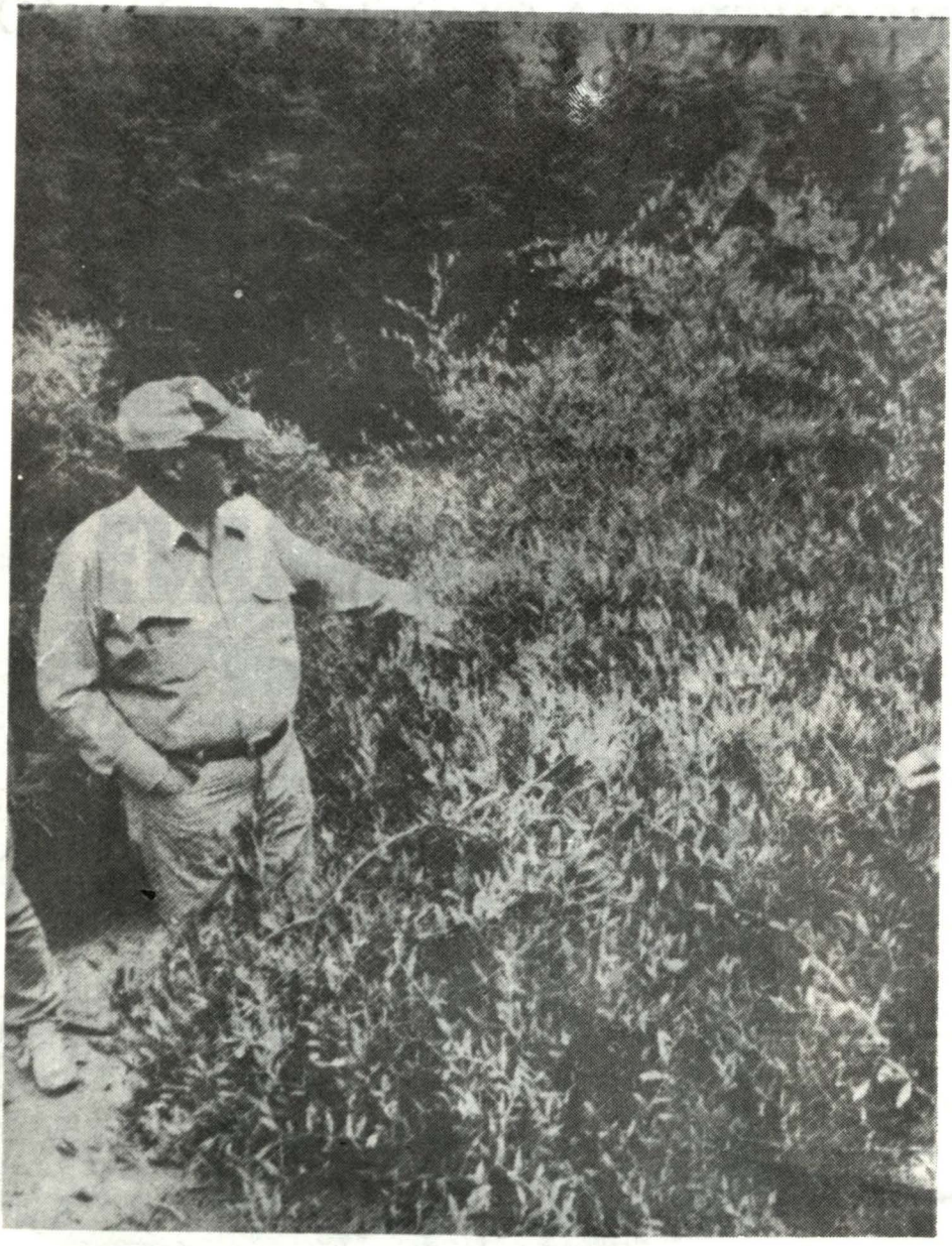


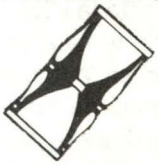
L.T. 9020462

Interbanc

¡Con INTERBANC es mucho más fácil!

Oficina principal: Jr. de la Unión 600 – Lima.
Teléfono: 27–3850.
Telex: 25270 PE LIMA
25703 PE LIMA
20214 PE LIMA
FAX : 273203 – 279937





La coca nuestra de cada día

C. de N. Armando ECHEANDIA Luna

En el Perú hay dos clases de problemas: los que nunca se resuelven y los que se resuelven solos.

Atribuido al Dr. Manuel Prado U.

El Perú es el país de la Coca–Cola: la mitad hacen coca y la otra mitad hacen cola.

Chiste popular anónimo (y perverso).

El problema de la coca es relativamente nuevo; hasta hace unos 15 años no tenía mayor importancia; su consumo, en forma de hoja enrrollada, respondía a la antigua (y bárbara) tradición de suplir una adecuada alimentación y descanso en el indio campesino, embruteciéndolo y avejentándolo prematuramente, en una clarísima demostración de la explotación del hombre por el hombre. La producción se encontraba limitada a zonas de origen quechua y hasta se le promovía en razón a costumbres de pequeñas etnias.

El valle del Huallaga prometía ser la despensa de Lima; se desarrollaron zonas agrícolas en la "redescubierta" Ceja de Selva, Tingo María, Satipo, Chanchamayo, Tocache, Uchiza y otros. Se construyeron carreteras de penetración y la famosa carretera Marginal de la Selva. Surgieron sembríos y plantaciones de frutales y plantas industriales y todo hacia prometer un desarrollo sostenido para la región.

Hasta que llegó la bruja del cuento y lo echó todo a perder. El valle del Huallaga se volvió el valle de la coca; luego no sólo se sembraba coca sino, surgieron laboratorios clandestinos para elaboración de pasta básica y hasta para mejorar ésta; clorhidrato, la "reina", la "super–reina", es decir un curso acelerado de lo que es el valor agregado; el valle fue literalmente "cosido" de pistas de aterrizaje clandestinas, se desplazaron miles y miles de campesinos y nadie quiso saber más de frutales (¿papaya, plátano, piña?) Hágame el favor!). Surgieron mini–ejércitos a cargo de los "narcos"; el tráfico aéreo, lícito e ilícito, se volvió muy intenso; se formaron alianzas entre los "narcos" y los

terroristas; entró a tallar la policía, las Fuerzas Armadas y hasta la DEA. Los dólares del narcotráfico hicieron su aparición en Lima, tímidamente al principio, resueltamente después, convirtiéndose, por varios años en la fuente de divisas más importante de nuestra economía, para vergüenza de nuestros gobernantes. El valle del Huallaga pasó a ser conocido en el mundo, pero no del modo que hubiéramos querido. Nunca antes había sido noticia; ahora es tan conocido como Lima o el Cusco. La alta rentabilidad de este cultivo y el mercado inagotable está dando lugar, lamentablemente, a otros Huallagas y no estará lejos el día que media Amazonía sea un mar de coca.

El problema está en determinar quién es la bruja; el que ofrece la coca al mercado o el que la demanda? Para Estados Unidos, la bruja somos los países productores, donde el más importante es el Perú; para nosotros, la bruja son los consumidores, los drogadictos, donde los más importantes son los americanos. Menudo problema.

Comencemos por un mea culpa. La coca es originaria del Perú. Aquí ha habido, milenariamente, el "know–how" de su crecimiento. Su "hábitat" natural es la selva alta. La falta de vías adecuadas de comunicación dejó casi a su libre albedrío a sembradores y compradores y, entre broma y broma, se han sembrado más de 60000 hectáreas en la ex–despensa de Lima. La coca es una planta diabólicamente eficiente, produce tres cosechas al año, no requiere fertilizantes, no necesita insecticidas y lo más importante, el comprador viene por ella y paga cash, chin–chin y en dólares, mercado asegurado, sin gastos de transporte, es decir, un excelente, aunque sucio, negocio. Si no fuera por los efectos negativos a la Humanidad, sería un verdadero hit económico.

Ahora veamos el otro lado, la demanda. El problema de la droga principalmente en los Estados Unidos, está tomando proporciones catastróficas; el número de consumidores ha ido paulatinamente en aumento hasta alcanzar una cifra aproximada de 8 millones. El consumidor no tiene edad ni clase social o económica que lo caracterice, hay niños y adultos, hombres y mujeres, blancos y negros, profesionales y obreros, empleados y vagos. Es un país muy grande, con un nivel per cápita elevado, sujeto a grandes tensiones y con lazos familiares débiles. La droga está destruyendo a esa sociedad, pero también le provee una fuente inmensa de ganancias, directas e indirectas, que se estiman en 50000 millones de dólares, verdaderos emporios que blanquean dinero sucio en bancos, negocios inmobiliarios y comercio en general, generando, también para vergüenza de sus gobernantes, una elevada cantidad de empleos; otro excelente, aunque sucio, negocio.

¿Quién tiene la culpa, la oferta o la demanda? ¿ Mamani o Smith? ¿Quién nació primero el huevo o la gallina? La respuesta no es tan simple, si así lo fuera

diríamos que estamos fifty–fifty. Como en muchas historias policiales, a menudo existe un triángulo amoroso, el tercer personaje del crimen. Chercez la femme!

¿Quién es esta "femme fatale"? Pues los intermediarios, los procesadores y los distribuidores, los que se llevan la carne y le dejan a Mamani el pellejo. Verdaderos poderes económicos y políticos que llegan a disputar el poder político en regiones y hasta países.

Sería cómodo para los Estados Unidos exigir al Perú la erradicación del cultivo de la coca; cierto, es una forma de terminar con el problema, pero el problema de ellos. Y ¿qué hacemos con el nuestro? ¿Es nuestra toda la culpa? ¿Qué hacemos con los casi 250000 campesinos que viven de la coca? ¿Qué les damos para que siembren? ¿Papaya? ¿Plátanos? ¿Piñas para que se les pudran? La economía tiene que proveerles una alternativa: sembríos rentables, apoyo en crédito, semillas, fertilizantes; precios sombra, carreteras para llevar sus productos a los mercados, etc., pero eso cuesta mucho, mucho dinero, que en este momento no tiene el país.

Igualmente cómodo para el Perú sería exigir que los Estados Unidos terminen con la demanda, programas de rehabilitación, control policial masivo, empleo, control de cuentas bancarias, mejora de relaciones familiares, etc. Asegurarse que de la coca no pasen a la heroína ni a la marihuana; todo esto también cuesta mucho dinero, aunque los Estados Unidos lo puedan tener. El porcentaje del presupuesto americano que se dedica a la lucha contra el narcotráfico es del 0.065%, una bicoca.

Ahora, abordemos el problema macroeconómico. Se calcula que el negocio de la coca rinde en el Perú cerca de 3800 millones de dólares, de los cuales 2500 millones salen al exterior, principalmente a los Estados Unidos, y unos 1300 millones se lavan en el país. Esta cifra, por demás impresionante para un país pobre como el nuestro, no es fiel reflejo de sus efectos, sino fuera por estos "coca–dólares" y el comercio informal, inmensas actividades económicas que existen en la práctica pero no en las grandes cuentas nacionales y que se comportan como "válvulas de seguridad" de esta "caldera" social, el Perú habría reventado hace tiempo y es tanta la oferta de dólares del narcotráfico que, por más que este Gobierno compra dólares para elevar el tipo de cambio y levantar las exportaciones que es la alternativa más eficiente contra la producción de la coca y derivados, no se logra alterar el precio de equilibrio y hace que la economía siga dependiendo, aunque en menor medida, de la coca. Ironía, Dr. Prado, simplemente ironías.

El problema del intermediario, materializado por numerosos y poderosos

cárteles, es otro. Se calcula que, sólo en Colombia, el negocio de la coca representa unos 8000 millones de dólares, la mayor parte de los cuales van a parar a cuentas en bancos en Miami, las islas del caribe y otros paraísos bancarios, sólo que, en este caso, este dinero se concentra en pocas personas y, por tanto, el efecto social de su erradicación, es menor. Y ni qué decir de las mafias distribuidoras en los Estados Unidos ni de las que se encargan de saciar la demanda también creciente de los países europeos, otros cárteles poderosos, capaces de eliminar a quienes se opongan a su negocio, como que en la práctica lo hacen.

Y ¿dónde quedan los intereses creados? La cantidad tremenda de bancos internacionales en Miami (cerca de 140), Panamá, Bahamas y Gran Cayman, Las islas del Canal, Suiza, Hong–Kong y Liechstenstein tienen una estrecha relación con los "coca–dólares"; los negocios inmobiliarios también lo tienen; las compañías químicas que proveen de insumos para la purificación de la cocaína, las compañías fabricantes de los cientos de aviones de los narcotraficantes, las compañías proveedoras de avionics cada vez más complejos, los proveedores de los más avanzados sistemas de comunicación y hasta los shopping centers ¡Verdaderos grupos de presión que se encargan de oponer la resistencia pasiva, y a veces bien activa, contra todo esfuerzo por eliminar el negocio del "oro blanco".

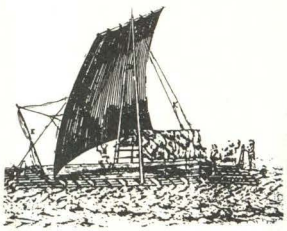
El problema tiene solución? Creo que sí; esta vez espero que el Dr. Prado no tenga razón. Indudablemente que no va a ser al corto plazo. Aparte del aspecto policial y represivo, también hay el aspecto social y económico. Así como se desplazaron progresivamente los 250000 campesinos al valle del Huallaga en busca de trabajo y dinero, pues asimismo se pueden desplazar hacia otras zonas con iguales o mejores oportunidades. Pero no para sembrar solo papayas o plátanos; hay que apoyar los cultivos de alta rentabilidad: café, tabaco, palma aceitera, achiote, cacao, madera, pero no sólo como insumos sino procesarlos; hay que facilitarles la salida al mercado y a la exportación mediante carreteras; hay que "reconstruir" el balance ecológico de las zonas, producto de la excesiva deforestación y del propio efecto erosionador de la planta de la coca; hay que conseguir condiciones tipo concesión para la entrada de productos, sobre todo agro–industriales al mercado americano y europeo; disminuir los costos de transporte; proveer a estas zonas de escuelas y hospitales, de facilidades de comunicación y de comercio, de energía eléctrica. Hay que instalar allí industrias que aumenten el valor agregado y que den empleo, hay que regresar a la verdadera justicia y el orden. La pregunta de los 64000 dólares es de dónde sale todo este dinero? No hay otra forma que mediante ayuda externa. No se trata de extorsionar al mundo ni de "soplarle la pluma" pero resulta obvio que el Perú solo no puede asumir el inmenso gasto que representa inducir a tantos campesinos a dedicarse a otros cultivos o a

otras actividades económicas. Si esto no se hace así, creo que, una vez más, tendremos que aceptar que este problema no tiene solución o que se arreglará sólo, quién sabe cuando ya no estemos aquí.

Pero también hay que oponerse a los poderosos grupos de presión en los Estados Unidos y en Europa; hay que aceptar que bajarán las inversiones provenientes de los "coca–dólares", habrá que aceptar desempleo y una desaceleración de economías locales; habrá que sanear economías y fiscalizar inversiones dudosas, luchar contra la corrupción aquí y allá; habrá que resistir, en una palabra, al famoso cañonazo de un millón de dólares a que se refería un jefe de cartel colombiano. Si, ser honestos cuesta mucho.

También habrá que aumentar la vigilancia policial en las grandes ciudades americanas y europeas, menuda tarea; mayores sanciones y represión a los traficantes; masiva campaña por los medios de comunicación social; apoyo en rehabilitación, programas de prevención en los miles y miles de colegios, ghettos y "barrios". Un verdadero compromiso nacional, una toma de conciencia de que se termina con el problema o el problema, termina con nosotros. Así como se destinan más de 30000 millones de dólares en defensa de Kuwait (léase del petróleo y de los intereses de grandes grupos), así también habrá que destinar esa cantidad y mucho más para terminar con el problema de la droga, distinguiendo entre participadores inocentes y los corruptos.

– Papi, estás escribiendo otro artículo?
– Si hijita; es sobre el problema de la coca.
– Ah, papi, a tí te gusta la coca?
– Estás loca hijita? Cómo se te ocurre?
– Pero a mí me encanta la coca, sobre todo heladita.
– Grrr.



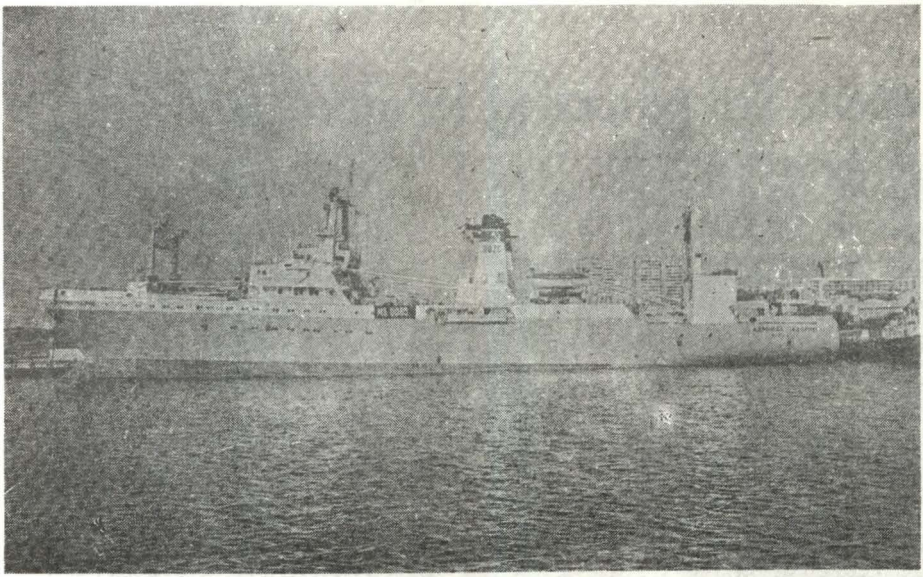


Obtenga el 20% de descuento con su tarjeta clave en todas nuestras tiendas comprando lo que le gusta y lo que le queda al gusto.

Arala

L.T. 9108734

La experiencia en el servicio marítimo hace la diferencia



Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima de Latinoamérica.
Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.
Presentes en sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte... además poseemos un gran almacén de viveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.
Somos representantes de la flota pesquera y de la flota mercante de la URSS con naves tipo trampa.

EXPERTOS EN SERVICIOS MARINOS
SOVINCA S.A.
OFICINA CENTRAL
Edif. Cámara de Comercio del Callao
Jr. Mrcal. Miller 450
Pisos Nº 12-13
Central Tlf.: 652568

LOGISTICA
Ship-Chandler
Av. Santa Rosa 850
La Perla Alta
Tlf.: 296689-654511

Telefax : (51-14) 652569
Telex : 25196 PE-CADIS
26083 PE-CADIS
P.O. BOX : 366

CALLAO-PERU

SOVINCA S.A.

Comunidad



Orientar el aprendizaje por medio de los mecanismos de la tecnología moderna y una auténtica planificación.

¿Cómo se preparan los cursos de instrucción?

C. de F. Carlos CRUZ Tapia

Desde nuestro ingreso a la Institución y durante el transcurso de la carrera; hemos de una u otra manera participado en algún curso de instrucción, sea como alumno o en ciertos casos como instructor; pudiendo observar cómo se iban sucediendo las actividades que involucraban el proceso de Enseñanza-Aprendizaje, recibiendo conocimientos de diversas materias, expuestas por los instructores o profesores encargados de cada una, hasta completar el programa y obtener así un Grado, Calificación o Título dependiendo del nivel o finalidad del curso. Pero ¿alguna vez nos hemos preguntado cómo es que todo ese cúmulo de conocimientos han sido concebidos para darnos la capacidad de desempeñar una actividad o actividades en la Institución? o ¿Cómo es que se deciden los curso, los contenidos, los créditos, la duración, etc.? Normalmente NO ¿Verdad?

Bueno, en estas líneas trataremos de exponer, aunque sucintamente cómo es el proceso, pero antes es necesario dedicar algunos momentos para explicar en qué se basa. La instrucción a nivel general busca, esencialmente el aprendizaje de la persona a la cual va dirigida; es por eso que la psicología ha dedicado, a través de los estudiosos de la materia, mucho tiempo en analizar y profundizar sobre cómo se realiza el aprendizaje, llegándose a concluir que existen ciertos factores internos y externos que intervienen en el proceso y que si bien los internos, están sustancialmente relacionados con la persona, son los Factores Externos los que estimulan a los internos. En esta oportunidad nos referimos a los Factores Externos, no tanto para enunciarlos y describirlos, sino para indicar, que será en esa Area donde actuaremos para explicar el proceso de los cursos de instrucción.

Entre las corrientes psicológicas que estudian el aprendizaje existen, la Cognoscitiva, la Conductista y la Neo–Conductista, las cuales han ejercido una gran influencia en los métodos de enseñanza de nuestra época. Para la finalidad de este texto, es necesario indicar que el proceso que explicaremos se sustenta en la teoría Neo–Conductista, es decir que busca orientar el aprendizaje por medio de la formulación de objetivos que sean observables y medi-

bles a través de la conducta del alumno, pudiendo de esta manera, determinar hasta qué punto se han alcanzado o no los objetivos propuestos.

Para poder ordenar las ideas, he creído conveniente dar respuesta a cinco preguntas con las cuales podremos ilustrar mejor la secuencia del proceso.

1. ¿Qué hará el alumno después de completado el curso?
2. ¿Qué debe aprender el alumno para desempeñar las actividades una vez completado el curso?
3. ¿Cómo debe estar organizado y estructurado el conocimiento que recibirá durante el curso?
4. ¿Qué debe hacer la Escuela o Centro de Instrucción para que el alumno reciba los conocimientos necesarios?
5. ¿Cómo debe estar organizada la Escuela o Centro de Instrucción para impartir a los alumnos los conocimientos que necesitan para cumplir las funciones que le serán encomendadas una vez egresados?

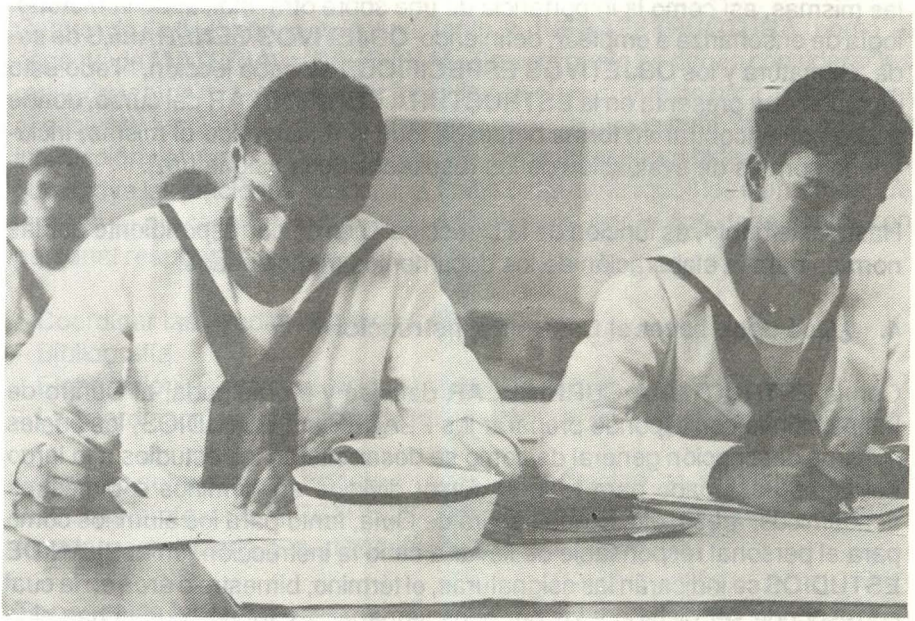
Las respuestas a estas preguntas requieren, en el caso se desee preparar un nuevo curso, de un esfuerzo intelectual serio y profundo, donde la investigación y el análisis juegan un papel importante, es por eso que daremos respuesta a ellas indicando qué hacer para obtener esas respuestas.

1. ¿Que hará el alumno al egresar?

En nuestras actividades diarias, ejecutamos una serie de actividades que en muchos casos deben ser producto de un entrenamiento o preparación previa, de forma tal, que podamos desempeñarnos adecuadamente y contribuir al logro de los objetivos institucionales. Muchas de esas actividades son simples y otras complejas, tal es el caso de aquellas, donde los conocimientos técnicos y especializados son necesarios, así mismo en el caso de las funciones de asesoramiento como en los Estados Mayores o de Comando en una unidad operativa, etc. Todas requieren de una preparación previa, si es que realmente se desea hacer un buen trabajo. Es aquí donde es de especial importancia analizar las actividades que debe realizar cada uno en los niveles correspondientes y durante qué período plasmándolas en un **PERFIL OCUPACIONAL**, el cual será la Guía para iniciar el proceso educativo.

2. ¿Qué debe aprender el alumno?

Una vez identificadas las actividades que realiza, es decir el qué harán, estas, se analizan para establecer qué debe conocer, saber y hacer para desempeñarse en el futuro. En esta etapa se identifican las habilidades o destrezas que están asociadas al aprendizaje, las que incluyen destrezas cognoscitivas,



motoras y actitudinales, estas deben dosificarse en la medida que sean requeridos, tal es el caso, por ejemplo, que para el curso de Comando y Estado Mayor debe potencializarse las destrezas cognoscitivas sobre las motoras y actitudinales, sin que esto signifique que no se requieren. Para un Infante de Marina, se potencializa las destrezas motoras y actitudinales, sobre las cognoscitivas, sólo por las características propias de la función a desempeñar y durante el período inicial de su formación básica. Todos los resultados obtenidos del análisis respectivo, darán como resultado un **PERFIL EDUCATIVO**, en donde se podrá establecer qué **OBJETIVOS EDUCATIVOS** se desean lograr al término de la instrucción, este perfil se divide en tres (3) dimensiones: Profesional, Personal y Naval, en las cuales se agrupan las destrezas que están relacionadas con los objetivos de cada dimensión indicada. Con el mismo criterio considerado en las destrezas y dependiendo del curso se potencializa una sobre otra. En los cursos de formación (ESNA, CITEN, ESCURE) todas tienen igual importancia, en los cursos de calificación, la dimensión profesional es la de mayor preponderancia.

3. ¿Cómo deben estar estructurados los conocimientos?

Partiendo del **PERFIL EDUCATIVO** se pueden determinar los conocimientos que se requieren para alcanzar los **OBJETIVOS EDUCATIVOS**, es en esta etapa donde se ordenan las asignaturas y pueden determinarse la duración de

las mismas, así como la importancia de una sobre otra, indicando la metodología de enseñanza a emplear, definiendo **OBJETIVOS GENERALES** de cada asignatura y los **OBJETIVOS ESPECIFICOS** de cada lección, "Todo esto se reúne y se presenta en la **ESTRUCTURA CURRICULAR** del curso, donde podremos encontrar en forma detallada todo lo relacionado al mismo, incluyendo normas de evaluación de los resultados de la asignatura".

Hasta este punto, es función de la Dirección Técnica correspondiente dar las normas para la elaboración de los documentos mencionados.

4. ¿Qué debe hacer el Centro de Instrucción?

Con la **ESTRUCTURA CURRICULAR** definida y promulgada, al Centro de Instrucción le corresponde preparar los PLANES DE ESTUDIOS, los cuales son una descripción general de cómo se desarrollarán los estudios a lo largo del tiempo asignado para todo el curso, dividido en términos o bimestres académicos, áreas, etc. lo que servirá de Guía, tanto para los alumnos como para el personal responsable de llevar a cabo la instrucción, en el **PLAN DE ESTUDIOS** se indicarán las asignaturas, el término, bimestre o área en la cual corresponde ser dictado y los períodos semanales y totales que le han sido asignados. Posteriormente deberá elaborar el **PROGRAMA DE ESTUDIOS**, en el que se describen detalladamente los horarios de clase, dividiéndolos en períodos de teoría, práctica, trabajos de campo, etc., incluyendo la distribución de los instructores o profesores. En el programa deben además incluirse instrucciones especiales sobre fechas de inicio y término de cada período de estudio, días para evaluaciones y toda actividad específica que realizará el alumno durante el desarrollo del curso y que esté orientada a lograr los objetivos educativos propuestos.

Por último se deberá prestar especial interés al **DESARROLLO CURRICULAR** el cual está relacionado al Trabajo Instructor/profesor–Alumno, el cual se realiza en el aula, laboratorio, simulador o en el campo, lugares donde el proceso de Enseñanza–Aprendizaje debe concretarse, ya que, todo el esfuerzo realizado hasta el momento, en la preparación del curso, está orientado a ello, muchas veces, por descuidar este aspecto, los objetivos no se cumplen, dando como consecuencia que al final no cuente la Institución con personal adecuadamente preparado, con la consiguiente frustración en la Escuela o Centro de Instrucción y por último la pérdida de la inversión realizada, que el países como el nuestro es necesario proteger.

5. ¿Cómo debe estar organizada la Escuela o Centro de Instrucción?

Este punto está relacionado a la estructura organizacional de la Escuela o

Centro de Instrucción que incluye tanto la **INFRAESTRUCTURA**, como el aspecto de **MATERIAL** y **PERSONAL**. En este punto se deben considerar los requerimientos que deberán ser incluidos en el presupuesto para asegurar así el eficiente funcionamiento de la organización, sobre la cual, se sostendrá la instrucción del curso. Esta organización, debe estar concebida de tal manera, que apoye las funciones educativas. Debe considerar todos los elementos que faciliten el proceso de Enseñanza–Aprendizaje, por lo que debe contar con personal responsable de:

– Coordinar las ayudas a la instrucción.
– Bibliografía.
– Elaboración de material didáctico para los alumnos.
– La coordinación de las actividades diarias, verificando su cumplimiento.

Asimismo debe evaluar, no sólo el rendimiento del alumno, sino también el del Instructor/profesor y la **ESTRUCTURA CURRICULAR** del curso para recomendar, actualizarla o modificarla en caso sea necesario.

Es por estas funciones que cada Escuela o Centro de Instrucción debe estar organizado y equipado para llevar a cabo todas ellas, manteniendo la correspondencia con los cursos que imparte, siguiendo el principio que: "La organización e infraestructura física y educativa deben estar en relación directa a los cursos que les corresponde dictar y no a la inversa".

Esto ha sido en resumen los pasos que se deben seguir para lograr éxito en la instrucción, lo cual no está dado por clausurar un curso cada cierto tiempo, sino por tener la seguridad, que aquellos que lo culminan, están realmente listos para hacer frente a las exigencias, que durante el servicio, serán sometidos posteriormente.

Para culminar quiero indicar que lo expuesto es sólo la concepción general del proceso, cuyo desarrollo, en cada etapa, requiere la aplicación de Técnicas de Investigación, Educativas y Administrativas, para obtener documentos, normas, procedimientos y una adecuada ejecución de la tarea educativa. Es intención del suscrito ir ampliando el tema con la participación, importante, de especialistas en cada técnica, con lo cual esperamos contribuir en el esfuerzo de hacer de la instrucción, una actividad técnica y que de resultados positivos en el futuro.

Para graficar mejor lo expuesto, en la Figura Nº 1 se resume, esquemáticamente las preguntas y las respuestas a las mismas, con lo cual ayudaré, a una mejor comprensión de este importante tema.

COMO SE ELABORAN LOS CURSOS DE INSTRUCCION

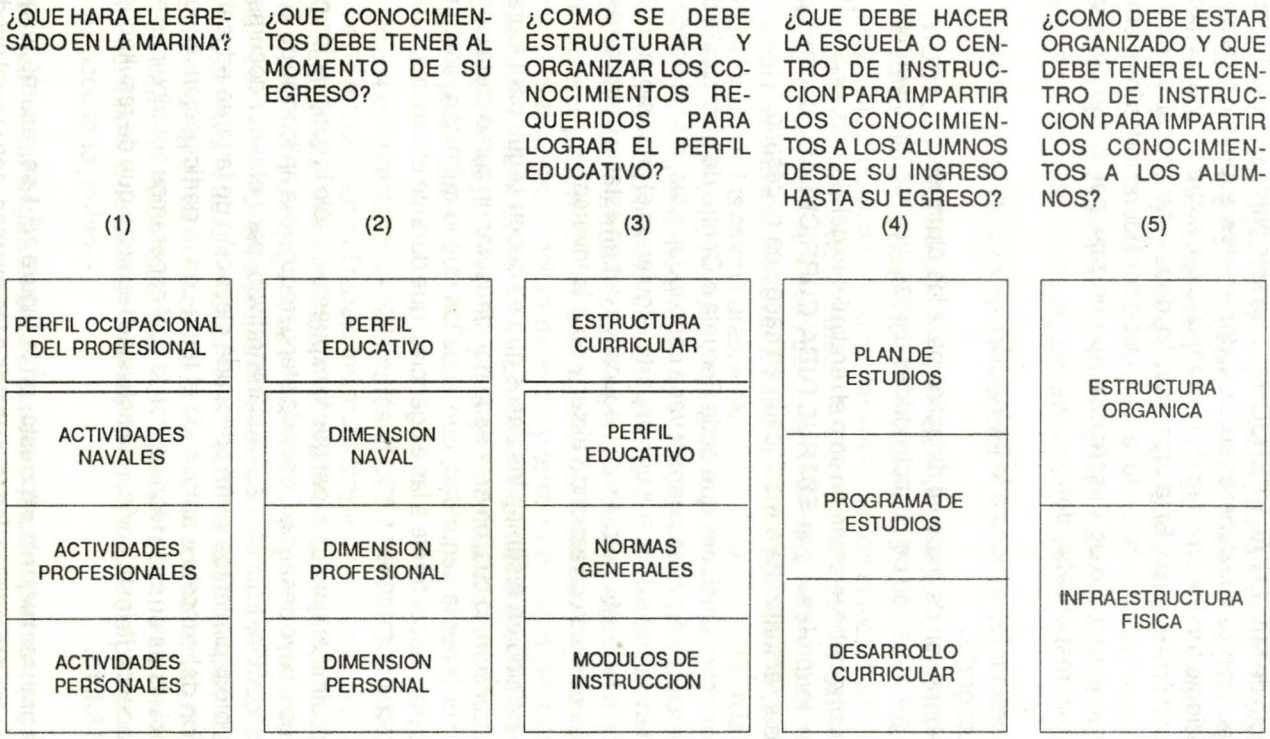


FIGURA Nº 1

Apuntes sobre diplomacia del poder naval

Tte. 1 (CJ) Arturo José MOROCHO Castañeda

"Las Armadas consumen enormes sumas de dinero, emplean varios millones de personas en todo el mundo, manejan un terrible potencial destructor, y operan en esos húmedos dos tercios de la superficie terrestre, que son cada vez más una zona donde chocan entre sí grandes intereses internacionales".

K. Booth

El comentario de K. Booth (*) es un buen inicio a la apertura de un breve análisis sobre el poder y la influencia que ejerce la Marina de Guerra, como instrumento que a lo largo de la historia ha determinado el "clima" de las relaciones internacionales, lo cual parece proyectarse irremisiblemente al futuro.

En el "juego" de las relaciones internacionales los Estados deben cumplir funciones en aquellas zonas en que carecen de soberanía propia o exclusiva, es decir, más allá de sus fronteras y donde existen soberanía con igual autoridad. Circunscrito a este accionar, la Marina suele llevar a cabo un conjunto de acciones y reacciones que expresan los intereses políticos a través de un accionar táctico sin llegar al uso de la fuerza y dirigido al medio internacional. Tal es el ejercicio del papel diplomático "sui generis" con que las marinas buscan el prestigio, proyectado por una imagen de fuerza naval preponderante y que en el orden internacional preste apoyo al Derecho Internacional –valga la redundancia– reconocido en la comunidad de naciones.

Comprendemos que un diseño elegido de fuerzas y armamentos militares posee consecuencias para la variedad de políticas exteriores alternativas de que disponen los que toman las decisiones (1). Tal es el caso de las maniobras navales que son un instrumento favorito de las políticas de prestigio, en virtud de la enorme movilidad de las embarcaciones, que son capaces de pasear el pabellón y el poderío de una nación por todos los mares del mundo con la consiguiente ostentación de poderío, pues como lo afirma H.J. Morgenthau, "la política de prestigio, para el logro de sus fines, recurre a las demostraciones militares además del empleo de los manejos diplomáticos" (2).

El ejercicio de la diplomacia por parte del poder naval se pone de manifiesto cuando se emplean buques de guerra en apoyo de la posición negociadora

general de un país, en instancias de negociaciones especiales y en tácticas de creación de influencia así como en variadas tareas de representación dada la capacidad que tienen las Armadas en el desempeño de una variedad de tareas de carácter social, humanitario o político además de las de orden puramente militar (3).

El estudio de la sociología militar revela que "poder" e "influencia" son dos factores que buscan siempre desarrollar las Armadas para llevar a cabo con éxito su intervención en política exterior, pues, los esfuerzos que desplieguen para afectar el modo de pensar y el comportamiento de otros gobiernos ha de implicar que utilicen el "poder" cuando las relaciones interestatales son conflictivas (o indiferentes) y por lo tanto se requiera de amenazar con inflingir privaciones o hacerlas efectivas (disuación militar, incremento del potencial militar, movilización de reservas, etc.), de otro lado se ha de utilizar el factor de "influencia", el cual implica medidas de "no cohesión", las cuales se aplican cuando no existe una situación de conflicto o simplemente se busque establecer el mantenimiento y la expansión de una empresa puramente operativa y por lo tanto se llegue a transacciones por medio de promesas o consecución de beneficios.

Dentro de las tácticas que utiliza la diplomacia naval tenemos las siguientes:

a. Demostraciones de poderío naval (poder naval)
b. Despliegues operativos específicos (poder naval)
c. Ayuda naval (influencia naval)
d. Visitas operativas y visitas de buena voluntad (influencia naval)

Lo usual es que las tácticas de la diplomacia naval aseguren, refuercen y simbolicen una relación creciente o un compromiso reforzado, establezcan derechos e intereses en regiones cercanas o lejanas, frenen a los aliados o adversarios, disuadan a otros Estados en relación a políticas particulares, neutralicen la diplomacia naval de los adversarios, creen un entorno político militar diferente, un grado de dependencia y así la posibilidad de manipulación negociadora, etc.

En fin, a pesar del poco interés que han mostrado los estudios geopolíticos respecto a la importancia que revisten la participación del poder naval en política exterior, los logros obtenidos en el marco de las relaciones bilaterales sobre todo, y las multilaterales por las Armadas se incrementan cada vez más, puestos de manifiesto en acuerdos operativos entre las Marinas, que comprenden desde actuaciones de cortesía hasta reuniones de Jefes de Estado Mayor o de otros servicios, procedimientos de salvataje, rescate o búsqueda navales y aéreas, formas de cooperación cívica, cooperación médica y edu-

cacional en áreas de frontera, etc., así como también algunos acuerdos destinados al manejo de incidentes menores o a prevenir su ocurrencia.

Para concluir podemos afirmar, que si bien es cierto no se ha logrado una consideración organizada al uso de instrumento militar en apoyo de la diplomacia propiamente dicha hacemos nuestros los vaticinios de K. Booth (4) "en breve la diplomacia naval eficazmente empleada puede ser usada para mantener o aumentar la influencia política de un país sobre sus aliados asociados o terceras partes".

(*) "Navies and Foreing Policy"
(1) (KNORR K. 1981:III)
(2) (MORGENTHAU 1985: 117)
(3) (BOOTH K. 1977: 66)
(4) (BOOTH K. 1977: 67)

BIBLIOGRAFIA

BOOTH, K. "Navies and Foreing Policy" Ed. by Croom Helm, Londres 1977

KNORR, Klaus E. "El Poder de las Naciones" Ed. Belgrano, Buenos Aires 1981

MORGENTHAU, Hans J. "Politics among Nations" Ed. by Alfred Aknop Inc. Nueva York 1985



La ternura y comprensión son valores del espíritu que debemos observar cotidianamente.

¿Los valores invertidos?

C. de F. Javier OLIVARES P.

La semana pasada me encontraba escuchando Misa en la Parroquia de mi distrito, la misma que estaba totalmente llena. De pronto ingresó a la Iglesia una señora de edad avanzada, la cual al no encontrar asiento, permaneció de pie a un lado de la nave. Cuál no sería mi sorpresa al ver que un joven de aproximadamente diecinueve años, vestido al más puro estilo "rock duro", al notar la presencia de la mencionada señora, se levantó como un resorte y le ofreció su asiento permaneciendo de pie el resto de la celebración.

Esta acción que hasta hace muy poco tiempo era común, vuelvo a repetir, me causó una profunda sorpresa, por estar desacostumbrado a ver estas "hazañas" en nuestros días; pero me hizo reflexionar: "todo no se ha perdido, este país tiene que volver a ser grande y pujante y mientras todavía contemos con más jóvenes que realicen estos pequeños gestos como el de aquel "melenudo", podremos recuperar todo lo bueno".

¿Podremos recuperar todo lo bueno? Error, hay una equivocación. En el Perú no se ha perdido lo bueno, se han invertido lamentablemente los valores; sino, veamos los siguientes ejemplos:

- Vamos a presenciar un partido de fútbol (muy venido a menos por cierto) en nuestro Estadio Nacional. Haciendo un gran esfuerzo compramos localidades para la tribuna de Occidente. Al llegar a la puerta del Estadio, un policía muy abochornado nos somete a una incómoda inspección de todos los lugares donde se puede llevar una botella (léase "chata"). No es de extrañar la cantidad de bromas que se le dice al guardia, pero, bueno es punto a favor ya que con esto se trata de impedir más de un desmán de cualquier "alegre" espectador. Seguimos subiendo y notamos que la escalera está completamente inundada y por el olor deducimos que ciertamente no es agua. Después de sortear estas inmensas lagunas sin mucho éxito, nos ubicamos en nuestro asiento. En el entretiempo nos da ganas de ir al baño. Nuevamente sorteamos las amoniacales lagunas y entramos al baño; pero ¡oh sorpresa! el baño está limpio y el piso seco. ¿Qué pasa? Obviamente ya nadie usa el baño, parece que nos hemos olvidado para qué sirve y por lo tanto qué mejor que las escaleras.

- Estamos espectando una función de cine en matinee. Al terminar la misma no podemos salir porque todas las puertas están cerradas. Después de unos minutos de gritos, protestas e insultos, se escucha una cortante y electrónica voz que por los parlantes nos indica: "por haber demasiada gente esperando para ingresar a la función de noche, no se abrirán las puertas principales, por lo tanto dirigirse a las puertas de emergencia que pronto se abrirán". Al salir por fin del cine, increpo al Administrador la acción tomada y le indico cortésmente que en caso de un incendio, temblor o atentado (tan de moda en estos días), se hubiera podido producir una desgracia de lamentables consecuencias y esto se podía evitar anunciando al público con la debida anticipación la acción que se estaba tomando. Por supuesto la respuesta más adecuada y suave de todas las que me dio el Administrador, fue: "y tú qué sufres imbécil". Lógicamente al perder la poca ecuanimidad que todavía lograba conservar, quise matar al energúmeno y ahí comenzó un forcejeo entre toda la gente que me apoyaba (detrás mío por supuesto) y varios empleados del cine que habían acudido en ayuda de su "educado" jefe. Gracias a Dios (eso pensé yo), llegó la Policía a calmar el escándalo. Bueno al final tuve que hacer uso de mi identificación para evitar el varazo del policía, quien no entendía razones y además ¡era primo del administrador!

- En la carretera Panamericana Sur, día domingo 5 p.m. Un vehículo detenido por pinchadura de llanta; fuera del carro una voluminosa señora que por razones obvias no podía cambiar la llanta y hace desesperadas señas para que alguien la ayude. De pronto, se detiene un lujoso BMW último modelo, del cual bajan cuatro gentiles y bien trajeados jóvenes que se ofrecen a ayudar a la dama. Los jóvenes tienen algo malo, huelen a licor y también a algo más. Bueno al final logran cambiar la llanta; la señora les va a agradecer pero dos de ellos la alzan en vilo y la arrojan a la berma externa de la pista que da a un terraplén de aproximadamente dos metros de profundidad. Luego se suben tranquilamente al auto de la señora, los otros dos al BMW y parten alegremente en caravana.

Podemos seguir enumerando infinidad de casos como los precedentes, como por ejemplo: más tiempo pasamos sin agua ni luz que con estos elementos básicos; autoridades que por televisión nos dan recomendaciones contradictorias con respecto a la actual epidemia del cólera; cuando hay sequía en la Sierra, no hay agua en Lima, cuando llueve mucho en la Sierra, tampoco hay agua en Lima; en la Av. Grau (antes Buenos Aires) en el Callao, el camión de basura pasa todos los días a las 10 a.m. sin embargo los vecinos continúan arrojando la misma a la calle a las 8 a.m. en vez de esperar al camión recolector; se captura a un terrorista y al poco tiempo se le deja libre por falta de pruebas, se le vuelve a soltar tres veces más; un policía captura a un ladrón

sorprendido in fraganti robando en plena calle y se lo lleva esposado a la Comisaría, mientras la gente que los ve pasar le grita al policía¡suéltalo abusivo! ¿Qué está sucediendo? Simplemente en el Perú parece que lo malo es bueno y viceversa. Se han invertido los valores. De esto, siempre hemos culpado a las autoridades pero no son los únicos culpables. Gran culpa también la tenemos nosotros con nuestra dejadez, parsimonia, desidia, nuestro estado vegetativo que nos ha llevado a ver todas estas barbaridades como algo común y corriente, lo más natural. Aún en nuestra Marina vemos que oficiales muy jóvenes apenas salen de la Escuela, están pensando en cómo salir de la Marina, olvidando el compromiso contraído con la Institución, increíble, entonces ¿para qué ingresaron?

Estamos pasando momentos muy difíciles, es cierto; nosotros marinos, hemos sido sacados de nuestro elemento para ir a combatir a lugares extraños y a un enemigo cobarde y sanguinario que no da la cara y sólo utiliza emboscadas para lograr sus propósitos. Esta situación es muy dura y causa incertidumbre entre nosotros, pero ¿qué vamos a hacer? los que estamos en la Institución no podemos pasarnos el tiempo lamentándonos ni criticando negativamente y cada momento la situación actual.

No perdamos la vista que todavía vestimos un uniforme, todavía somos integrantes de una de las instituciones más importantes y gloriosas de nuestro país. Aquel que considere que esto no es cierto, tiene un camino que tomar, la decisión no es difícil para ellos. Los que estamos en la Marina pensemos: somos un cuerpo de élite, lo hemos demostrado en nuestras actuales generaciones recogiendo el ejemplo de aquellos que nos antecedieron y lo seguiremos demostrando. Nuestro país tiene salvación, es cierto se han invertido los valores, pero nosotros tenemos la capacidad de colaborar para que esta situación se revierta. Prediquemos con el ejemplo. Aquel joven en la Iglesia me dio una esperanza. ¿Acaso todos nosotros no lo podemos hacer? Es nuestra la decisión!



CUANDO LA UNION LLEGA... LLEGA EL MEJOR SERVICIO.

La suma de nuestra experiencia hará posible que ahora usted tenga el mejor servicio en todos los puertos del Perú:

- Agenciamiento de naves.
- Estiba y desestiba.
- Desaduanamiento de mercadería.
- Transportes y trámites documentarios.
- Comunicación interpuertos.

Nuestro personal altamente calificado y los más modernos sistemas de computación le brindan la efectividad, rapidez y seguridad que usted necesita para su empresa.



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMPRESAS S.A.



CONSORCIO INTERAMERICANO DE EMBARQUE S.A.

Oficina Principal:

Jirón Martín de Murúa 187 - 7mo. piso SAN MIGUEL - MARANGA
Telfs.: 64-1390 – 64-1366 FAX: 64-2890 Télex: 26056 P.O. Box 395

Marinos en el Lago de los Incas

Jesús TORRES Chavera

Engastado como joya en el cofre de las cordilleras andinas, acumulando las aguas de ríos, deshielos y lluvias en el Mioceno, el Lago Titicaca es conocido como Lago Sagrado de los Incas y cuna de una gran civilización.

Dando un gran salto en el tiempo, vemos que en 1863 llegaron allí los primeros marinos peruanos comandados por el capitán de fragata Ignacio Dueñas con siete oficiales y diecinueve miembros de la plana menor.

Tarea de titanes fue el transportar a través de la áspera cordillera, los primeros vapores, estos fueron construidos en Inglaterra, llegando en piezas al puerto de Arica en 1863; se les trasladó hasta Tacna por ferrocarril y de allí en hombros de cargadores y en acémilas hasta Puno donde fueron ensamblados, recibiendo la denominación de Yavarí y Yapurá.

El 25 de diciembre de 1870 se lanzó al agua el primero, realizando su primer viaje en junio de 1871; y el segundo fue lanzado el 18 de marzo de 1872 para realizar su primer viaje en 1873.

Inicialmente se les dedicó a efectuar cabotaje comercial tanto en la orilla peruana como boliviana. Desde aquel tiempo, muchísima agua ha discurrido de y hacia este lago.

Estuvimos allí en febrero de 1986 cubriendo las incidencias de un programa de Acción Cívica efectuado aquí, como en muchos otros ámbitos por la Marina de Guerra del Perú.

Aquel año, las torrenciales lluvias en la meseta del Collao, inundaron grandes extensiones de campos de cultivo, carreteras, embarcaderos y viviendas. Los ríos de la zona escaparon de su cauce al aumentar considerablemente su caudal, ocasionando destrucción y pérdidas considerables. Estas anomalías provocaron también el represamiento, por derrumbes, en varios cursos de agua. El gran lago, aumentó su nivel normal en metro y medio.

La Marina a través de la capitanía de Puno, dispuso el apoyo necesario a las



localidades más afectadas, colateralmente a su función de resguardo y patrullaje. La primera impresión al bajar del avión en el aeropuerto de Juliaca, es igual al que se siente al abrir la puerta de una gran cámara frigorífica y luego... ingresar a ella.

La carretera que nos lleva a Puno cruza extensas praderas donde los pastos y el ichu vibran al soplo del viento andino y la intensidad azul de las aguas del Titicaca, se confunde con la del cielo, dándonos de lleno a los ojos al terminar una cuesta. La ciudad de Puno se entibiaba al sol mañanero entre cerros de brillante verdor. Una primera visita al puerto, nos permite comprobar que el nivel de las aguas llega hasta la pista de acceso a él, al probar un sorbo, la sentimos "rara" pero bebible.

En un muelle cercano, reconozco la familiar silueta del B.A.P. "Puno", que más tarde comprobaría que se trataba nada menos que el antiguo "Yapurá", modificado y modernizado para servir en la actualidad como buque–hospital. De lejos es la unidad más antigua de la Marina, en actividad.

En un embarcadero vecino, muchísimas lanchas, botes y hasta las autóctonas balsas de totora, en febril actividad embarcan pasajeros, bultos, bidones, cajas y animales vivos. Divisamos algunas lanchas que solo embarcan una sola

cosa... ¡turistas! Son las que hacen el servicio hasta los islotes flotantes donde aún viven los descendientes de los antiquísimos Uros, los hombres del lago. Su habitat ha sido declarado Reserva Nacional.

Algo más que nos llamó la atención, por lo pintoresco de sus vestimentas y organización, fueron los taquileños, habitantes oriundos de la isla de Taquile, cuyas embarcaciones muy bien pintadas y limpias se destacaban. Los tripulantes de estas lanchas vestían pantalones negros con las perneras arremangadas, camisa blanca bajo un chalequillo multicolor con floridos motivos, una ancha cinta de lana tejida en varias vueltas a la cintura, y calzaban ojotas de jebe. El toque distintivo con que coronaban su cabeza, lo constituía un largo chullo de vivísimos colores cuya parte superior caía a un costado de la cara color bronce.

Los taquileños –supimos luego– se han organizado en una cooperativa que brinda servicios a los miles de turistas que los visitan para conocer sus costumbres, música y bailes que han variado poco a pesar del tiempo.

Al otro día muy temprano nos embarcamos en el B.A.P. "Ilave", patrullera lacustre que la noche anterior había cargado medicinas, alimentos, herramientas, cuadernos, etc. También fueron de la partida personal del Ministerio de Salud y personal naval de relevo destacados en los embarcaderos de la zona.

Surcando las aguas cubiertas de una nata verde formada por diminutas plantas acuáticas, nos alejamos de la bahía de Puno que está protegida por las penínsulas de Capachica y Chucuito. Pusimos rumbo a los islotes de Los Uros.

Navegando en los canales formados entre los extensos totorales, por el incesante tráfico, pudimos ver la abundancia de aves acuáticas que alzaban vuelo al paso raudo de nuestra embarcación, asimismo, constatamos la gran transparencia del agua y el ágil desplazamiento de batracios en esta área de escasa profundidad.

En cuanto la proa del B.A.P. "Río Ilave" atracó en el islote de mayor tamaño, niños y adultos se aproximaron alborozados y sonrientes, no tardando los más ágiles de los pequeñuelos en tomar al abordaje la patrullera, en una baraunda entusiasta y alegre.

Después de los saludos, los representantes de esta comunidad lacustre recibieron medicinas, leche en polvo y granos. Para la escuelita que funciona allí una bandera y un escudo, lápices y cuadernos.

Con un poquito de atención, pudimos apreciar la importancia que tiene la totora



para los habitantes del lago; el tallo de esta planta les sirve de alimento, de la parte superior tejen canastas y esteras para sus viviendas. Las típicas balsas y sus velas, también son de este material, asimismo es forraje para los pequeños animales que crían. Y no olvidemos que el lugar que habitan está formado de capa sobre capa, también de totora acumulada allí a través del tiempo.

A los agradecidos Uros los vimos despedirse hasta perderlos de vista. Nosotros seguimos la travesía y nuestra próxima escala señalaba el distrito de Moho en la orilla opuesta del lago.

Fue una nueva experiencia esta parte de nuestro derrotero, pues a pesar que navegamos en un lago de agua casi dulce a 3,800 metros sobre el nivel del mar, con una superficie de 8, 300 km2. con un largo de 176 km. y un ancho de 50 km. por momentos teníamos la sensación de navegar en el océano. El viento que de vez en cuando nos golpeaba y las olas que se levantaban como queriendo remedar a las del mar, se estrellaban en proa rociando de fría espuma la cubierta, más aún cuando en algún momento no alcanzabamos a ver tierra a nuestro rededor.

Llegados a nuestro destino, vimos que el agua cubría totalmente el embarcadero inundando hasta el pequeño edificio donde pernoctaba el personal que laboraba allí.

Efectuado el relevo correspondiente, pudimos sopesar la entrega de nuestros marinos hasta en los lugares más recónditos de nuestro territorio, como aquí.

Embarcamos correspondencia y nos pusimos nuevamente en movimiento aproando al sur, rumbo a la isla de Soto. Olvidaba mencionar que el Titicaca tiene varias islas con sus comunidades correspondientes; las más importantes en el sector peruanos son Amantani, Taquile, Chilatahua, Chirata y la mencionada de Soto, cuya linda ensenada abrigaba un muelle que encontramos también cubierto por el agua. En las inmediaciones de esta isla se encuentra la mayor profundidad del Lago Titicaca que llega a 284 metros.

No obstante las incomodidades logramos desembarcar la ayuda esperada, el médico escuchó algunas consultas, auscultando a niños y ancianos, dejando remedios y recomendaciones, no encontrando casos de atención mayor. A la hora de la despedida los habitantes de esta isla en forma de agradecimiento nos obsequiaron ramilletes de muña, la mágica y fragante planta del altiplano, luego los pudimos ver ascendiendo por la zigzagueante pendiente que los llevaría al calor de sus moradas, en la parte alta de la isla desde donde se domina visualmente la pequeña bahía. Trepaban alegres con niños, pertenencias y la ayuda recibida a cuestas, como en día de fiesta. Nosotros proseguimos nuestro itinerario en demanda de la isla de Amantani.

En el trayecto nos sentimos un poco zarandeados por tener el viento de la tarde a proa, topándonos en estas circunstancias con una lancha repleta de pasajeros y diversos artículos. Dando las voces de estilo, el comandante de nuestra patrullera ordenó ponerse al pairo, una vez abarloada, se procedió a efectuar su visita y registro para constatar la documentación justificatoria correspondiente de carga y pasaje.

"Todo sin novedad, teniente".

Escuchamos dar parte el tripulante encargado de la inspección.

¿Llevan chalecos salvavidas y bengalas?

"Si señor".

"Parte importante de nuestra misión es el patrullaje y no debemos perder ocasión de efectuarlo". Nos comentó el Comandante.

Poco más tarde recalábamos en la isla de Amantani, donde se cumplio la misión encomendada, entregando la ayuda consistente en picos y palas co-



rrespondiente a esta localidad, tomándose nota de solicitudes y sugerencias, tras recoger correspondencia pusimos rumbo a nuestra base en el puerto de Puno.

El frío se había acentuado haciéndonos refugiar en la caseta de gobierno, donde comentamos las incidencias de la travesía, disfrutamos de la tradicional camaradería naval.

No tardamos en aproximarnos al canal de ingreso al puerto, donde un faro empezaba a guiñarle a la noche que se aproximaba.

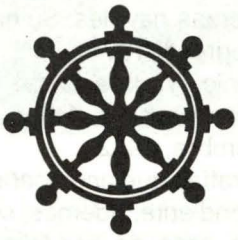
Amarramos al muelle y desembarcamos dejando la tibieza de a bordo, despidiéndonos de los tripulantes que se quedaban de guardia, nuevos amigos con quienes compartimos experiencias en estas aguas del Titicaca, el Lago Sagrado de los Incas.

Las estrellas titilaban tímidas al llegar la noche con su gaban de terciopelo sobre el puerto lacustre de Puno.

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gershkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Wartare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial)*, Whitten Press Limited, Eten, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, nùmero de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintáticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuantas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales I/m.15.00; Traducción I/m.10.00 y Transcripción I/m.5.00 las cuales podrán ser incrementadas oportunamente.
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

Lima, Marzo 1991
REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA


MARINA DE GUERRA DEL PERU



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

© Revista de Marina
Av. Salaverry, cuadra 24
Lima 27 - Perú

DIRECTOR: Contralmirante Víctor H. Ampuero Torres – SUB-DIRECTOR: Capitán de Navío Luis Sueyras Valverde – EDICION: Capitán de Fragata Gino Fulle Córdova – COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura – DIAGRAMACION: T1. Gra. Elmer Córdova P. – FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. – PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra.

Revista de Marina

Año 84 – Nº 2
Abril – Mayo – Junio – 1991

ISSN 1012 – 8287

CONTENIDO

	Pág.
EDITORIAL	165
ARTICULOS El transporte marítimo nacional: Problemática y estrategias de desarrollo C. de N. (r) Segundo Gonzáles Díaz	169
Como ganamos la guerra General Norman Schwarzkopf (El Mercurio 10–4–91)	187
La seguridad Calm. (r) Julio de los Ríos Rozas	199
Educación para la salud, un compromiso de la Fuerza Armada C. de F. SN (MA) Oscar Butler Blacker	209
Revolución en defensa Bruce W. Nelan (Time 18–4–91)	213
El mar y la seguridad: Vulnerabilidades de la seguridad en el mar Valm. (r) Alberto Indacochea Queirolo	219
Análisis militar del Combate del 2 de Mayo de 1866 José Ramón García Martínez	231
La evolución y la problemática de la conteinerización C. de F. (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez	251
El Combate Naval del 2 de Mayo en el Callao C. de F. (r) Salvador Mariátegui y Cisneros	255

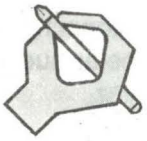
Aniversario Fuerza de Submarinos
C. de F. Alberto Lozada Frías 271

A 262 años de la fundación de Iquitos
A. Fgt. Raúl Rojas Turpaud 287

INVITADOS
La Batalla de Arica
Discurso pronunciado el 7 de junio
por el Alcalde del Callao, Kurt Woll Müller 295

MISCELANEA
Burbujas en el Mar
Jesús Torres Chavera 299

Editorial



LAS HORAS DIFICILES DEL PERU

En el Perú, se están viviendo momentos difíciles, dramáticamente visibles en el marco de las coyunturas políticas, sociales y económicas. En esa trama de acontecimientos se diseña una crisis de identidad, de valores y un requebrajamiento de la imagen cardinal de Patria que es la razón de todas nuestras estructuras.

En esta experiencia cotidiana de la sociedad peruana de hoy, dos elementos negativos independientes algunas veces y coludidos otras, se hacen presentes como generadores del caos, del desaliento y la desesperación: EL TERRORISMO Y EL NARCOTRAFICO.

La subversión terrorista caracterizada por sus odios y violencias sin límites, está causando grandes estropicios, derramando muerte y sangre, sumergiendo a la colectividad visceralmente en el túnel de la desazón existencial; y, motivando a nuestra juventud a búsquedas contradictorias y hasta conflictivas.

El narcotráfico dueño de un mal poder económico, con un mecanismo operativo complejo, dispuesto literalmente a todo para el logro de sus metas, ha encontrado en el terrorismo su aliado propicio, lo alimenta y lo genera para medrar con mayor libertad. Tal para cual.

En el Perú país milenario, los peruanos que hoy vivimos esta dura aventura de vivir, reconocemos su Ser y en el límite real de nuestras posibilidades que conlleva la visión de historia y de los caminos por venir, perfilamos una legítima esperanza.

Para superar este tiempo de escisiones, es preciso trabajar en el común denominador de la inteligencia y la imaginación, necesarias para volver a la naturaleza de las cosas, vale decir, abrazar nuestra bandera, entonar nuestro propio himno, reverenciar los símbolos, conocer y hacer respetar nuestras fronteras y fijar así el equilibrio de la vida cotidiana.

Que no haya equívocos, el Perú no podrá ser jamás un pueblo quebrado, no lo podría ser siendo la patria de héroes vitales como Grau, Bolognesi, Quiñónes y Cáceres. No lo será nunca mientras los hombres y mujeres tengamos el coraje de conquistar cada mañana el racimo de luz que es nuestra historia.

En el Perú, vivimos momentos difíciles, dramáticamente visibles, cada día, en el campo de nuestras acciones cotidianas hagamos un gesto ético en favor de la Patria, porque es justo y necesario.

El Director

Deposite su confianza en buenas manos.



En las manos seguras y eficientes de su Gente de Confianza, que hace de sus depósitos la mejor inversión.
No sólo gana mejores tasas.
Gana además:

- Consejo oportuno, para que administre su dinero de la mejor forma.
- El más conveniente Horario Corrido Nacional.
- Cuenta Corriente sin costo de mantenimiento.(*)
- Protección familiar contra todo riesgo, a través de un seguro de vida automático.
- La más amplia red de oficinas interconectadas.
- El mejor servicio en Banca Electrónica.

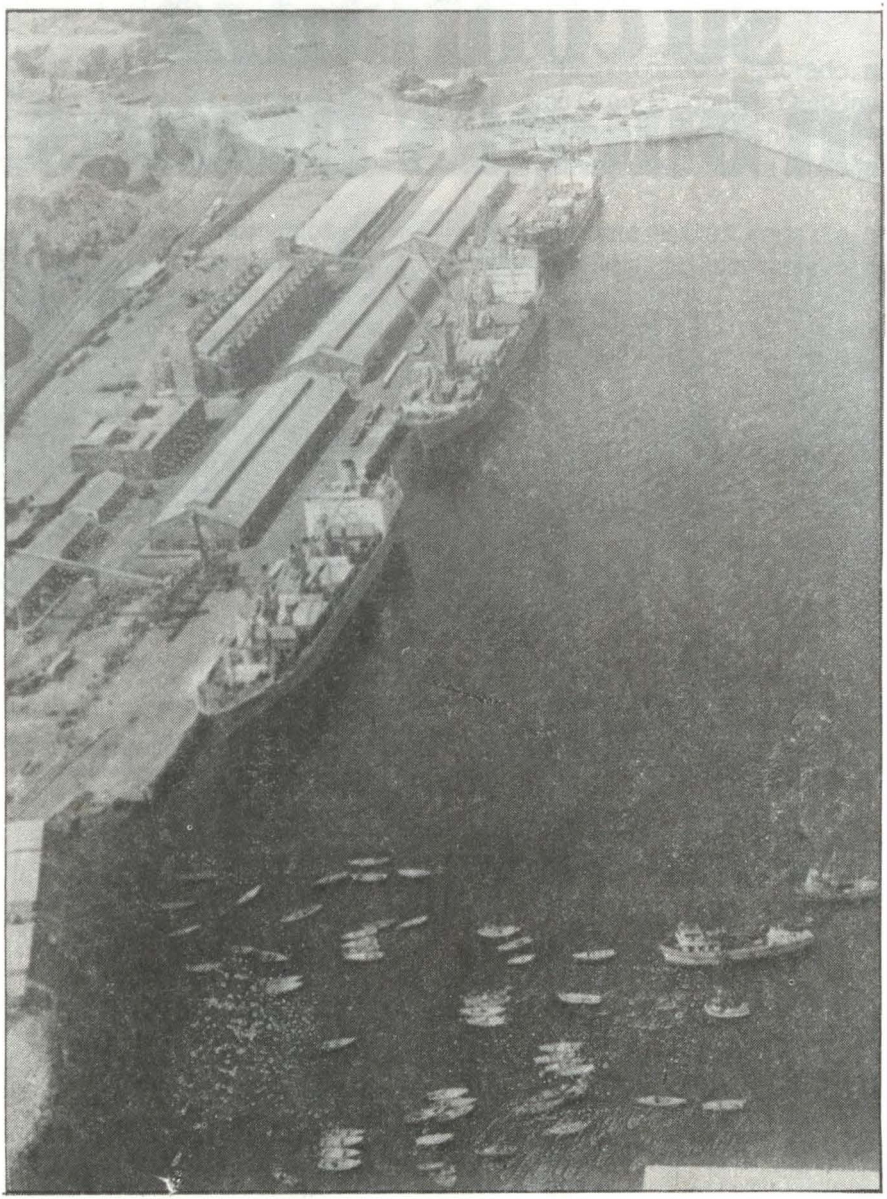
Y sobre todo, la seguridad que sólo le da su Gente de Confianza.



(*) Sólo para personas naturales con saldos acreedores.

BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO





El transporte marítimo nacional: Problemática y estrategias de desarrollo

C. de N. (r) Segundo GONZALES Díaz

El transporte marítimo nacional

El transporte marítimo, es un gran pilar del desarrollo nacional, pues el 90% del comercio exterior, se realiza por el mar.

Asimismo, es un importante productor de divisas, cuando los buques transportan mercancías al exterior y ahorran las divisas cuando en ellos, se traen las mercancías importadas.

Para el Perú, el contar con una Marina Mercante poderosa, es un objetivo de suma importancia, para su desarrollo económico y social.

El transporte marítimo, es el medio más económico para el transporte de carga a grandes distancias, más del 80% del volumen del comercio internacional, se transporta por el mar.

El número de buques mercantes en 1971 era de 33,000 unidades, mientras que en 1983 ascendía a 37,000 a nivel mundial.

La distribución porcentual, tonelaje de la flota mundial es la siguiente:

–	Petroleros	44%
–	Graneleros	26%
–	Carga general	17%
–	Graneleros – Petroleros	8%
–	Porta – contenedores	3%
–	Pasajeros – transportador	1%
–	Otras clases	1%

La Marina Mercante se ha incrementado en los últimos años conforme lo demuestra el siguiente cuadro:

País	1976	1986
– China	5'265,000 Tns	22'615,000 Tns
– Corea del Sur	2'650,000 Tns	11'773,000 Tns
– Argentina	1'919,000 Tns	3'569,000 Tns
– Brasil	4'956,000 Tns	10'040,000 Tns
– Venezuela	756,978 Tns	2'077,000 Tns
– Ecuador	250,125 Tns	624,779 Tns
– Perú	404,297 Tns	614,396 Tns

El informe del FMI en 1981, establecía que el déficit total de la balanza de pagos de los países subdesarrollados ascendían a 5.4 billones de dólares, de los cuales 2.1 billones, correspondían a los fletes marítimos.

El conocimiento de esta realidad, alertó a los países en vía de desarrollo, en la necesidad de participar en una forma más efectiva, constituyendo su propia flota, promulgando leyes y decretos de reserva carga en beneficio de naves de su bandera, promoviendo así el crecimiento de su Marina Mercante.

Es conveniente hacer notar el notable crecimiento de la Marina Mercante Ecuatoriana en sus últimos 20 años.

País	1971	1987	%
Perú	277,000 Tns	614,000 Tns	45
Ecuador	40,000 Tns	392,000 Tns	980

Antecedentes históricos

- Desde 1535, cerca de 5 siglos, Lima como su Puerto del Callao, ha sido zona principal del Perú, ello debido a que el Callao, significa una comunicación directa con los mercados europeos, con Asia, así como con Norteamérica y otros puertos de América.

  España, introdujo el mercantilismo cuyo sustento era la extracción de metales preciosos (oro y plata) para ser enviados a la Metrópoli.

  En el Virreynato, el transporte marítimo estuvo conformado por los buques a vela, siendo las rutas: Callao–Panamá– Portobello– La Habana y España y la otra ruta: Callao– Arica– Cabo de Hornos y España.

- Hacia la segunda mitad del siglo XVIII los buques mercantes comenzaron a llegar a Buenos Aires, en la ruta al Callao vía Cabo de Hornos –al

prosperar Buenos Aires, Lima comienza a decaer.

- Entre 1821 y 1920, el Perú tiene gran influencia inglesa. El guano de las islas, el salitre, el caucho, el algodón y maderas, fueron los principales productos que el Perú, exportó a Inglaterra.

  El Perú nuevamente entra en bonanza económica y Lima adquiere hegemonía en el contexto latinoamericano (a excepción de los años de la guerra y post–guerra con Chile en que la economía nacional sufre una gran caída).

- En los últimos años del siglo pasado el mercado internacional, demandó algodón y azúcar; ello incentivó la concentración de la propiedad agrícola de la costa y la aparición de grandes haciendas agroexportadoras.

- En 1914 con la apertura del Canal de Panamá cobra gran significado para el Comercio Internacional; pues esta ruta significa un gran ahorro de tiempo y economía, representa la mitad de recorrido entre Lima y Europa, en comparación de la ruta a través del Cabo de Hornos.

- La principal actividad marítima del Perú, hasta antes de 1945, fue el transporte marítimo de los productos primarios de exportación que el país ofrecía.

  El ingreso de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial originó una gran demanda de enlatados de pescado y como consecuencia gran auge de nuestras exportaciones de alimentos.

  De igual modo se continúa exportando productos como algodón, azúcar, hierro, harina de pescado.

- Es digno de mencionar que desde 1957 se observa un nuevo auge de la pesquería, cuyos efectos se dejan sentir en todos los campos de la economía; siendo el más importante la construcción naval.

  En 1959 el Perú ocupaba el 5to. lugar en el Mundo como país pesquero y en 1962 pasó a ocupar el 1er. lugar.

- Con el Gobierno Militar entre 1969 a 1974 se realiza en el Perú una serie de reformas, que van a incidir en la marcha de la economía, entre ellas tenemos la creación del Ministerio de Pesquería, ENAPU, PESCAPERU CERPER, etc.

- Lamentablemente creció demasiado el aparato estatal, aumentando el centralismo de Lima.
  Asimismo, se siguió favoreciendo a la industria relegando a la agricultura, intensificando la migración del provinciano a la Capital.

  En 1975 se agravó la crisis económica quedando en el aire muchos proyectos y quedando muchas obras inconclusas.

- Hoy en día, contamos solamente con una flota mercante obsoleta, constituida por 41 naves y un tonelaje de 241,000 TRB, siendo un reto para el Perú elevar su Marina Mercante en cantidad y calidad y ocupar un lugar de liderazgo en América Latina.

La Marina Mercante Nacional

Es el conjunto de organismos y medios que constituyen el quehacer marino a fin de posibilitar el intercambio internacional y el cabotaje marítimo, fluvial y lacustre así como el desarrollo de los servicios navales.

La Marina Mercante Nacional comprende:

- Los organismos destinados al tráfico marítimo y a los de cabotaje.
- El personal marítimo.
- Los Institutos de Instrucción y adiestramiento.
- Las instalaciones portuarias y ayudas a la navegación.
- La industria naval de construcción y mantenimiento.
- La legislación correspondiente.

- Para poner de manifiesto la importancia que reviste para el país, el contar con una eficiente Marina Mercante propia, basta con señalar, que el 90% del Comercio Exterior, se realiza por el mar.

  La Marina Mercante, es un importante productor de divisas, cuando buques peruanos transportan nuestras exportaciones y ahorran divisas, cuando transportan nuestras importaciones.

  Existe un amplio margen de exportación para nuestra Marina Mercante, siempre que seamos capaces de ofertarla en el nivel de eficiencia que la competencia mundial nos exige.

  Otro aspecto de suma importancia, es que constituye la Reserva Naval, para proveer de personal entrenado, material y servicio para el servicio naval; así como el mantenimiento de la economía de Guerra.

- Al desarrollo de una industria naval propia, caben las consideraciones, que actúan como incentivos para la promoción de otras ramas de esta actividad en la economía del País; tales como: la construcción de unidades y equipos navales para la flota mercante y de pesca, así como la reparación y mantenimiento de estas unidades, con el consiguiente ahorro de divisas.

  No es menos significativo, lo que representa la Marina Mercante, como fuente de trabajo. Se calcula que el personal que trabaja en las diferentes ramas de esta actividad alcanza a 10,000 personas.

  Para una Nación, la Marina Mercante es uno de los instrumentos de su poder económico y éste sólo tendrá presencia cuando ella adquiera una magnitud tal, que le permita, gravitar en las conferencias y competir con eficiencia, oportunidad y volumen de bodega en el mercado de fletes.

  El Transporte Marítimo Nacional, está conformado por dos sectores: el Sector Público y el Sector Privado.

- El Sector Público, está constituido por:

  a. La CPV (10 unidades)
  b. La Oficina Naviera Comercial (4 unidades)
  c. La Compañía Transoceánica (3 unidades)

- El Sector Privado, está constituido por:

  a. Consorcio Naviero Peruano (1 unidad)
  b. Naviera Humboldt (2 unidades)
  c. La Naviera Amazónica (2 unidades)
  d. La Naviera Santa (3 unidades)
  e. La Naviera Universal (3 unidades)
  f. Intercontinental Marítimo (2 unidades)
  g. Cía. Multimares (2 unidades)
  h. Naviera Neptuno (2 unidades)
  i. Marítima Peruana (1 unidad)
  j. Cía Transvan (1 unidad)
  k. Naviera Sirius (1 unidad)

  Estos dos sectores, conforman un parque acuático, de 41 unidades, con la siguiente clasificación:

- Buques Cargueros 16
- Buques Tanques 9
- Buques Graneleros 6
- Buques Semi–Contenedores 1
- Buques Frigoríficos 1
- Buques Ro-Ro 1
- Barcazas 5

Parque Marítimo Nacional

- El Parque Marítimo cuenta con 41 unidades

- El Parque Fluvial cuenta con 700 naves pequeñas, de las cuales el 70% se halla registrada en Iquitos y el 30% en Pucallpa.

- El Parque Lacustre, está constituido por 3 naves, de los cuales dos cargueros cuentan con 85 años de edad y su transbordador de 18 años.

La participación de la Bandera Nacional en el transporte internacional, está actualmente por debajo del 40% de reserva de fletes.

La alta participación de la Bandera Extranjera en el movimiento de exportación, se debe al tipo de transporte especializado y la gran capacidad de bodega que hace económico y seguro el transporte de material.

- El Cabotaje marítimo en el Perú, está circunscrito al transporte de petróleo y derivados así como el transporte del mineral de hierro.

Siendo los principales centros de origen Talara, Bayóvar y San Nicolás (Ica) y los puertos receptores Callao, Chimbote, Ilo y Matarani.

El transporte de carga por carretera ha resultado demasiado caro, tanto por el costo del combustible así como por el pequeño volumen de carga. Es de capital importancia regresar al cabotaje de carga, entre los principales puertos del litoral.

El cabotaje en la selva, cuenta con 3 principales terminales y que son los principales centros de consumo y convergencia de la producción regional: Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas.

ESTRUCTURA DE LA FLOTA AL 31–12–89			
Tipo de Barco	Cant.	TRB.	Edad Promedio
Ultramar			
Carguero común	16	129,000	20
Granelero	6	100,000	18
Petrolero	1	37,000	9
ULCC y ULCC	1	16,000	19
Combulker	1	15,000	9
Frigorífico	1	1,500	17
Costeros			
Petrolero	4	94,000	21
B. Tanque–Productos	3	38,000	15
Porta–Contenedores	1	1,600	12
Interior			
Barcaza sin propulsión	5	8,200	18
Transbordador	1	1,500	19
Pasajeros	1	1,230	60

Los Puertos del Perú

- El Perú tiene 22 puertos, 18 de ellos son marítimos, 3 fluviales y 1 lacustre en Puno.

- Los puertos cumplen las siguientes misiones:

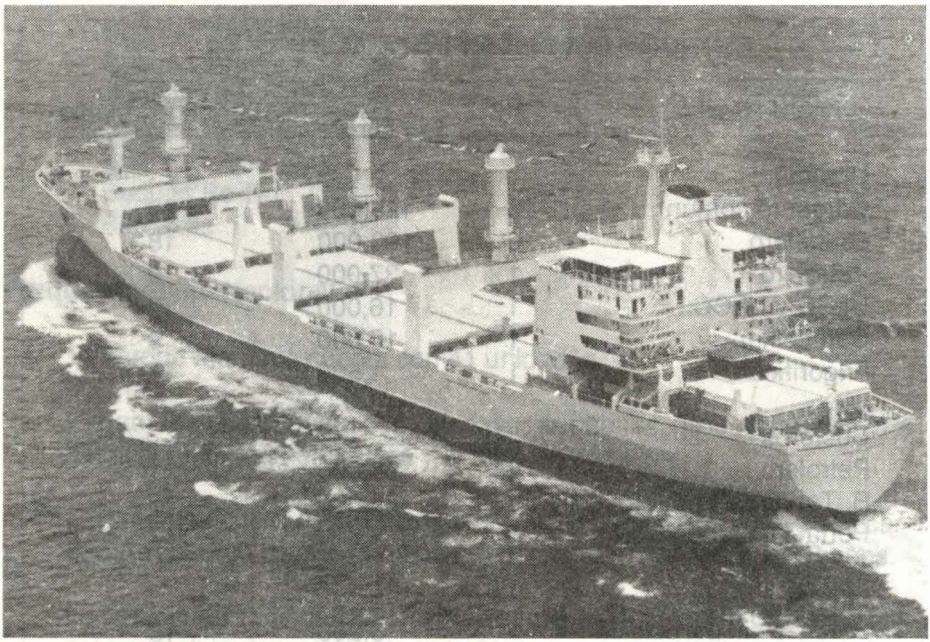
  a. Su actividad se proyecta al interior del país e influye directamente en la eficiencia de los otros medios de transporte en el territorio, tales como el aéreo, ferrocarril y terrestre.

  b. Los puertos son generadores de intensa actividad industrial en sus zonas de influencia.

  c. Los puertos deben estar adecuadamente conectados con los diferentes medios de transporte, a fin de lograr la mayor fluidez de las cargas.

  d. La administración portuaria debe ser eficiente y competente, a fin de que los costos de operación sean bajos y atractivos.

  La movilización de carga en los puertos del litoral, es la siguiente:



- Callao 52%
- Talara 13%
- Matarani 10%
- Chimbote 6%
- Paita 6%
- San Martín 4%
- Otros 9%

- Cabe mencionar a la (CCTM)Comisión Controladora de Trabajo Marítimo, la cual se ha constituido en la autoridad laboral en el campo marítimo; dirigiendo y controlando la actividad que realizan los trabajadores marítimos en todos los puertos de la República.

- En nuestro puertos existen 2 clases de trabajadores: Los Portuarios que dependen administrativamente de ENAPU y los Marítimos que dependen de la CCTM.

- La manipuleo de la carga a bordo de los buques, lo realizan los trabajadores marítimos; mientras que las labores fuera de los buques lo realizan los trabajadores portuarios.

Los Costos de Operación

- Los puertos en el Perú, son los más caros de Sud–América e ineficientes.

Por ejemplo en el Callao últimamente se ha venido cobrando 12 dólares por mover 1 tonelada de harina de pescado, mientras que en Chile cuesta 2.85 dólares.

Mientras en Chile se moviliza 300 T en una jornada de trabajo, en el Perú sólo se moviliza 120 T.

COSTOS COMPARATIVOS (FEB. 1990)

	CHILE (Valparaíso) Costo–Prod./día TM		ECUADOR (Guayaquil) Costo–Prod./día TM		PERU (Callao) Costo–Prod./día TM	
– Contenedores	4.50	110	9.00	192	15.00	50
– Sacos	15.00	750	13.50	200	21.00	320
– Carga General	20.00	335	13.50	200	21.00	160
– Metales	15.00	2200	——.——.—		14.00	500

Fuente: Asociación Marítima del Perú

– Para desarrollar el Cabotaje Marítimo, el gobierno promulgó en noviembre de 1982 la Ley 23517.

Mientras en el Transporte Terrestre con 8 camiones de 2400 Hp. transportaban 200 Tns., con los mismos 2400 HP., en el mar se pueden transportar 6000 Tns.

A ello habría que sumar, la modernización de los puertos y los núcleos laborales portuarios, así como el ahorro de mantenimiento de carreteras, que demanda tanto gasto al Estado.

Centro de Instrucción y formación de la Marina Mercante Nacional.

– Actualmente la ENAMM; es el Centro de Instrucción y formación de los Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

La ENAMM fue creada mediante el Decreto Ley Nº 18711 del 29–12–1970 como persona jurídica del derecho público interno del Sector Transportes y Comunicaciones.

Misión: Impartir formación técnica y capacitación al personal que debe operar los medios de transporte acuático con el fin de contribuir al desa-

rrollo de la Marina Mercante Nacional, de acuerdo con las directivas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Desde el año 1974 a la fecha, han egresado 16 promociones, en las especialidades de Cubierta e Ingeniería.

  A la fecha se han graduado en la ENAMM los siguientes Oficiales:

  300 Cubierta
  220 Ingeniería

  Los mismos que se encuentran trabajando en la empresas navieras nacionales, así como en la Marina de Guerra, como asimilados al Cuerpo de Guardacostas.

- El local de la ENAMM, está ubicado en Chucuito, con una capacidad para 250 cadetes. Cuenta con el número suficiente de aulas, laboratorios y locales que la convierten en una de las mejores de Sud–América.

  La ENAMM, cuenta con los siguientes laboratorios:

  – Electrónica
  – Electricidad
  – Comunicaciones y Radar
  – Idiomas
  – Estabilidad
  – Ingeniería Mecánica

- Cuenta asimismo con un moderno simulador de maniobras, para el entrenamiento de los Oficiales de Cubierta.

- La conducción y administración de la ENAMM desde 1970 está a cargo de Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

  La oficialidad egresada de la ENAMM constituye el principal sustento de la Reserva Naval.

Problemática de la Marina Mercante Nacional

a. La CVP, atraviesa una crisis económica y administrativa, desde hace muchos años atrás.

   La CVP, año tras año, ha generado pérdidas cuantiosas (en los últimos

5 años, un promedio de 20 millones de dólares anuales) y acumulando deudas a tal punto que se remató el "José Pardo" en puertos ingleses.

Como solamente tiene operativos 8 buques, tiene desatendidas todas las líneas a excepción del Japón. Estas líneas desatendidas, deberían ser cubiertas por las otras compañías navieras nacionales en virtud del D.S. 296.

b. Las razones de la crisis de la CPV.

Se debe a las siguientes causas:

1. Exceso de personal, para el número de buques que tiene (700 miembros en tierra y 600 embarcados) y 1000 cesantes, ocasionando un desembolso mensual de 100,000 dólares.

2. Existencia de 5 Sindicatos diferentes.

3. Unidades obsoletas e inoperativas (de 15 existen solamente 5 operativas).

4. Deficiente gestión gerencial y empresarial.

c. Las empresas navieras privadas, están pasando situaciones difíciles debido a que los D/S 009 y 010 de febrero de 1986 los discrimina del Comercio Internacional.

d. Como las líneas no cubiertas por la CPV, son asumidas por buques extranjeros charteados por la CPV, se pierde de 5 a 9 mil dólares diarios por fletamento de dichos buques (líneas que deberían ser cubiertas por Cías. Navieras Privadas Nacionales).

e. Nuestra Marina Mercante Nacional cuenta con buques anticuados y sin la capacidad de bodega, como para poder competir en el Comercio Internacional.

f. Los altos costos de operación, en los puertos nacionales, ha originado el encarecimiento desmedido, tal es así que el Callao, es el puerto más costöso en la Costa del Pacífico de América del Sur, siendo mucho más económicos y eficientes, Valparaíso y Guayaquil.

La planilla de ENAPU, alcanza un total de 5500 personas.

Mientras que en el Callao, un buque demora en descargar 5 días, en Valparaíso y Guayaquil sólo 1.5 días.

g. Las empresas navieras peruanas solo transportan el 35% de la carga que genera el comercio exterior; debiendo por lo menos transportar el 50% de dicha carga; ya que la CPV, no se encuentra en condiciones de poder transportar la carga preferencial que le otorga el Estado.

h. Falta una legislación actualizada que defina la política naviera del Estado, así como las medidas de protección a la Marina Mercante Nacional.

Estrategias de Desarrollo

1. Proponer a los poderes Ejecutivo y Legislativo la promulgación de 2 leyes básicas:

   a. Ley de Navegación o Ley General de Transporte Acuático.
   b. Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante.

2. Para el caso específico de la CPV, es necesario la reorganización total y la modernización total de sus unidades o la privatización a fin de que sea una empresa eficiente y competitiva en el mercado internacional.

3. Dictar los dispositivos legales, que permitan a las compañías navieras privadas, asegurar sus permisos de operación, rutas y volúmenes de carga, posibilitando así su desarrollo económico del país.

4. Restituir los D/L 18161 y 22202 para el crecimiento de la flota nacional.

5. Garantizar la existencia de servicios regulares a las Navieras Nacionales, independientes y paralelos a las líneas extranjeras de conferencia, tal como se establece en el artículo Nº 20 del D/S 012 del 13–5–66.

6. Designar una Comisión de alto nivel, integrada por representantes de la administración pública, armadores, sector transportes, Marina de Guerra, a fin de elaborar un proyecto de Ley de Cabotaje Marítimo y así permitir su desarrollo.

7. Modernizar las instalaciones portuarias del Callao y puertos principales, a fin de elevar su eficiencia y productividad.

8. Crear el Banco de Desarrollo Marítimo mediante el cual, se propicie la

adecuada canalización de créditos para proyectos marítimos de interés nacional.

9. Impulsar el comercio marítimo del Grupo Andino a fin de incentivar el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

10. Reestructurar el Sistema de Dirección y Control de la Marina Mercante, determinando claramente, la participación del Ministerio de Transportes y de la Marina de Guerra.

ANEXO 1

MARINAS MERCANTES AL 01-01-85

País	Unidades (Estatal)	TRB	Unidades (Privada)	TRB
Brasil	126	3'796,000	208	1'674,000
Argentina	82	916,000	86	1'103,000
México	58	754,000	39	588,000
Cuba	102	747,000	———	———
Venezuela	35	704,000	33	156,000
Perú	33	304,000	26	311,000
Ecuador	17	226,000	34	166,000
Chile	5	148,000	26	310,000
Uruguay	4	93,000	11	69,000
Paraguay	16	24,000	7	13,000
Nicaragua	2	12,000	———	———
Colombia	5	11,000	31	316,000
Bolivia	1	11,000	———	———
Guatemala	2	8,000	2	8,000
Costa Rica	2	3,000	1	6,000

ANEXO 2

DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARITIMO PERUANO 1971 – 1989

Año	Unidades	TRB	Edad Aprox.
1971	38	276,862	11.5
1974	40	311,837	10.8
1977	48	422,192	10.4
1980	50	466,214	12.9
1983	64	646,786	14.0
1986	52	544,926	13.7
1989	41	442,000	16.0

ANEXO 3

ESTRUCTURA DE LA FLOTA NACIONAL AL 31-12-89

Armadores Estatales	Unidades	TRB	Cap. Carga (TN)	Edad Promedio
CPV	10	119,000	263,000	17
Navacom	4	76,000	172,000	15
Transoceánica	4	67,000	143,000	9
Petroperú	5	8,000	19,000	18
Enafer	2	3,000	2,000	37
Privados				
Nav. Santa	3	54,000	107,000	13
Multimares	2	36,000	76,000	20
Nav. Humboldt	2	33,000	75,000	20
Consorcio Naviero	1	12,000	23,000	16
Napsa	2	12,000	27,000	24
Uniline	1	10,000	25,000	18
Imar	2	5,000	13,000	25
Manepsa	1	3,990	12,000	20
Transvan	1	1,600	———	12
Siruis	1	1,600	2,600	17

BIBLIOGRAFIA

- *Exposición del Ministro de Transportes en el CAEM 1983.*
- *Informe de la Misión de Cooperación Técnica de la ONU – Enero 1985.*
- *Legislación Marítima del Perú.*
- *Revista Perú – ERI Comportamiento de la Marina Peruana.*
- *Suplementos de "Horizonte Económico" del Diario Expreso – Abril– Mayo–Diciembre 1989 y 1990.*
- *Suplemento de "El Comercio" – años 1988 y 1989*



Clase Aparte

LA COMERCIAL AUTOMOTOR S.A.
Av. Nueva Tomás Marsano
N° 260 Surquillo - Lima
Telf.:452293 Fax: (51-14) 47-1844

KURT GEORGE AUTOMOTRIZ S.A.
Dionisio Derteano 140 San Isidro
Telf.:422850 - 422851
Fax: (51-14) 425835

AUTOTECNICA VEHICULOS S.A.
Av. Javier Prado Este 1155-1159
Lima 13 Telf.:756255 - 757800
Fax: (51-14) 717490

VOLVO DISTRIBUIDORA S.A.
Carretera Central Km. 6.5
Ate Vitarte - Lima Telf.: 942668 - 350630
Fax: (51 - 14) 371153

ENTREGA INMEDIATA

VOLVO



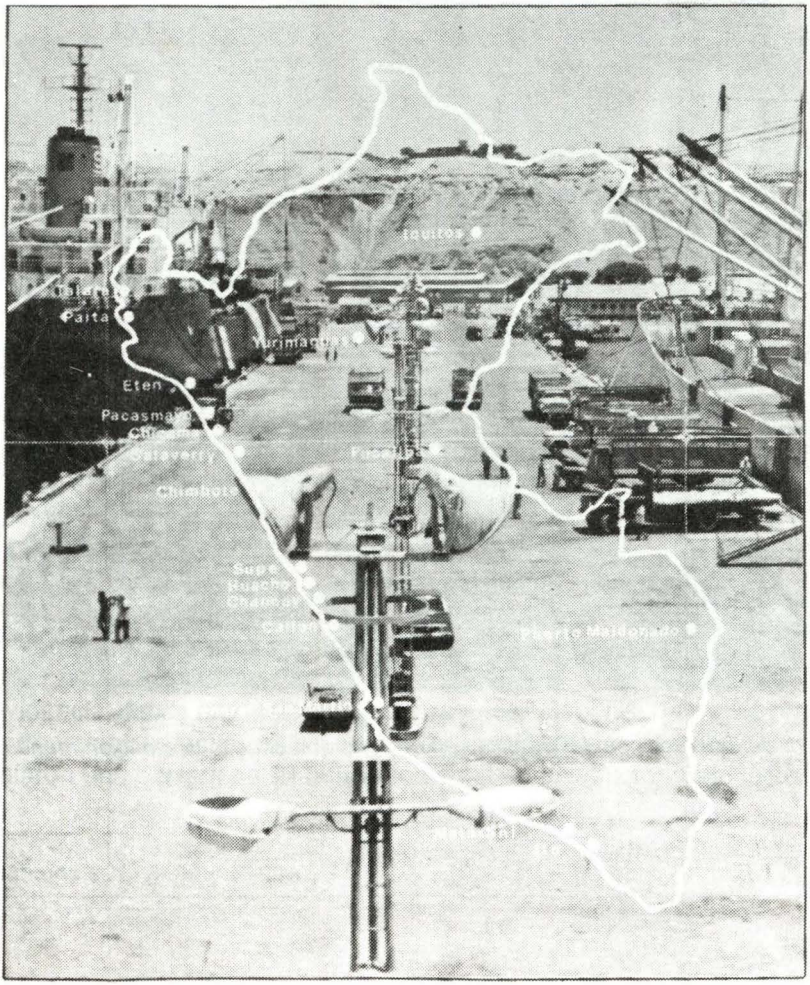
VOLVO 740 **Visite a su distribuidor más cercano.**

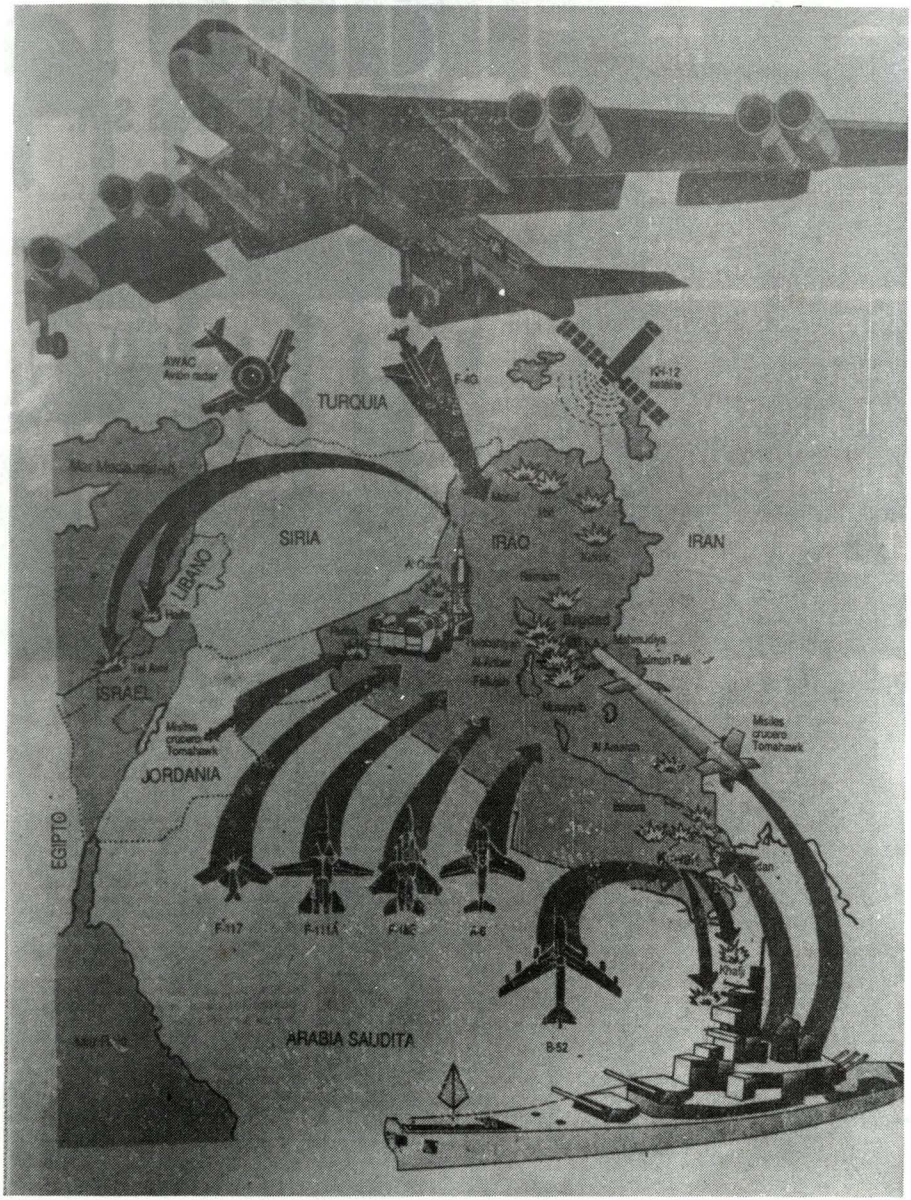
enapu s.a.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

TALARA	GENERAL SAN MARTIN
PAITA	ILO
ETEN	SUPE
PACASMAYO	MATARANI
CHICAMA	CALLAO
CHIMBOTE	IQUITOS (Fluvial)
SALAVERRY	YURIMAGUAS (Fluvial)
CHANCAY	PUCALLPA (Fluvial)
HUACHO	PUERTO MALDONADO (Fluvial)







Teatro de Operaciones del Conflicto en el Golfo que concitó la atención mundial.

Como ganamos la Guerra (*)

General Norman SCHWARZKOPF

Les prometí a todos ustedes hace unos pocos días que, en cuanto se presentara la oportunidad, les daría un informe detallado de lo que estábamos haciendo y, lo que es más importante por qué lo estábamos haciendo, y de la estrategia que hay detrás.

Comenzamos nuestro despliegue el 7 de agosto. Básicamente, con lo que nos enfrentamos inicialmente, fueron unos 200.000 iraquíes que se encontraban en Kuwait. Inicialmente desplegamos fuerzas defensivas de la 101, la 82 y 24 División de Infantería Mecanizada, además de la Tercera División de Caballería Blindada y, en esencia, las formamos al sur, detrás del destacamento especial saudita.

También había fuerzas árabes en ese sector, situadas en posiciones defensivas. Esencialmente comenzamos de esta manera:

A mediados de noviembre se tomó la decisión de aumentar las fuerzas, porque para este tiempo habían ingresado al área por vía aérea cantidades enormes de fuerzas iraquíes. Por consiguiente, aumentamos y reforzamos nuestras fuerzas.

Tomamos una decisión sumamente deliberada de alinear todas esas fuerzas dentro de la frontera, con proyección al norte hacia Kuwait. Así es que alineamos estas fuerzas para que pareciera que todas estaban alineadas directamente frente a las posiciones iraquíes.

En ese momento también contábamos con una presencia naval sumamente activa en el golfo, y nos aseguramos de que todo el mundo estuviera enterado de ello. Una de las razones por las cuales hicimos eso fue porque quedó muy en evidencia, desde el principio, que los iraquíes estaban sumamente preocupados por una operación anfibia que entrara por las costas para liberar Kuwait. Instalaron una barrera de infantería fortísima en ese sector y procedieron a

** (Tomado de "El Mercurio" 10–3–91)*

construir una extensa barrera que llegó a atravesar la frontera, serpenteando hasta llegar al sector lateral de Kuwait.

Básicamente, el problema con que nos enfrentamos fue que, cuando miramos las cantidades de soldados efectivos, nos dimos cuenta que las fuerzas enemigas realmente eran superiores a las nuestras en proporción de tres a dos. Y cuando se considera el nivel de personal de servicio de apoyo de combate con que contábamos, es decir, especialistas en logística y esa clase de servicios de apoyo, realmente se trataba de un índice de superioridad en términos de efectivos de combate de dos a uno. Además, ellos tenían unos 4.700 tanques en comparación con los 3.500 nuestros al finalizar la concentración de fuerzas, y tenían considerablemente más artillería que nosotros.

Cinco a uno

Creo que cualquier estudiante de estrategia militar les diría que para poder atacar una posición se debe contar con un índice de aproximadamente tres a uno a favor de las fuerzas atacantes. Y para poder atacar una posición que está fuertemente fortificada y protegida por barricadas, como fue el caso en esta situación, se debería contar con un índice de cinco a uno a favor de las fuerzas atacantes en lo que se refiere a soldados. De manera que pueden ver ustedes básicamente cuál era nuestro problema en ese momento. Nos excedían por un índice mínimo de tres a dos en cuanto a soldados efectivos, nos excedían en número en lo que a tanques se refería. Teníamos que idear alguna forma de cubrir la diferencia.

Creo que es muy importante que entiendan exactamente cuál fue nuestra estrategia. Lo que hicimos, desde luego, fue comenzar una extensa campaña aérea. Uno de los propósitos de esa extensa campaña aérea fue aislar a Kuwait, eliminando todos los puentes y líneas de abastecimiento que corrían entre los sectores norte y sur de Irak. Hicimos eso para impedir el ingreso de refuerzos y suministros al sector sur de Irak y a Kuwait.

También realizamos una campaña sumamente fuerte de bombardeo, y muchas personas se preguntaban: ¿Por qué un bombardeo tan extenso? He aquí la razón. Fue necesario reducir estas fuerzas a un nivel que las volviera más débiles, particularmente en la barrera construida en el frente de batalla por el que teníamos que atravesar. Continuamos con nuestras intensas operaciones navales porque queríamos que los iraquíes continuaran creyendo que íbamos a realizar una masiva operación anfibia en esta área. Muchos de ustedes recordarán el número de ensayos anfibios que realizamos, incluyendo el llamado Trueno Inminente *(Imminent Thunder)*; esa operación fue tratada extensamente por muchas razones. Pero continuamos realizando esas operaciones

porque queríamos que concentraran sus fuerzas, lo que efectivamente hicieron.

Creo que éste, probablemente, es uno de los aspectos más importantes. Como ustedes saben, desde el inicio eliminamos la fuerza aérea iraquí. Sabíamos que el enemigo tenía medios de reconocimiento sumamente limitados. Y por esta razón eliminamos su fuerza aérea; eliminamos, para los efectos prácticos, su capacidad de ver lo que estábamos haciendo aquí en Arabia Saudita. Una vez que eliminamos su capacidad visual, lo que hicimos puede describirse mejor como la jugada de "Ave María" en el fútbol americano. Creo que ustedes recuerdan que cuando el defensor está desesperado por anotar un "touchdown" al final del juego, lo que hace es pararse tras la línea central y de repente todos y cada uno de sus receptores se apartan corriendo de él... hacia un lado y todos corren por la cancha tan rápidamente como pueden hacia la meta. Y el defensor sencillamente lanza la pelota.

En esencia, eso es lo que hicimos. Sabíamos que ya no nos podía ver; ejecutamos un movimiento masivo de tropas hasta llegar al extremo occidental, porque en ese momento sabíamos que todavía se encontraba firmemente afianzado en esta área con la gran mayoría de sus fuerzas y que, una vez que se hubiera comenzado la campaña aérea, no tendría la capacidad de neutralizar esta maniobra, aún cuando se diera cuenta de que, efectivamente, la habíamos hecho.

Había algunas tropas adicionales en esta área, pero no tenía la capacidad ni el tiempo para construir la barrera descrita por Saddam Hussein, como una barrera antitanque absolutamente impenetrable que no podría atravesar absolutamente nadie. Creo que ésas fueron sus palabras.

De manera que se trataba de una maniobra absolutamente extraordinaria. No puedo recordar ningún caso en los anales de la historia militar en que se haya transportado esta cantidad de fuerzas militares a una distancia tan grande para situarse en una posición y poder atacar.

Pero lo primordial –y creo que es sumamente importante recalcar este punto– son estas bases de logística (señala el mapa). No sólo transportamos las tropas hasta ese punto, sino que también transportamos miles y miles de toneladas de combustible, de municiones, de repuestos, de agua y de alimentos, porque queríamos contar con suficientes suministros para que, si lanzábamos la operación y nos enfrascábamos en una batalla a todo vapor, lo cual era del todo factible, tendríamos suficientes suministros para aguantar 60 días.

Se trata de un logro absolutamente gigantesco. Y tengo que reconocer los



méritos de nuestros expertos en logística y transporte que lo pudieron lograr, así como el excelente apoyo que recibimos del gobierno saudita y de los miles y miles de transportistas procedentes de diferentes países.

Destrucción masiva

Pero como resultado de lo anterior, para el 23 de febrero, lo que encontramos fue la siguiente situación: los frentes de batalla se habían desgastado a tal punto que todas estas unidades se encontraban a un nivel del 50 por ciento. Básicamente, el segundo nivel que tuvimos que enfrentar –y éstos fueron los efectivos sumamente entrenados que nos preocupaban– se habían desgastado a un nivel de entre el 50 y 75 por ciento. Aunque todavía nos quedaba la Guardia Republicana. Continuamos atacando los puentes para estar absolutamente seguros de que no ingresaran más refuerzos al campo de batalla. Esta era la situación al 23 de febrero.

Colocamos efectivos de las Fuerzas Especiales muy adentro del territorio enemigo. Realizaban operaciones de reconocimiento estratégico que nos dejaban saber lo que ocurría. Eran nuestros ojos allí.

Así amaneció la mañana del 24. Nuestro plan, inicialmente, había sido comenzar por acá (señala en el mapa) y hacer exactamente lo que los iraquíes creían que íbamos a hacer, y eso era entablar la lucha de frente en su sector más fuertemente defendido. Simultáneamente, lanzamos amagos anfibios y ataques navales en esta área para que continuaran pensando que íbamos a atacarles a lo largo de la costa y, por consiguiente, fijaran sus fuerzas en esta posición. Nuestra esperanza era que, al fijar las fuerzas en esta posición y con este ataque básicamente mantendríamos las fuerzas aquí y ellos no sabrían lo que sucedía en este sector. Creo que logramos muy bien nuestra meta.

A las cuatro de la mañana, los infantes de marina, la Primera y la Segunda División de Infantería de Marina lanzaron ataques a través del sistema de barreras. Los acompañaron la Segunda División –la Brigada de los Tigres de la Segunda División Blindada del Ejército de los Estados Unidos. Al mismo tiempo, dos destacamentos especiales sauditas también lanzaron una operación de penetración a través de esta barrera. Pero mientras ellos lo hacían, a las cuatro de la mañana la Sexta División Blindada Francesa, acompañada por una brigada de la 82 División Aerotransportada, también lanzó un ataque terrestre a su objetivo en el campo de aterrizaje Al Salman. Y nos atrasamos un poco, pero para las ocho de la mañana la 101 División Aerotransportada lanzó un ataque aéreo a posiciones muy adentro del territorio enemigo para establecer una base operativa avanzada en esta posición.

Permítanme decir algo de cada una de estas maniobras. Primero, las fuerzas sauditas, en la costa oriental, realizaron una tremenda labor. Se enfrentaron contra un sistema de barreras muy resistente. Penetraron la barrera de manera sumamente eficaz, emprendieron su marcha de manera agresiva y continuaron atacando a lo largo de la costa.

Tengo que reconocerles méritos especiales a las dos divisiones de infantería de marina. Si empleamos palabras como "brillante" realmente sería una descripción insuficiente de la labor absolutamente soberbia que realizaron al abrir una brecha en la llamada barrera "impenetrable". Se trata de una penetración militar clásica, absolutamente clásica, de una barrera sumamente resistente construida con campos de minas, alambre de púas y trincheras de fuego. Atravesaron la primera barrera como si fuera agua y, luego, pasaron a la segunda línea.

Aún cuando estaban bajo fuego de artillería en ese momento, continuaron abriendo esa brecha. Luego enviaron a las dos divisiones por allí a toda velocidad. Una operación absolutamente soberbia, tomada de los libros de texto. Creo que en el futuro será estudiada durante muchos años como la forma correcta de realizar una operación de este tipo.

También quisiera decir que los franceses realizaron una labor excelente al desplazarse rápidamente para eliminar su objetivo. Su éxito fue total, lo mismo que la 101 (División Aerotransportada). Y siempre contábamos con las Fuerzas Especiales situadas en esta área.

Lo que encontramos fue que, apenas penetramos estos obstáculos aquí y comenzamos a ejercer presión, empezamos a recibir un elevado número de soldados enemigos que se rendían. Creo que hablé esa noche cuando brindé informes acerca de los acontecimientos de la noche del 24. También encontramos que las fuerzas en este sector recibían cantidades elevadas de soldados que se entregaban, logrando muchos éxitos en sus operaciones.

Nos preocupaba el clima. Resulta que se volvió malo el día siguiente y nos inquietaba el comienzo del ataque aéreo. También comenzábamos a enterarnos de numerosas atrocidades –del tipo más incalificable– cometidas en el centro de la ciudad de Kuwait, incluyendo la destrucción de la planta de desalinización de agua.

Basados en lo anterior y en la situación que se desarrollaba, decidimos que, en lugar de esperar hasta la mañana siguiente para desplazar las fuerzas restantes, procederíamos esa misma tarde.

Así que esa era la situación que imperaba en la tarde del 24. Los infantes de marina continuaron logrando enormes avances, pasando por la brecha abierta y desplazándose rápidamente hacia el norte. El destacamento especial saudita en la costa oriental también avanzaba rápidamente hacia el norte, con buenos resultados.

Desplazamos otra fuerza egipcio–árabe y otra fuerza saudita. Lo hicimos para penetrar la barrera, pero también para lograr que el enemigo continuara creyendo que estábamos haciendo exactamente lo que él quería, es decir, lanzar un ataque frontal contra un sistema de barreras sumamente difícil –y una misión muy, pero muy dura para estas tropas.

Avance incontrarrestable

Pero, al mismo tiempo, lo que hicimos fue continuar atacando con los franceses. Lanzamos un ataque con la totalidad del Séptimo Cuerpo por donde pasó la Primera División de Infantería, atravesando un obstáculo y una barrera de campos de minas y estableciendo una brecha considerable a través de la cual pasó la Primera División Blindada de las fuerzas británicas.

Al mismo tiempo, desplegamos la Primera y la Tercera División Blindada.

Como resultado de nuestro plan de engaño y la forma en que surtió efecto, ni tuvimos que preocuparnos por una barrera, sino que sencillamente pasamos alrededor del enemigo y, en poco tiempo, nuestras fuerzas estaban detrás de él.

La 24 División Mecanizada también se desplegó en el sector del extremo oeste. Debería hablarles acerca de la 101, porque se trata de un punto importante. Una vez que la 101 había establecido su base operativa avanzada, procedió a desplegarse hacia el valle de los ríos Tigris y Eufrates. Todavía hay muchas personas que dicen que el objetivo de Estados Unidos fue conquistar Irak y causar el derrumbe de ese país.

Señoras y señores, cuando estábamos a 150 millas de Bagdad, y no había nadie entre nosotros y Bagdad, de haber sido nuestra intención tomar Irak, destruir e invadir el país, lo podríamos haber hecho prácticamente sin resistencia desde la posición que ocupábamos en ese minuto. Pero ésa no era nuestra intención.

Nunca dijimos que lo fuera. Nuestra intención era, sencillamente, sacar a los iraquíes de Kuwait y destruir la potencia militar que había ingresado a ese país.

Así que esta era la situación en la tarde del 24 de febrero.

Las operaciones de los dos días siguientes procedieron exactamente en la forma programada. Las fuerzas sauditas continuaron logrando grandes avances por el flanco oriental, absorbiendo parte de la presión ejercida contra los infantes de marina. Las Fuerzas Especiales se desplegaron y comenzaron a ejecutar pequeñas operaciones marítimas para ayudar a despejar las minas, pero también para amenzar los flancos y continuar haciendo que las fuerzas enemigas pensaran que, en efecto, íbamos a montar operaciones anfibias.

Las fuerzas sauditas que entraron y tomaron estos dos objetivos iniciales cambiaron su rumbo para luego avanzar hacia la ciudad de Kuwait. Las tropas británicas entraron y continuaron atacando por este costado. Y, por supuesto, el Séptimo Cuerpo también se sumó al ataque. La 24 División de Infantería se desplegó en una maniobra increíble para atravesar todo el valle del Tigris y el Eufrates y procedió a bloquear la única ruta de escape que quedaba, puesto que continuábamos asegurándonos de que los puentes se mantenían inutilizados. De manera que no había salida una vez que la 24 División de Infantería se encontraba en esta área y mientras la 101 continuaba operando.

Una vez que las tropas francesas lograron todos sus objetivos, se establecieron en una posición protectora de flanqueo para asegurar que fuera imposible

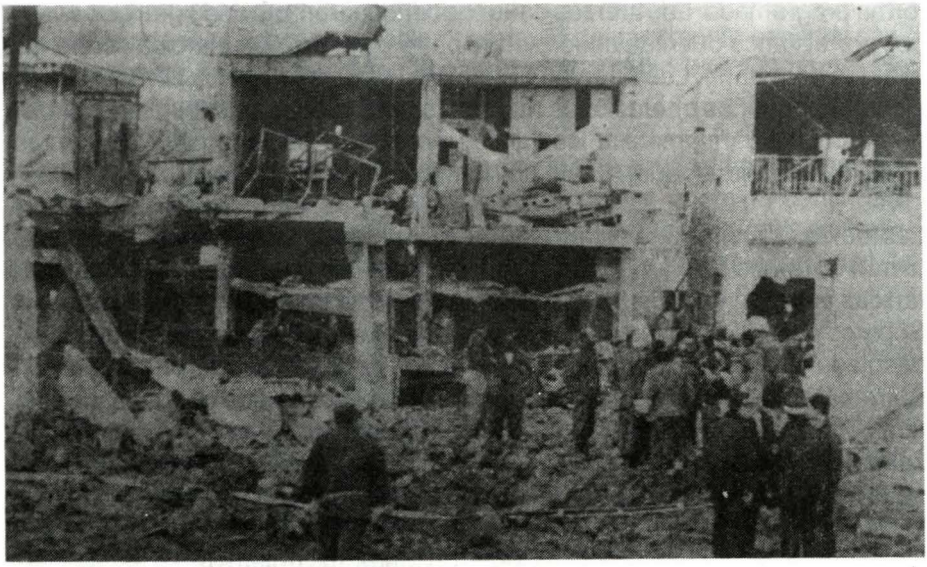
que fuerzas enemigas nos atacaran por el flanco. Para este momento, habíamos destruido o vuelto totalmente inoperativas más de 21 divisiones iraquíes.

El 25 de febrero, teníamos una sólida barrera a través del sector norte, que constaba de las unidades del 18 avo Cuerpo Aerotransportado que atacaron directamente hacia el este. Por aquí también teníamos una sólida barrera de efectivos del Séptimo Cuerpo, que también atacaban directamente al este. Las fuerzas contra las cuales estaban luchando ahora eran las fuerzas de la Guardia Republicana.

Repito que ése fue un día muy importante, cuando las fuerzas árabes que avanzaban desde el occidente y el oriente se unieron e ingresaron a Kuwait. La Primera División de Infantería de Marina continuaba en control del aeropuerto internacional de Kuwait. La Segunda División de Infantería de Marina se mantenía en una posición donde impedía la salida de tropas enemigas de la ciudad de Kuwait.

Hasta la fecha, habíamos destruido o vuelto inoperantes más de 29 divisiones. No me gusta decir destruido porque eso da una imagen de que hemos matado absolutamente a todos sus integrantes y no es lo que hicimos.

Y las puertas estaban cerradas. Ya no había salida. Desde luego, manteníamos nuestra abrumadora superioridad en términos de poderío aéreo. Las fuerzas aéreas han hecho una tremenda labor desde el principio hasta el final



al dar apoyo a las terrestres. También recibimos un gran apoyo de la fuerza naval, tanto en la forma de cañoneo naval como en el apoyo de los portaaviones. Esa era la situación al final del tercer día de operaciones.

La paz no se logra sin un precio. Y este precio han sido las bajas norteamericanas sufridas hasta la fecha. Como ustedes pueden ver, éstas fueron las bajas que sufrimos en la guerra aérea. Luego, claro está, tuvimos el terrible infortunio del ataque de un misil Scud la otra noche, el cual, de nuevo debido a que el arma funcionó mal, produjo muertes, desafortunadamente. Estas son las bajas sufridas hasta la fecha en la guerra terrestre.

La pérdida de una sola vida humana es intolerable para todos nosotros que estamos en las fuerzas militares. Pero yo les diría que las bajas, considerando la labor que se ha realizado y el número de fuerzas involucradas constituyen casi un milagro en términos de que son poquísimas. Nunca será un milagro para las familias de esas personas, pero lo constituye.

Así que esto ha sido lo que ha pasado con los iraquíes. Comenzaron con más de 4.000 tanques. Más de 3.000 de esos tanques fueron destruidos o capturados. También destruimos casi totalmente la capacidad ofensiva de las fuerzas iraquíes en Kuwait.

El número de vehículos blindados destruidos es sumamente elevado y, desde luego, ustedes pueden ver que causamos grandes daños a sus fuerzas de artillería..

Tomamos más de 50.000 prisioneros de guerra.

Ese es el tipo de actividad que se realizaba en el campo de batalla. No es un juego de Nintendo. Es un campo de batalla muy peligroso donde se arriesga la vida en todo momento. Tenemos allí a muchos grandes héroes de quienes todos deberíamos estar muy, pero muy orgullosos.



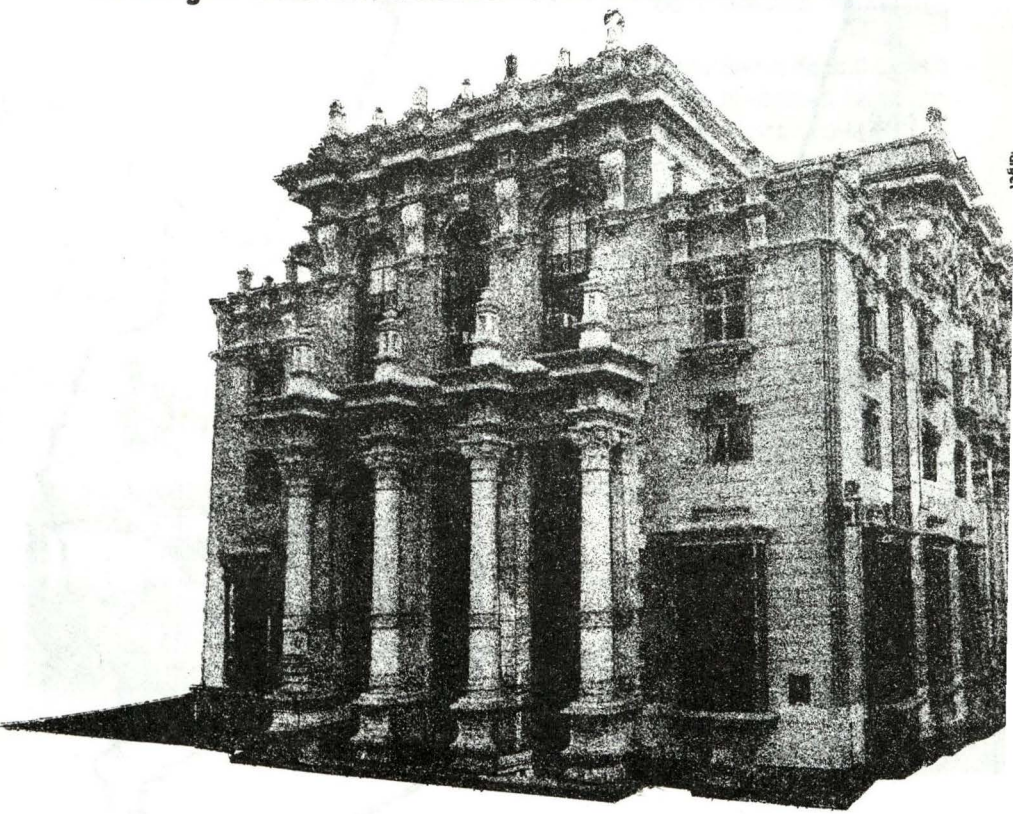


EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
VENTAS MOLINO: 29-3600
Mariscal Miller 450 – CALLAO

FABRICA DE FIDEOS COGORNO
VENTAS FIDEOS: 65-0778
AV. VENEZUELA 120 – La Perla

AL CRUZAR ESTAS PUERTAS UD. ENCONTRARA TODO UN MUNDO FINANCIERO A SU SERVICIO

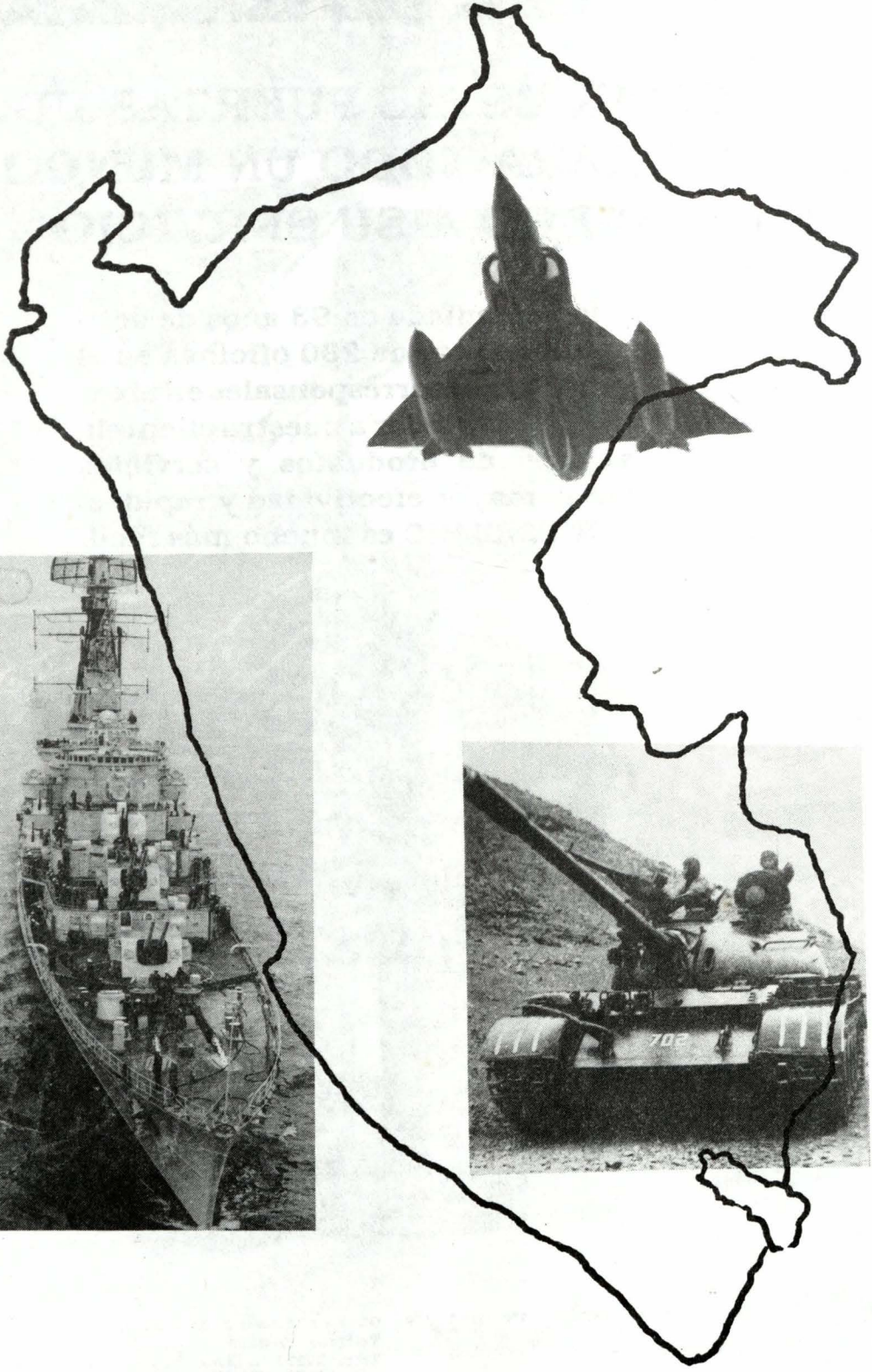
La experiencia acumulada en 93 años de actividad bancaria, con más de 200 oficinas en el país y con cerca de 500 corresponsales en el exterior, nos permiten brindar a nuestra clientela una amplia gama de productos y servicios bancarios con la mayor efectividad y rapidez. Trabajar con INTERBANC es mucho más fácil.



Interbanc

¡Con INTERBANC es mucho más fácil!

Oficina principal: Jr. de la Unión 600 – Lima.
Teléfono: 27–3850.
Telex: 25270 PE LIMA
25703 PE LIMA
20214 PE LIMA
FAX : 273203 – 279937



La Seguridad

Contralmirante A.P. (r) Julio DE LOS RIOS Rozas

Definir el concepto de seguridad es tarea compleja, al entrañar diferentes matices de interpretación. Si nos remontamos un poco a la historia, encontramos que las ideas en torno a Seguridad Nacional significaba esencialmente seguridad militar; y, es consecuencia el concepto se restringía al Dominio Militar.

Actualmente este concepto ha asumido dimensiones más amplias que han rebasado el concepto de Seguridad Militar e involucra el juego de todos los factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos y militares de un país.

El problema de la seguridad asume, en tal sentido, el problema de la defensa que, como todos sabemos, no es sólo pasiva ni excluye el ataque. La seguridad es tan importante en paz como en guerra, porque es obvio que la guerra puede perderse en la guerra incruenta de la paz. De ahí es que se concibe la seguridad no como algo privativo de una futura contingencia bélica sino como cosa siempre actual que gana batallas no sólo durante las hostilidades sino también en el transcurso del más o menos agitado período que precede a las mismas.

Carece de sentido hablar de seguridad si no se piensa, a la vez, en una posible agresión y como esa posible agresión está perfectamente configurada, podemos sin más y en consecuencia, definir la seguridad de un Estado como: "El conjunto de medidas conducentes a evitar que el Estado sea víctima de una agresión enemiga, esperada o por sorpresa e impedir que si esa agresión se produce, tenga éxito".

Características de la seguridad

La naturaleza de la seguridad, hace que tenga características definidas. Estas son:

a. Es permanente, ya que su accionar abarca períodos y situaciones de paz y guerra.

b. Es dinámica, ya que cambia constantemente de acuerdo con la situación

y avance tecnológico.

c. Es global, porque abarca todos los dominios de la Defensa Nacional, lo cual la hace muy compleja.

Naturaleza de la seguridad

a. La seguridad es integral, porque abarca el campo externo y el interno.

b. Es de naturaleza política, porque constituye una decisión política del gobierno de turno.

Clasificación de la seguridad

La seguridad de un ente político se puede clasificar en exterior, según se encuentren las bases de partida de la agresión, dentro o fuera respectivamente, del país "asegurado".

La seguridad, tiene diferentes matices de interpretación cuyas diferencias se reflejan en el margen que le corresponde en el todo de la política, en los esquemas de análisis, en el sistema de ideas y en las estructuras orgánicas que en la sociedad y en el Estado, toman a su cargo esta parte de la conducción nacional.

Como ejemplo, podemos fijar nuestra atención en diferentes definiciones que muestran que no hay uniformidad con respecto a su alcance y contenido. Se ha definido la seguridad, como:

a. "Las condiciones que determinan la paz como objetivo y la certeza de no ser agredido".

b. "El poder, las previsiones legales, estructuras, organismos y las actividades tendientes a proteger el desarrollo de los Objetivos Nacionales contra la agresión o amenaza de agresión, en condiciones de impedirlas, neutralizarlas o rechazarlas".

c. "Es la garantía y capacitación del potencial de la Nación para el logro de los fines del Estado y la preparación del país para la guerra, en el extremo de la agresión".

d. "Es la situación en la cual el dominio territorial, el orden social, la independencia política, los derechos y los intereses vitales de la Nación y el logro de sus objetivos, se hallen libres de cualquier amenaza substancial

de agresión procedente de fuerzas internas o externas y, si la agresión se consuma, que el país cuente con medios para dominarla".

e. La seguridad nacional es la situación en la cual los intereses vitales de la Nación se hallen a cubierto de interferencias y perturbaciones substanciales".

Aquí, lo importante es la determinación de los "intereses vitales". La inseguridad proviene de "interferencias y perturbaciones substanciales", es decir, importantes, que afecten la vida o muerte de la Nación.

De ahí, que la seguridad sea universal y natural, lo demuestra su existencia y vigencia en todos los pueblos del mundo y en todas las épocas históricas con todas las filosofías sociales y en todas las teorías políticas, cualquiera que sea el grado de evolución y de su cultura. Lo que varía son las circunstancias en que se manifiesta y el conocimiento que el hombre descubre de sus relaciones con los elementos y factores de la política.

El CAEM, expresa: "La seguridad nacional no es otra cosa que la garantía que un Estado proporciona a la colectividad de preservar su soberanía para mantener su libertad de acción y alcanzar sus objetivos nacionales".

El concepto fundamental es que los Estados tratan de alcanzar y preservar sus OONN. En las acciones para alcanzarlos o mantenerlos, se pueden generar antagonismos, tensiones sociales, amenazas y áreas de conflicto provenientes del exterior o surgidas en el interior de un Estado. Es en este marco de conflictos en donde los intereses y aspiraciones de los Estados se interponen con frecuencia, pudiendo eventualmente conducir a un conflicto armado. También ocurre que los intereses de los Estados concuerden para la defensa común de OONN similares. Ninguna Nación podría pretender asegurar con plenitud el bienestar de su pueblo, sin crear condiciones esenciales que lo garanticen. De ahí, surge la necesidad vital de contar con una Política de Seguridad Nacional.

El concepto de seguridad, ha estado presente desde el principio de la vida de los Estados. Con uno u otro nombre, siempre ha estado ahí.

Por estas razones, muchas personas no comprenden su verdadero significado; peor, aún, confunden Seguridad Nacional con Defensa Nacional y piensan que los únicos responsables de aquella son las Fuerzas Armadas y del Orden, no cabiéndole participación alguna a la civilidad. También es conveniente disipar el error conceptual o generalizado, de aquellos que ven o creen ver en la Seguridad Nacional, conceptos de corte totalitario o belicista.

Desde el punto de vista sociológico, la noción de seguridad vinculada al término protección, se relaciona con el hombre y con el grupo social, independientemente del grado de complejidad que dicho grupo tenga. Desde esa perspectiva, en la psicología y en la sociología deberíamos encontrar una base suficiente para establecer una precisión conceptual.

Desde la época de Platón, en el mundo occidental se ha establecido analogías entre el hombre y la comunidad; en consecuencia, parece razonable proponer un paralelo entre ambos órdenes para efectos de un somero análisis. El proceso característico de la vida y del grupo social incluye una secuencia de fenómenos íntimamente ligados entre sí, donde compiten tendencias, necesidades, percepciones, vivencias y acciones de diversas características y orden.

Entendemos a toda tendencia como una cualidad natural que proporciona capacidad al individuo o al sistema socio–cultural, para persistir en un cierto tipo de conducta independiente de algunos cambios que se produzcan en su entorno. Así visto, resulta que la tendencia asume el papel de un impulso, con la constitución del grupo social o durante la evolución de estos.

Una tendencia fácil de identificar, es la tendencia a la autoconservación, que se da tanto en el individuo como en el grupo y que se extiende a cuanto le es propio.

Por otro lado, toda tendencia requiere satisfacción, es decir, una vez presente, la aparición de una necesidad es coetánea. Luego, en muchos casos, las tendencias adoptan la característica de requerimientos imperiosos, importantes para la sobrevivencia, la evolución y el perfeccionamiento del hombre o del sistema.

De esta manera, junto a la tendencia de la autoconservación, aparece natural y simultáneamente, la necesidad de protección. En tanto el individuo o el grupo tengan conciencia de la necesidad de un cierto grado de protección frente a riesgos, presentes o eventuales, estarán respondiendo a la tendencia inicial y buscarán un cierto grado de seguridad frente a dichos riesgos.

La toma de conciencia a que se ha hecho referencia, implica la existencia de la percepción.

Este fenómeno, intelectualizado, tiene por lo menos tres connotaciones importantes:

– Percibir una necesidad, significa plantear objetivos tácitos o implícitos,

cuyo enunciado implica la satisfacción de dicha necesidad.

- La satisfacción de toda necesidad o logro del objetivo que tal satisfacción conlleva, se encuentra ubicada en el futuro; en consecuencia, existe una vinculación entre la fenomenología de la percepción –en tanto la solución de los problemas percibidos está en el futuro– y la planificación, entendida está como ciencia, también relacionada con el devenir.

- Por otra parte, la esencia de la percepción radica en el orden individual, tanto en la utilización de los sentidos externos e internos como en la racionalidad misma. El grupo social, para percibir, requiere disponer de organismos de información; en el área militar, por ejemplo, los responsables de la función de inteligencia son los encargados de percibir el entorno del sistema en cuanto es de su competencia castrense.

El cuadro se completa con otras dos etapas importantes; la primera se relaciona con la acumulación de experiencia del individuo y del grupo; la otra, con la calificación de lo vivido para efectuar una proyección del individuo o del grupo hacia lo por vivir. En esta etapa vivencial aparece, naturalmente, la toma de decisiones, que es el paso precedente a la acción, etapa última que se manifiesta a través del hacer del sistema socio–cultural.

En definitiva, cabe destacar que toda secuencia iniciada en las tendencias y fiscalizada en la acción, resume muy simplificadamente lo que en comienzo llamamos proceso característico del individuo o del grupo humano.

Para nuestros fines específicos, interesa resaltar como la necesidad permanente de seguridad que aparece tanto en el hombre como en los sistema socioculturales, con caracteres de una seguridad que requiere ser satisfecha, minimizando los riesgos presentes y futuros. En el caso de un estado–nación, la satisfacción de esta necesidad permanente ha ido asumiendo con el tiempo, rasgos institucionalizados más definidos, generando el ejercicio de funciones que proporcionen niveles adecuados de protección para posibilitar la evolución y progreso de la comunidad.

En el contexto señalado, la noción de seguridad nacional fluye, como: "Una necesidad del estado–nación, que se satisface a través de una función política destinada a prever y superar riesgos que puedan lesionar severamente el logro de sus objetivos".

Seguridad y la teoría del conflicto

Desde un punto de vista lingüístico, la acepción seguridad asociada a la noción

de protección, se precisa diciendo que es: "Todo aquello exento de riesgo".

Mirando el asunto desde una perspectiva nacional, debe reconocerse que las sociedades transcurren por experiencia histórica, caracterizadas por la presencia de un cierto grado de inseguridad variable, cuya expresión más típica está dada por la existencia de conflictos de muy diversa naturaleza e intensidad.

De aquí la presencia de riesgos puede extenderse como consecuencia de conflictos en los cuales tienen su origen.

Para que haya conflicto, es preciso que exista:

1. Objetivos en disputa.

2. Una contraparte con voluntad independiente, de modo tal que la posibilidad que tenga una de ellas de lograr sus propósitos depende, en grado considerable, de las decisiones y conductas que adopte la otra.

3. La intención y comportamiento de una o de ambas partes, destinadas a destruir, herir, frustrar o consolar a la otra. En un sentido genético, todo conflicto refleja en sus diversas formas una lucha por el poder, de modo tal que el beneficio de cada parte sólo es alcanzable a través del perjuicio inevitable de la otra.

No obstante, muchos autores amplían el concepto de conflicto hasta alcanzar el proceso de su génesis, en su latencia, comprendiendo aquellas situaciones que dentro del universo social implican valores no compatibles o contradictorios y que por ello prejuzgan un conflicto. De este modo, el concepto puede extenderse a "aquellos conflictos latentes que objetivamente pueden preverse".

Luego, el proceso social normal existirá cada vez que dos o más unidades sociales participen, cuando menos, de una relación psicológica antagónica de interacción. En este marco aparece una gran variedad de conflictos que van desde antagonismos emocionales o intereses competitivos, hasta el conflicto armado.

Teniendo presente la noción de conflicto, se trata de precisar mejor el concepto de seguridad nacional diciendo que es: "Una necesidad del estado–nación que se satisface a través de una función política destinada a prever y superar conflictos que puedan colocar en riesgo serio al logro de los objetivos".

Conclusiones

Del análisis precedente, destaca el carácter de "necesidad social" que es propio del concepto de seguridad del estado–nación, y, por tanto, consubstancial a él. Una vez presente esta necesidad trascendente y referida a la globalidad del sistema socio–cultural a lo largo de toda su existencia, es evidente que sólo podrá ser satisfecha a través de la aplicación de una función política permanente. La historia de la humanidad es en medida importante, la historia de los conflictos de muchas índoles que han caracterizado los rasgos de su evolución a través de los tiempos. La necesidad de protegerse adecuadamente de tales conflictos hizo aparecer muy pronto la noción de seguridad. En muchos casos, la seguridad de uno implica inseguridad en su entorno, Así surge también otra fuente de conflictos respecto de los cuales cabe el propósito de defenderse. Las carreras armamentistas son ejemplo típico de este fenómeno.

Por otra parte, como consecuencia directa de los argumentos desarrollados, es preciso aceptar que el concepto de seguridad nacional carece de carácter utilitario en el sentido de ser instrumento al servicio de intereses parciales. En otras palabras, no es dable considerar a la seguridad internacional o a la nacional, como medio para actuar, por ejemplo, contra el marxismo o que pueda ser herramienta al servicio de los militares para hacerse del poder y perpetuarse en él.

Desde otro punto de vista, es preciso señalar que entre las muchas definiciones de seguridad, las hay tan numerosas que fijan su género próximo en términos tales como una capacidad, estado y grado de garantía.

También es frecuente encontrar definiciones de seguridad nacional referidas al papel que le corresponde jugar frente a amenazas, antagonismos o perturbaciones. En tanto todos estos conceptos no son sino expresiones o consecuencia de conflictos existentes, se hace evidente que si se incluye en la definición una causa genérica ampliamente estudiada en sociología como teoría del conflicto, ésta se hace más racional y se inserta de inmediato en una categoría científica de amplio respaldo.

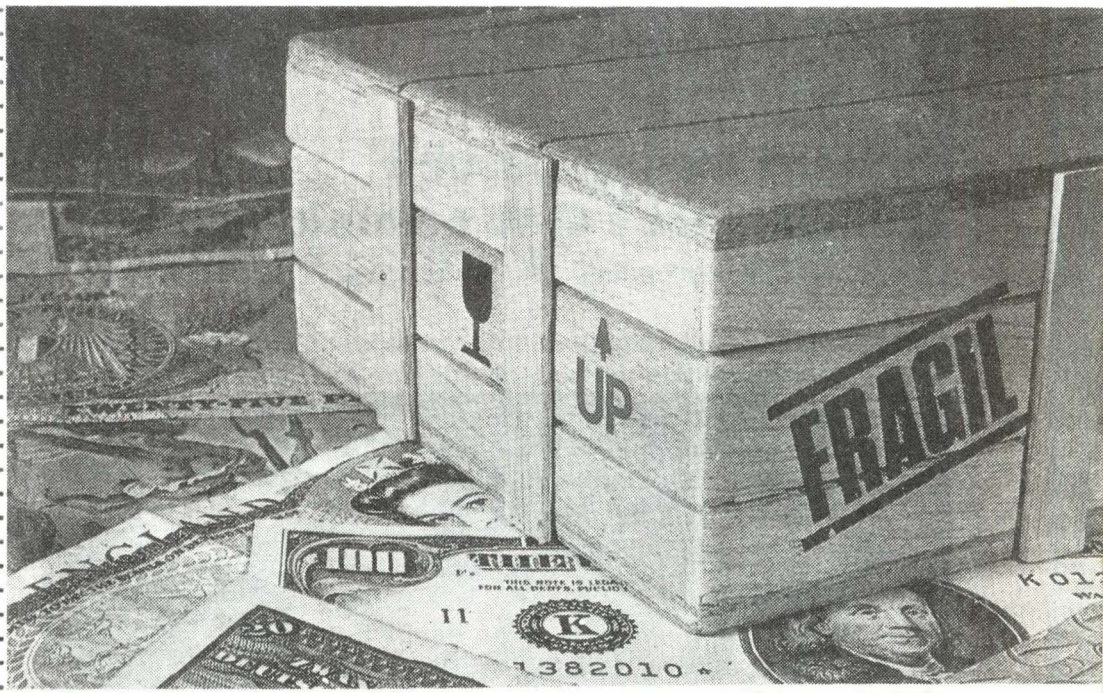
Por los argumentos desarrollados, queda claro que el concepto de seguridad nacional carece de todo carácter coyuntural. Por esta razón, no es instrumento destinado a superar situaciones puntuales y transitorias. El concepto de seguridad nacional es un concepto desvinculado de las situaciones políticas y así ha sido siempre, independientemente de lo tácito que haya sucedido en muchas naciones en el pasado.

El fundamento mismo de la seguridad nacional parece estar inscrito en cada

hombre en la forma de valores morales que lo identifican con cuanto constituye la nación en el pasado, en el presente y en el futuro. La riqueza de estos sentimientos es, en definitiva, la verdadera medida del grado de seguridad que podrá alcanzar la colectividad y ello se pondrá a prueba al enfrentar el desafío que amenace no sólo la integridad física del pueblo, lo que resuelve básicamente la defensa nacional, sino contra su identidad y destino nacionales, aspectos que, sí es, la esencia de la seguridad nacional.



SUS EXPORTACIONES A TIEMPO.

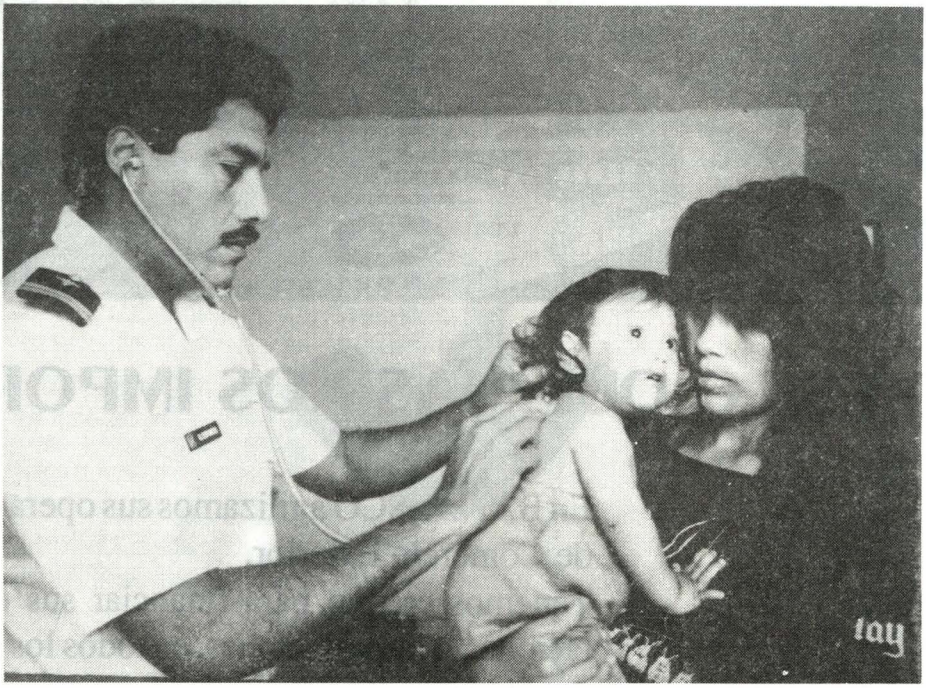


ESO ES LO QUE MAS NOS IMPORTA.

En BANDESCO agilizamos sus operaciones de Comercio Exterior.
Tenemos crédito para financiar sus exportaciones o importaciones, en todos los países del mundo.
Converse con nuestros gerentes y compruebe que sus negocios de Comercio Exterior se hacen a tiempo.
Y eso, para nòsotros, es lo más importante.

Bandesco

La nueva era en banca.



Fundamental presencia del personal de Sanidad de la Marina de Guerra del Perú en la solución de la problemática de salud poblacional.

Educación para la salud; un compromiso de la Fuerza Armada

Capitán de Fragata SN (M.A.) Oscar BUTLER Blacker (*)

Me imagino, cada vez que observo a un nuevo grupo de reclutas, a jóvenes que pueden actuar como entes multiplicadores de los principios fundamentales de salud, ya que, en lo que corresponde al período de aprendizaje que tienen al ingresar a una institución castrense, hace propicia la oportunidad para que les sean impartidos los conocimientos adecuados que los convertirán en promotores de la salud en los diversos medios en que se desarrollan.

La falta de información que tiene nuestra población en lo que corresponde a salubridad, hace que se mantenga aún los niveles epidémicos del cólera y de otras enfermedades, que sin llegar a serlo, podrán resolverse sólo con una información iterativa de los mecanismos esenciales de salubridad a las personas ubicadas en dichas zonas marginales, ya que los medios económicos del Estado no alcanzarían para mantener un programa educacional de Promotores Civiles que puedan resolver en cierta forma nuestra problemática de salud poblacional.

Ninguna institución mejor que las Fuerzas Armadas, para que puedan actuar con su personal como agente multiplicador de salud, ya que tienen los recursos humanos necesarios, provenientes de las distintas regiones del país y que están efectuando el Servicio Militar Obligatorio, y son las personas adecuadas, las cuales promoverán la "salud" hacia los lugares más apartados. La mayoría de ellos son conocedores de las enfermedades endémicas de sus regiones, y la única forma de cambiar esta realidad es dándoles la oportunidad para que se conviertan en "focos de dispersión de reglas sanitarias" para su familia y el grupo social que les rodea.

Así, una vez organizada la población, será posible brindarles charlas sobre prevención y tratamiento primario de las enfermedades, dentro de su comunidad.

* *Cirujano General, Médico Aeronáutico.*
Jefe de la Oficina de Medicina Aeronáutica y del Departamento de Sanidad Aeronáutica de la Fuerza de Aviación Naval.

Este movimiento tendrá como compromiso fundamental el elevar el nivel de salud de nuestros pueblos marginales, lo cual permitirá que éstas zonas permanezcan libres de enfermedades endémicas y evitar que se conviertan luego en epidémicas.

Estas acciones tendrán a la Fuerza Armada como fuente de promoción para la prevención y protección de la salud de la población más necesitada, designando a sus miembros reclutas y personal subalterno como educadores para la salud, en forma práctica.

La comunidad a la cual le compete cada promotor o promotores, logrará tomar conciencia de la función de cada individuo como elemento principal de educador para la salud.

Conocerá y aprenderá sobre las enfermedades regionales o generales más comunes, así como de primeros auxilios.

Podrá participar activamente con el compromiso de modificar la realidad actual de la salud de su población. Tendrá repercusión contagiante en poblaciones aledañas como promotores de la salud, tomando para sí las normas preventivas que existan en cualquier otro pueblo.

Para llevar a la práctica esta propuesta tendríamos que tener en un primer momento: voluntad de hacerlo.

Con participación coherente de los integrantes del grupo, quienes expresarán los problemas locales capaces de ser resueltos, y posteriormente mediante una interacción grupal, se desarrollarán conductas sociales que van a permitir el intercambio de roles, y un proceso de feed back (retroalimentación), entre docentes y alumnos que completarán el ciclo. Estas acciones serán permanentes mientras exista el programa o hasta que se adquiera conciencia de la necesidad de esta función para provecho de la comunidad y de todo el país; enmarcado todo esto dentro de su compromiso de cambio en desarrollo y, en este caso, en lo que respecta a la salud en general.

Esta preocupación está destinada a que, posteriormente, la autoridad más alta de las Sanidades de las diferentes instituciones de las Fuerzas Armadas, generen programas para ser adaptados al gran plan de Salud Nacional, teniendo en cuenta que los objetivos principales que la población logre serán:

a. Compenetrarse con la problemática de salud de su comunidad.

b. Aceptación de los miembros de las Fuerzas Armadas, como promotores preparados como multiplicadores de salud.

c. Conocer e identificar las enfermedades propias de ese medio, para su completa erradicación.

d. Realización de apoyo efectivo a esta actividad que les comprometa modificar la realidad actual de salud en sus comunidades.




127
AÑOS
LLEVANDO ARRIBA LA
¡Calidad!
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
Compañía Nacional de Cerveza S.A.
La Primera Cervecera del Perú

Revolución en Defensa (*)

Bruce W. Nelan

Después de absorber las duras lecciones de Vietnam, el Pentágono revisó su estrategia, modernizó sus métodos y se transformó asimismo en una asombrosa máquina de guerra.

Más que las victorias militares, las derrotas nos enseñan importantes lecciones. Después de la larga y penosa experiencia en Vietnam, los Estados Unidos se han visto obligados a tener que aprender muchas de esas lecciones. Los comandantes norteamericanos con demasiada frecuencia habían demostrado ser faltos de imaginación y burócratas; sus tropas carecían de inspiración y con mucha frecuencia eran indisciplinadas. Después de la caída de Saigón, ocurrieron mayores fiascos que ponían en evidencia la ineptitud del Pentágono. Un intento para rescatar rehenes norteamericanos en Irán fracasó en el desierto el año 1980. En 1983 un coche bomba terrorista mató a 241 soldados norteamericanos, obligando a los Estados Unidos a emprender una vergonzante retirada no obstante su papel de mantener la paz en el Líbano.

Pero aún cuando esos desastres y una plétora de escándalos en adquisiciones no hacían sino alimentar una falta de confianza y de respeto por las fuerzas armadas, el Pentágono no solamente estaba absorbiendo lecciones sino también empezó a autorrepararse. Las fuerzas armadas han llevado a cabo una tranquila revolución. Se ha creado un establecimiento de defensa totalmente nuevo, las filas de las fuerzas armadas son llenadas por voluntarios; sus métodos, entrenamiento y estrategia han sido totalmente modernizados.

El resultado ha sido una Fuerza Aérea que derribó 40 aviones de combate iraquíes en franca lucha aire–a–aire sin sufrir una sola pérdida; y un ejército que destruyó o capturó 3,700 tanques mientras solo perdía 3 de los propios. A través de las pantallas de televisión, América vio en el Golfo soldados precavidos y articulados, marineros, avioneros e infantes de marina que destellaban una evidente integridad y dedicación.

Este volteretazo ha sido el resultado de un profundo examen de conciencia. "Después de Vietnam," dice el Teniente General Galvin Waller, sub–comandante

(*) *Traducido de "Time" del 18 marzo 1991*

en Jefe del Comando Central en Arabia Saudita, "la mayoría de los hombres de las fuerzas armadas que decidieron seguir siendo soldados se dijeron así mismos: "Tenemos que hacer algo digno y diferente". La primera prioridad fue dejar de lado el enrolamiento y crear una fuerza armada totalmente voluntaria. Separando de filas a aquellos que no querían servir, las fuerzas armadas esperaron deshacerse de los perturbadores e incompetentes.

Esta estrategia parece haber dado buenos resultados. Dice el Teniente General John J. Yeosock, Comandante de las unidades del ejército en el golfo: "Yo tengo mucho menos problemas disciplinarios estando al mando de un tercio de millón de soldados en la actualidad que los problemas que tuve en 1973 cuando sólo comandaba a 1,000 hombres".

El Congreso habilitó los fondos presupuestales para que los sueldos de las fuerzas armadas fueran más atractivos (un recluta recién ingresado gana actualmente U.S.$ 669 al mes, versus U.S. $ 217 en la era de Vietnam), a la par que se mejoraban la vivienda, otros beneficios y el entrenamiento. Los servicios establecieron mejores y superiores requisitos de admisión; el porcentaje de reclutas con diplomas que acreditan haber terminado su instrucción secundaria es ahora superior al 96%, en contraste con un 65% en 1973. Se han puesto en práctica renovados procedimientos para la evaluación de los oficiales y personal de tropa y a los que se da rígido y estricto cumplimiento. Los soldados que no se adaptan rápidamente a la vida militar y que no se desempeñan lo suficientemente bien como para ganar promociones dentro de los primeros cinco años son separados del servicio. Dice el General Waller: "Si usted no se desempeña y comporta a cierto nivel, no lo queremos".

Al mismo tiempo, las fuerzas armadas han reformado la manera para desarrollar y promover a los líderes. Por muchos años, dice el Almirante Stansfield Turner (R), que fuera Director de la CIA: "Nosotros en realidad no enseñamos doctrina y estrategia." Durante su desempeño como Presidente del Colegio de Guerra Naval en Newport, Rhode Island, a mediados de la década del 70, Turner exigió y obligó a las promociones de oficiales promisorios a leer 1,000 páginas de historia militar cada semana. Enfasis similar se pone en evidencia y se cumple en la Universidad de Defensa Nacional, en Washington D.C., que es el centro de instrucción del más alto nivel del Pentágono. La idea, dice el director del Colegio de Guerra actualmente, el Vicealmirante John Baldwin, es: "pensar estratégicamente y pensar conjuntamente" –esto es, coordinar todas las campañas de guerra involucrando a todas las fuerzas armadas.

El Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, General Alfred Gray, llegó a conformar una lista de material de lectura obligatoria para sus infantes de marina; así tenemos que, los cabos, deben leer la Constitución de los Estados

Unidos; los sargentos deberían leer "La banda roja del valor" de Stephen Crane; y los coroneles deberían estudiar analíticamente el libro titulado "Cómo ganamos la Guerra" escrito por el vietnamita Ve Nguyen Giap y dice el consultor militar radicado en Washington Steven Canby "Imagínense, los militares norteamericanos solían ser la antítesis del intelectualismo. Ahora ellos leen a Mahan y a Clausewitz," los estrategas clásicos de la guerra en el mar y en tierra.

Esos superiores estándares de conocimientos y educación castrense dentro del ambiente militar fueron reflejados en un estudio de 163 nuevos brigadieres generales por el Centro de Liderazgo Creativo en Greensboro, Carolina del Norte. El estudio demostró que esos oficiales tenían un IQ del orden del 92% de la población en general, estando por encima del IQ de los ejecutivos de las corporaciones con responsabilidades comparables. Un seguimiento realizado con coroneles y tenientes coroneles demostró que el 80% tenían avanzados grados universitarios, en contraste con sólo el 20% de los ejecutivos.

Entre los muchos fracasos en Vietnam destaca una doctrina militar que ponía énfasis en la guerra de posiciones y poder de fuego abrumador para derrotar a un enemigo por medio del desgaste –un descendiente lineal de los métodos del General Ulysses S. Grant durante la Guerra Civil. El trabajo sobre una nueva estrategia llamada la Batalla Aire–Tierra, que el General H. Norman Schwarzkoph empleó tan efectivamente contra Irak, contribuyó a cambiar todo eso. Aire–Tierra se basa en la movilidad y la maniobra, en la velocidad y la decepción. Combina el poder combatiente de las fuerzas de aire y tierra en un todo centralmente dirigido.

La nueva doctrina fue acompañada de métodos mejorados de entrenamiento. Las fuerzas armadas tienen actualmente elaboradas –y costosas– facilidades para realizar prácticas y para ello cuentan, entre otras, con Fort Irwin, en el desierto de California, cuya área es de 640,000 acres (2,600 km2 aprox.). Las tropas a nivel de batallón llevan a cabo batallas extraordinariamente reales contra fuerzas de "Rojo" altamente experimentadas en la mímica de tácticas enemigas.

Estas maniobras y ensayos dieron tan buenos resultados a tal punto que cuando las tropas norteamericanas entraron en acción en el golfo, muchos de ellos sentían que ya con autoridad habían hecho lo mismo. "Destruir un tanque enemigo es casi una frustración." dice el sargento Tom Cavanaugh de la Brigada Tigre perteneciente a la II División Acorazada. "Yo destruí dos tanques, y eso me pareció normal, pues para eso fui entrenado".

¿Podría duplicarse en otros tiempos y lugares la Operación Tormenta del De-

sierto? Aunque el golfo está a 7,000 millas de los puertos de la costa oriental de los Estados Unidos, no hubo buques de superficie y submarinos enemigos o aviones que significaran una amenaza a las unidades de la Armada y buques de carga que estaban en tránsito hacia el área de operaciones. Arabia Saudita posee algunos de los puertos y bases aéreas más grandes del mundo, a los que las fuerzas armadas de los Estados Unidos se dirigieron sin encontrar oposición alguna.

Nada de eso habría sido cierto si el enemigo hubiera sido la Unión Soviética, que era el enemigo que el Pentágono tenía en mente cuando construyó su arsenal e implantó su doctrina.

En ese caso las flotas habrían sido atacadas por submarinos, y se habrían llevado a cabo grandes batallas para ganar la superioridad aérea sobre el campo de batalla. Y si tuviera que llevarse a cabo alguna batalla en el futuro en las selvas de, digamos, las Filipinas o el Perú, no tendrían nada de la claridad operacional de la guerra en el desierto el pasado mes.

Una de las herramientas más efectivas que utilizó el Pentágono para rehacer, actualizar y mejorar a las fuerzas armadas fue el contar a su disposición con grandes cantidades de dinero. Desde el último año de la Administración Carter, que fue cuando empezaron los grandes programas de armas, y en toda la era de la Administración Reagan, la nación invirtió 2,400 trillones de dólares en el Departamento de Defensa. Parte de esta enorme suma fue sabiamente empleada para tener a las tropas bien pagadas y para contar con armamentos bien diseñados. Pero esa abundante suma no fue suficiente; un informe elevado a la consideración del Congreso de los Estados Unidos a comienzos de marzo indicó que la flota de bombarderos B–1B, constituida sólo hace 3 años, no estaba en capacidad de poder tomar parte en la guerra del golfo porque sus reactores y sus equipos electrónicos están tan desconfiables que tendrán que ser totalmente recorridos y eso significa 1,000 millones de dólares más.

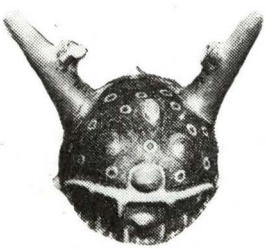
Justamente antes de que empezara la Operación Tormenta en el Desierto, la guerra fría terminó formalmente en el Pentágono y éste estaba a punto de efectuar algunos recortes. El Secretario de Defensa Dick Cheney piensa reducir al Ejército en un 31% en el curso de los próximos 5 años, a la Marina en 13%, a la Fuerza Aérea en un 28% y a la Infantería de Marina en un 14%. Tomadas en su conjunto, esas reducciones significarán deshacerse de unos 500,000 hombres y mujeres –vale decir, más o menos el tamaño de la fuerza operativa en el golfo– de un total de 2.1 millones actualmente en uniforme.

Actualmente las fuerzas armadas llevan a cabo un contraataque en Washington. Ellas han buscado el apoyo del Congreso para una reducción en el ritmo

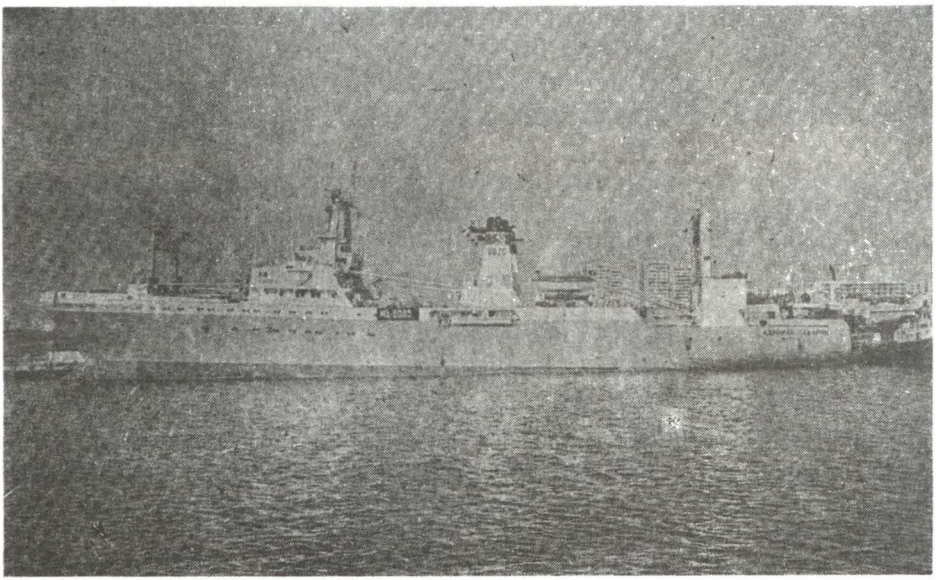
del programa de cortes. El Senador Daniel Inouye (demócrata, de ascendencia japonesa y que representa al Estado de Hawaii), presidente de la Subcomisión de Asignaciones para la Defensa, dice que él está llano a reconsiderar el plan de reducciones a 5 años. El General Carl Vueno, Comandante General del Ejército, recomienda atenuar el ritmo de reducciones a la luz de la guerra del golfo y a la incertidumbre sobre la estabilidad de la Unión Soviética.

Asimismo, se están efectuando ofensivas similares por parte de quienes apoyan los programas multibillonarios en dólares orientados hacia el desarrollo y producción del bombardero Stealth (furtivo o clandestino) y al Programa de Iniciativa de Defensa Estratégica. Todo aquel que sustenta un programa de armas de su favoritismo, ya sea que se trate de un miembro del Congreso o de un General, apunta hacia el golfo en apoyo de su justificación. A inicios de marzo, por ejemplo, los Representantes demócratas y republicanos de los Estados de Nueva York y Pennsylvania unieron sus fuerzas para ordenar la producción continuada del avión F–14 Tomcat, que es un interceptor con base en portaviones, del que el Secretario de Defensa Cheney dice que la Marina lo posee en cantidad suficiente. El costo para continuar este programa, por orden del Congreso es de U.S. $ 987.

La evaluación cautelosa de los planes militares es siempre una buena idea, pero la presión para incrementar el gasto puede escapar al control. Cuando muy menos, haría más difícil reducir un déficit presupuestal inflado por el enorme esfuerzo realizado en el golfo –aún si sólo fuera marginalmente, gracias a las contribuciones de los aliados. La lucha inminente para lograr más dólares para la defensa es un signo ominoso de que hay muchos en Washington que están listos para aprender las malas lecciones de la victoria.



La experiencia en el servicio marítimo hace la diferencia



Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima de Latinoamérica.
Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.
Presentes en sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte... además poseemos un gran almacén de viveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.
Somos representantes de la flota pesquera y de la flota mercante de la URSS con naves tipo trampa.

EXPERTOS EN SERVICIOS MARINOS
SOVINCA S.A.
OFICINA CENTRAL
Edif. Cámara de Comercio del Callao
Jr. Mrcal. Miller 450
Pisos Nº 12-13
Central Tlf.: 652568

LOGISTICA
Ship-Chandler
Av. Santa Rosa 850
La Perla Alta
Tlf.: 296689-654511

Telefax : (51-14) 652569
Telex : 25196 PE-CADIS
26083 PE- CADIS
P.O. BOX : 366

CALLAO-PERU

N
O
E
S

SOVINCA S.A.

El mar y la seguridad: vulnerabilidades de la seguridad en el mar

Vicealmirante A.P. (r) Alberto INDACOCHEA Queirolo

El tema a tratar, "Vulnerabilidades de la seguridad en el mar" que son muchas, tiene como finalidad mostrar una serie de aspectos de la vida nacional que tienen relación con la seguridad y con la seguridad en el mar en particular; y que por razones estructurales y/o coyunturales afectan en forma directa o indirecta, negativamente a la seguridad, constituyendo riesgo y vulnerabilidades.

Al plantear estos riesgos y vulnerabilidades, tenemos oportunidad de iniciar un diálogo amplio sobre estos temas parcialmente conocidos y a veces mal interpretados. En realidad hay temas para muchos otros eventos que desearíamos realizar.

Antes de seguir adelante quisiera mencionar lo que el diccionario dice y lo que interpreto cuando hablamos de riesgos, vulnerabilidades y secreto.

Riesgo.- Contingencia o proximidad de un daño, peligro, exposición o probabilidad de un daño eventual que puede producirse en las personas o en las cosas.

El riesgo es caracterizado por la inseguridad, en este caso nos referimos a la inseguridad nacional y en particular en el mar.

Vulnerable.- Adjetivo que puede ser herido o recibir lesión física o moral. La seguridad es vulnerable o puede ser vulnerable, luego las vulnerabilidades constituyen riesgos, que deben ser neutralizados o corregidos.

Secreto.- El diccionario entre las muchas acepciones dice lo siguiente, que son pertinentes al tratar de vulnerabilidades de la seguridad, tema de esta exposición.

Secreto.- (del latín secretu).- Lo que cuidadosamente se mantiene reservado y oculto – reservado – sigilo.

Secreto de anchuelo, o a veces, o con chirimias.- Misterio que se hace de lo que ya es público; o secreto que se confía a muchos o en términos poco conducentes para que sea guardado.

Secreto de Estado.- El que no puede ser revelado por un funcionario público sin quebrantar gravemente sus deberes. Por extensión, cualquier grave asunto político o diplomático que no debe ser divulgado o sea que el secreto presupone, que es solo conocido por las personas comprometidas. No tiene el caracter de secreto lo que es clasificado como tal, pero que es conocido por muchos, tanto en el país como en el exterior, esta clasificación sólo obliga a los funcionarios públicos. Este mismo concepto es aplicable al secreto militar, el cual puede ser temporal y de hecho deja de serlo, cuando es conocido por amplios sectores nacionales y extranjeros.

Ahora mencionaré las vulnerabilidades que constituyen riesgos de la seguridad nacional y que afectan a toda la nación y posteriormente las vulnerabilidades que afectan directamente, la seguridad del mar y que afectan también a toda la nación.

Vulnerabilidades de la Seguridad Nacional

Los graves riesgos que corre la seguridad nacional son causados por situaciones, algunas muy conocidas, discutidas y analizadas y otras desconocidas o simplemente ignoradas, pero que igualmente afectan la seguridad de la nación, éstas son:

a. *La crisis económica y social,* "gravísima", con muy difícil solución, en particular porque no se encuentra un grado suficiente de concentración. Las secuelas inmediatas y/o causas de la crisis; la pobreza extrema; la desmoralización de la población por la corrupción generalizada, la burocratización, la mala educación, la desatención de la salud, el consumo de drogas, el narcotráfico, etc. La prioridad de la solución económica y social es primerísima.

b. *La crisis política,* caracterizada principalmente por el fracaso de los partidos políticos. No estoy en contra de los partidos políticos, sino por el contrario considero que son indispensables, pero ya es tiempo de tenerlos bien organizados, sólidos y en mucho menor número. Tal vez el fracaso de los partidos políticos se deba a que se presta demasiada atención a los problemas que afectan al partido en sí, en lugar de darle prioridad a los asuntos fundamentales de la nación. Se gasta mucho tiempo en discursos, declaraciones, ataques y contraataques, sacrificando la necesidad de llegar a acuerdos concretos.

c. *La crisis de la Defensa Nacional,* caracterizada por:

La desarticulación del sistema de Defensa, por razones político—partidarias. Tema que acaba de ser tratado.

El desarme unilateral del Perú, realizado en particular en el quinquenio pasado a niveles peligrosos, en especial en el mar. El agravante es que esta información no constituye secreto, por ser conocida ampliamente, por medio de revistas y publicaciones técnicas internacionales, a través de los canales diplomáticos, de los proveedores y vendedores de equipos, de repuestos, etc., ellos saben lo que se compra, lo que se deja de comprar, lo que se da de baja y no se reemplaza. Es información abierta que no requiere esfuerzos de los servicios de inteligencia y lo que resulta más irónico que los únicos que no lo saben son los propios ciudadanos, que son los afectados. Por otro lado se dan muchos casos de autores de estudios y articulistas nacionales que creen sinceramente en que se gasta innecesariamente en la Defensa Nacional.

La manipulación política de los Institutos Armados, por medio de cambios en sus leyes fundamentales, que las han transformado en herramientas para tratar de convertir a su personal en dóciles instrumentos de la actividad política partidaria, en particular a sus cuadros más altos. Estos últimos, son los que cuentan con menos garantías para su desempeño eficiente, con dignidad y respetabilidad frente a la nación y a sus subordinados. Paradógicamente estos atropellos, por medio de modificaciones al marco legal de los Institutos Armados, se inicia por un gobierno militar, producto de un golpe de estado en 1968, realizado por una pequeña cúpula militar y pequeñas cúpulas de marxistas civiles que quisieron asegurar el manejo de las Fuerzas Armadas en apoyo del regimen, desgraciadamente los gobiernos posteriores no llegaron a corregir esta legislación, sino que en algunos casos muy notables, se valieron de ellas con fines políticos partidarios.

Las Fuerzas Armadas necesitan una legislación revisada, que dentro del marco constitucional responda con altura, dignidad e independencia a la misión y conducta que la nación espera de ellas y que evite la influencia o dominio de ningún partido político, sino que responsa a la política, con mayúsculas, del Estado Peruano.

d. *La guerra subversiva,* mal apreciada hasta ahora y por lo tanto mal enfrentada. En muchos círculos se empieza a notar un mejor entendimiento del problema, pero todavía se habla sólo de terrorismo y de la preservación de los derechos humanos. La guerra subversiva usa el terro-

rismo como uno de sus métodos, atropellando todos los derechos humanos de la población; pero además realiza sabotajes, destrucción de medios de producción, de puentes, carreteras y ferrocarriles, hace interdicción para aislar extensas áreas del territorio, obliga a los campesinos y a los empresarios a abandonar el trabajo o a entregar cupos; destruye las líneas de energía, se infiltra en todas las organizaciones públicas y privadas, logrando mejor información que los servicios de inteligencia del Estado.

Todo este conjunto de características constituyen una guerra muy especial y total contra el Perú, amenazando su existencia. Este enemigo está dentro de la sociedad y oculto, con todas las ventajas de su lado. Entendido así el problema, se requiere un enfrentamiento total en todos los campos, hay que reformar todo el sistema de defensa, que funcione el Consejo de Seguridad completo, bajo la dirección del Presidente de la República.

En el campo castrense, debe ser claro que la responsabilidad militar en una guerra es la de las Fuerzas Armadas y que las unidades de combate para esa guerra, tienen que ser organizadas, entrenadas y pertrechadas, para esta guerra específica, dándoles un soporte sicológico y económico a sus familias; independientemente de las unidades de combate convencionales nacesarias para la otras tareas que su misión constitucional les señala.

A la Policía Nacional le corresponde el orden público y dar garantías a la población en el campo y en la ciudad, además tiene que tener tareas que directa o indirectamente colaboren a combatir la subversión, bajo directivas y control del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Siendo caótico el estado de la Policía Nacional, se requiere que su constitución, composición, organización, distribución y empleo, se hagan de acuerdo a su misión, abandonando entre otras cosas, el propósito de duplicar y competir con el Ejército, que tiene una misión muy diferente.

e. *Riesgos externos*, constituyen vulnerabilidades de nuestra seguridad.

A pesar de las corrientes pacifistas expresadas en diversos foros, conferencias, propósitos de organizaciones internacionales, necesidades urgentes de desarrollo e integración; las amenazas externas subsisten. Subsisten porque el hombre no deja de ser conflictivo, porque algunos políticos con ambiciones reprimidas logran obtener el poder político de sus naciones, porque muchos países alteran la historia educando a las

sucesivas generaciones con supuestos derechos atropellados, crecen y se desarrollan alimentando odios injustos y además, las múltiples vulnerabilidades existentes, acentúan el riesgo, debiendo por lo tanto obligarnos a prestar constante atención a la defensa externa.

Consecuentemente sabemos que se requiere una acción diplomática muy eficiente, constante y muy hábil, igualmente sabemos que esto sólo no basta, es necesario contar con una fuerza de un valor mínimo disuasivo, que constituya un serio peligro atacante. La determinación de este valor mínimo de fuerza disuasiva requiere una apreciación política estratégica muy profesional y sería realizada por políticas de alto nivel y representantes del más alto nivel de las tres Fuerzas Armadas.

Mientras que se encaran en esta forma los riesgos externos con sentido realista,debe continuarse con las aspiraciones de paz de la humanidad y con los esfuerzos de la integración, que es nuestra única alternativa en el presente y en nuestro futuro inmediato.

Tenemos el ejemplo muy reciente en el conflicto Kuwait–Irak. Kuwait no pudo evitar la invasión de su territorio, la destrucción, el saqueo, las numerosas muertes, los asesinatos y la humillación. No estaba preparado siquiera para dar tiempo a la reacción internacional. Se tuvieron que movilizar todas las naciones del Mundo, porque los intereses de todo el mundo estaban comprometidos, en un esfuerzo diplomático masivo que terminó fracasando al no poder evitar parar y hacer retroceder al agresor.

Se tuvo que emplear fuerzas abrumadoras para recuperar el territorio de Kuwait. ¿Pero, cómo ha quedado la víctima?Es seguro que recibirá ayuda externa, que podrán pagar, porque tiene el recurso petróleo que a muchos interesa y renacerá Kuwait, pero será otro país y tendrá que pensar en su seguridad.

¿Cuál sería la suerte de un país como el nuestro, que no cuenta con el interés mundial, porque nuestros recursos no tienen el peso que tienen los recursos de Kuwait, y que descuide su seguridad? ¿Podemos acaso recuperar los territorios perdidos en el pasado? ¿Qué fue de los asesinatos, humillaciones y saqueos que sufrimos? Nadie puede compensarnos por eso, sólo los peruanos somos responsables de nuestra seguridad.

Se necesita mucho equilibrio, habilidad y valor para sortear tantos peligros.

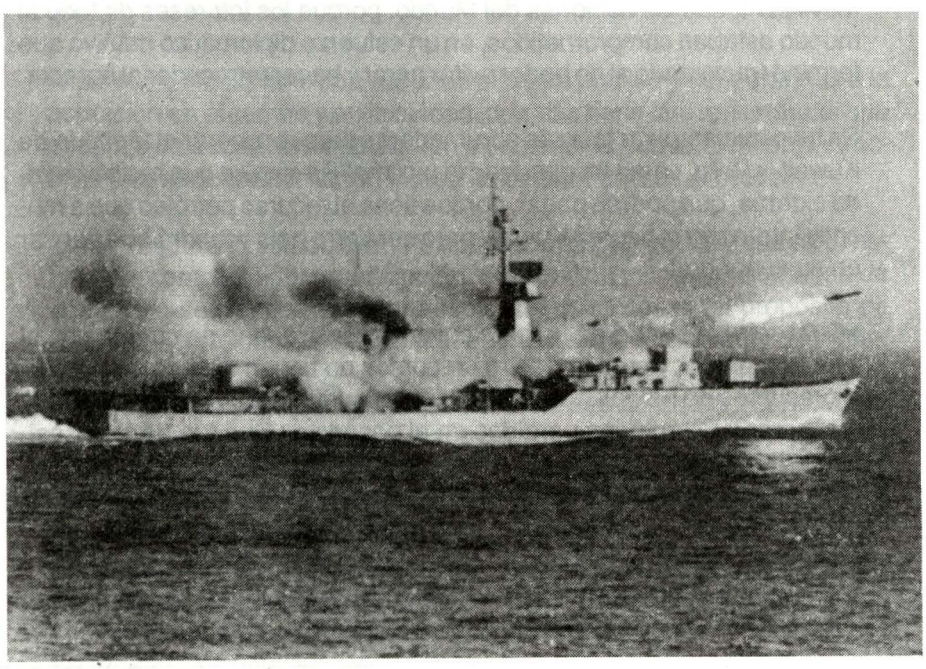
Vulnerabilidades de la seguridad en el mar.

La primera vulnerabilidad tal vez es, la falta de estudio sistemático y conocimiento de la realidad marítima y por lo tanto la ausencia de una política marítima del Estado Peruano. Esta falta de estudio y conocimiento sistemático globalmente considerado, tiene como consecuencia las siguientes vulnerabilidades:

a. Ausencia de un análisis geopolítico, de acuerdo a su ubicación geográfica, sus capacidades y potencialidades, desde la perspectiva marítima que le permita hacer el mejor uso del mar.

b. La indefinición de la posición del Perú, frente a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, dificulta y traba el accionar marítimo del Perú.

c. La ausencia de coordinación horizontal de los diversos sectores del gobierno y de la actividad privada, lo que produce interferencias y dificultades, a su vez entorpecen el desarrollo de los intereses marítimos del Perú. Es necesario crear un Consejo Nacional Marítimo, coordinador y regulador de la acción privada y pública, para lograr coherencias, funcionalidad y eficacia en la consecución de una política marítima peruana.



d. El comercio marítimo, es un cuello de botella para la economía nacional y por lo tanto para el desarrollo, debido al mal funcionamiento y desorganización del trabajo marítimo, las aduanas y la empresa nacional de puertos, por la acción destructiva, de pequeñas cúpulas político–partidarias que manipulando las directivas de los gremios marítimos, intentando retener un escaso capital de votos y una pretendida influencia política. Este es una de varios asuntos vitales para el país, que deberían ser tratados y resueltos multipartidariamente, renunciando voluntariamente a objetivos pequeños de los partidos, pues las alternativas de cualquier gobierno, de cualquier color por el camino que seguimos lleva, como ahora, a la ruina económica.

   Las actuales acciones del gobierno para resolver el problema deben recibir el apoyo multisectorial y no las acciones contrarias que harán difícil la solución y tal vez a frustrarlas.

e. La Flota Mercante Nacional de mucha edad, insuficiente y sin estímulos constituye indudablemente una vulnerabilidad a nuestra seguridad en el mar; al perderse el valor de fletes, puestos de trabajo y capacidad para realizar el comercio marítimo en casos de emergencia nacional externa y/o conflictos externos donde se perturbe el comercio exterior.

   En el caso de la pesca, la carencia de flotas especializada contribuye a la explotación irracional de los recursos vivos, deteriorando el producto de la pesca para consumo humano directo y favoreciendo la inconveniente y depredadora actividad de reducir grandes cantidades de peces a harina y aceite aunque de buenas utilidades al productor, igualmente la carencia de flotas de altura para la pesca, abre una supuesta necesidad de pesca por flotas extranjeras, que además de depredar por dificultades de control, entregan una fracción pequeña de sus capturas para consumo nacional.

f. El escaso uso del cabotaje causado por el exceso de burocracia y la desconexión de las rutas marítimas con las terrestres y fluviales transversalmente, debido a la ausencia de comprensión geopolítica agregado a la no consolidación del sistema multimodal de transporte; constituyen otra vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar, porque al no hacer posible el mejor uso de todos los medios de comunicación y transporte, frena el desarrollo de amplias zonas del territorio, no facilita la descentralización, no deja sin posibilidad de no depender tanto del canal de Panamá y afecta la posibilidad de un mejor planeamiento y capacidad para la defensa nacional.

g. El limitado esfuerzo y capacidad en la investigación científica y tecnológica en el mar, así como el estado incipiente de la maricultura, limitan evidentemente el aprovechamiento y desarrollo de las actividades para el mejor uso del mar, así como de su protección. Todo esto sin desmerecer las valiosas contribuciones del Instituto del Mar, de algunas universidades y de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, las que podrían cubrir estas deficiencias si recibieran el apoyo político y económico necesario.

h. La explotación irracional de los recursos del mar, algunos por exceso y otros por defecto, es otra de nuestras vulnerabilidades a nuestra seguridad, especialmente en lo económico y humano.

Se menciona mucho en tratados, discursos políticos, foros, etc. la necesidad de la explotación racional; pero muy poco se explica en que consiste lo racional, se generaliza, pero no precisa y a veces se norma pero no se cumple. Tenemos muchos ejemplos en el mar, de sobre explotación; el más dramático es el caso de la anchoveta, que arrastró al bonito, a las aves guaneras y otras especies, al ser casi extinguida y con muy escasas posibilidades de recuperación. Ahora tenemos el peligro de la sardina, los lobos de mar, las algas, los delfines, las tortugas, los moluscos, etc.

Tal vez nuestra vulnerabilidad está en la falta de conciencia y en la predominancia del interés particular y urgencias coyunturales de corto plazo, sacrificando el futuro.

i. La contaminación del medio marino y la grave perturbación de su ecología, es otra seria vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar.

La contaminación del mar en nuestro medio procede de muchas fuentes y es muy antigua, alcanzando cada vez mayor gravedad conforme aumenta la población y sus actividades.

La primera fuente de contaminación se produce por verter directamente las aguas negras de la población ribereña al mar, contaminando las aguas adyacentes con los residuos domésticos, de hospitales y de las diversas industrias urbanas.

La segunda fuente son los relaves mineros, los productos químicos usados en la agricultura y las aguas negras vertidas a los ríos contaminando sus aguas, las tierras que irrigan las fuentes de tratamiento de agua potable para las poblaciones. Todas las aguas excedentes de los

ríos terminan en el mar, contaminándolo.

La tercera fuente la constituye la explotación petrolera del subsuelo marino y las descargas de los buques que navegan y/o operan en los puertos. En alguna medida también los buques de la flota pesquera.

La gravedad de este problema antiguo nos salta a la cara con motivo de la epidemia del cólera y da origen a tratar el tema. Ojalá signifique el comienzo de una guerra larga y costosa pero vital, para combatir la mugre, la suciedad, la falta de agua y desagüe en muchas áreas pobladas. Es un desafío y prioridad para todos, pero en especial para los municipios, para los ministerios de salud, de vivienda, de educación, de energía y minas, de industria e integración y de agricultura; para los empresarios, para los comerciantes y para la Marina de Guerra que tiene que controlar, sancionar y denunciar a los infractores de las normas que dictan, con respecto al mar.

j. Los problemas de la autoridad marítima en el cumplimiento de sus múltiples responsabilidades, en el ejercicio de la seguridad marítima. Tema que será tratado en la próxima exposición.

k. También una vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar es la limitación que tiene la Marina de Guerra para poder dialogar en el nivel político, con el ejecutivo y con el legislativo, no sólo en el campo de la Defensa Nacional sino también en las enormes responsabilidades que tiene en el campo marítimo.

Si hacemos un resumen o síntesis de las muchas vulnerabilidades que afectan nuestra seguridad en general y en particular las relaciones con el mar, tenemos que concluir que las tareas o acciones para neutralizar y corregir estas, resultan abrumadoras, pero hay que hacerles frente, comenzando por priorizar algunas de ellas, por ser imposible hacer tanto a la vez y otras emprenderlas simultáneamente porque es posible hacerlo.

Es indudable que la primera prioridad es la de salir de la crisis económica, tarea en la que el gobierno está empeñado y que todos deseamos que tenga éxito. Conforme se estabilice la economía se podrá tener capacidad para atacar la pobreza extrema, la desmoralización de la población, emprender la larga y costosa tarea de dar agua y desagüe a toda la población, levantar el nivel de salud y el de la educación.

Las tareas que pueden continuar simultáneamente en el campo econó-

mico y social son: combatir la corrupción, la burocratización, el narcotráfico, etc. tareas que también ha emprendido el gobierno y que se aumente la intensidad y se mantenga la persistencia.

La segunda prioridad, es indudable que es la derrota de la subversión, que hasta ahora requiere ser enfrentada frontal e integralmente, para lo que entre otras cosas requiere, la reforma del sistema de defensa, para que con un Consejo de Seguridad bien conformado, trabaje bajo las órdenes directas del Presidente de la República y conduzca eficientemente esta guerra. Simultaneamente deben conformarse las unidades de combate para esta guerra, con toda la técnica que corresponde y darse la responsabilidad de la componente militar al Comando Conjunto, el que debe ser dirigido por el Presidente de la República, que tiene la Jefatura Constitucional de las Fuerzas Armadas.

En tercer lugar pondríamos la crisis política, que requiere solución inmediata, resolviendo los problemas más graves por concertación multipartidaria. Históricamente siempre ha sido muy difícil esta concertación. Tal vez revisando nuestras historia y escuchando al maestro Basadre se encuentre la voluntad y el valor para hacerlo.

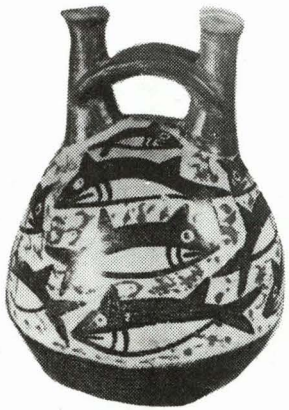
Con la misma prioridad debe resolverse la crisis militar, no requiere tiempo sino una decisión política trascendental, lógicamente debe recibir también el apoyo de todos los partidos políticos. Esta decisión debe comprender primero la revisión de las leyes fundamentales, para ubicar a las Fuerzas Armadas de acuerdo a la Constitución, renunciando al propósito o posibilidad de manipularlas y de someter a la alta jerarquía a caprichos o conveniencias de alguna cúpula política.

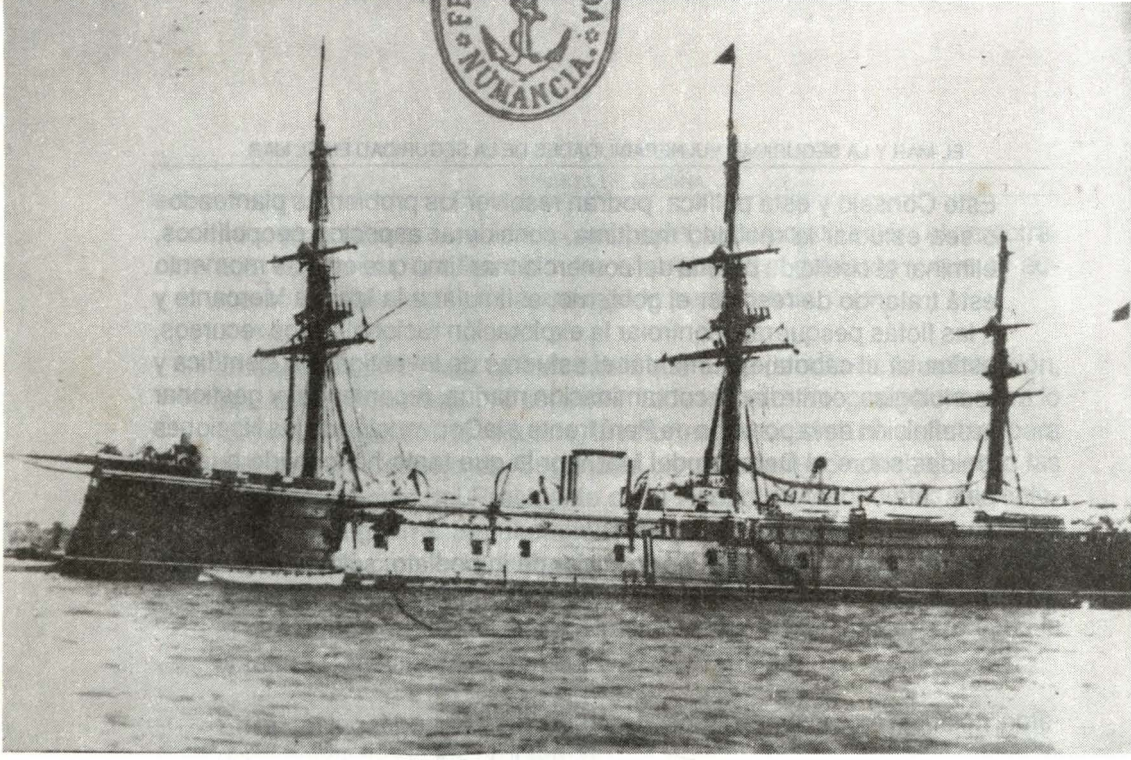
Simultáneamente realizar una apreciación política–estratégica para determinar la magnitud y capacidad de Fuerzas Armadas de un valor mínimo disuasivo que requiere el Perú de hoy en esta crisis general tan grave y que debe tender a combatir la subversión y atender los riesgos externos, respaldando en las mesas de negociación la importante y vital acción diplomática.

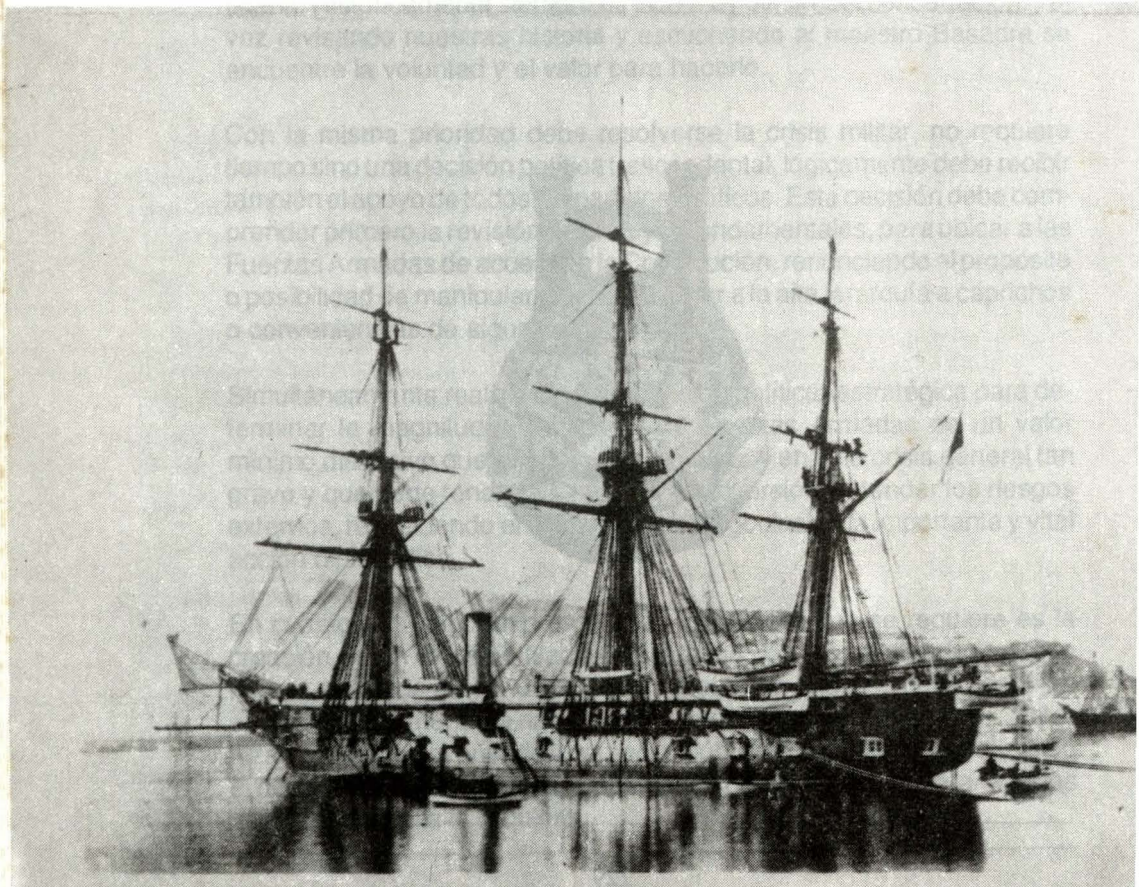
En cuanto a la seguridad en el mar, lo primero que se requiere es la creación de un Consejo Nacional Marítimo con las características que hemos señalado antes. Consejo que proponga al Gobierno la adopción de una política marítima nacional, con caracter global coherente y armonizadora del sector privado y del sector público coordinando y analizando el desarrollo de esta política, proponiendo cambios para mejorarla en los aspectos que ella lo requiera.

Este Consejo y esta política, podrán resolver los problemas planteados o sea estudiar la realidad marítima, considerar aspectos geopolíticos, eliminar el cuello de botella del comercio marítimo que en este momento está tratando de resolver el gobierno, estimular a la Marina Mercante y a las flotas pesqueras, controlar la explotación racional de los recursos, estimular el cabotaje, aumentar el esfuerzo de investigación científica y tecnológica, controlar la contaminación marina, recomendar y gestionar la definición de la posición de Perú frente a laConvención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por la que tanto ha luchado nuestro país, etc.

Todas estas tareas se pueden iniciar de inmediato, sólo se requiere de una decisión política.







BLANCA.

Análisis militar del combate del 2 de mayo de 1866

José Ramón GARCIA Martínez

Antes de adentrarnos en el tema que da origen al título de este trabajo se hace imprescindible el estudio, obligadamente breve, de sus antecedentes, pues sin él su comprensión, lógicamente, ha de devenir en incompleta y errónea.

¿Qué motiva en 1866 un estado de guerra declarada entre la República del Perú y el Reino de España?

Introducción histórica

Perú es la última nación americana continental en acceder a la independencia o a la emancipación de España. La Batalla de Ayacucho en 1824 hace cesar toda resistencia armada española en el antiguo Virreynato, o lo que de él resta, del Perú. Salvedad honrosa la del Brigadier Rodil que, encastillado en los muros de la fortaleza del Real Felipe del Callao, se mantiene férrea y tenazmente por dos años más.

Desde las Capitulaciones de Ayacucho y del Callao, en 1824 y 1826, respectivamente, hasta 1851, las relaciones hispano–peruanas habían permanecido prácticamente cortadas. Los gobiernos peruano y español no habían firmado ningún tratado de paz y amistad, razón por la cual ambas naciones, diplomáticamente hablando, se desconocían mutuamente. Contactos y aproximaciones sí se realizaron; todas indirectamente, aunque con un decidido espíritu de superar este enojoso contencioso y de regularizar una situación absurda, tanto más cuanto que era entre pueblos de idéntica raíz cultural.

Avances importantes en este sentido habían sido la declaración de los Cortes españolas de 1836, asegurando la independencia de todas las antiguas posesiones americanas y la aproximación oficiosa del Cónsul del Perú en Burdeos, en 1841.

El paso siguiente se produce en 1851, con la llegada al puerto peruano del Callao de la Fragata de guerra de S.M.C. "*Ferrolana*", en viaje de circunnave-

gación, que, mediando acuerdo previo, saluda al cañón a la plaza y es correspondida. Este homenaje a las banderas implicaba un mutuo reconocimiento de independencia entre países plenamente soberanos, siendo además éste un acto público. A partir de entonces los trámites se aceleran pero, desgraciadamente, no llegan a concretarse en la firma del beneficioso tratado que solventaría definitivamente el contencioso sobre la independencia del Perú.

En 1860, el Ministerio de Estado (hoy diríamos de Asuntos Exteriores) propone al de Marina que la escuadrilla naval que va a ser enviada a las Islas Filipinas realice su derrota por el Cabo de Hornos, en vez de doblar el de Buena Esperanza, pues así podría visitar los puertos del Pacífico, donde se estimaba preciso "*mostrar de nuevo el pabellón*", haciendo ver a las nuevas naciones americanas la pujanza de la regenerada España.

Dos años después, en 1862, salen de Cádiz dos fragatas de hélice, la "*Resolución*" y la "Nuestra Señora del Triunfo", para el Pacífico. En la primera de ellas, que arbola la insignia del Almirante D. Luis Hernández Pinzón, se embarca la Comisión Científica del Pacífico que, aprovechando el viaje, realizará recolectaciones y estudios de carácter técnico en el continente americano. Tras fondear en Río de Janeiro, estas naves salen para Montevideo, localidad ésta donde el gobierno español mantiene la "*Estación Naval del Río de la Plata*" y donde también las espera la goleta "*Virgen de Covadonga*", que se unirá a esta pequeña división naval. A su salida del Plata y tras diversos problemas técnicos, remontan el Estrecho de Magallanes, rindiendo visita en Chile y, más tarde, en el Callao. Ambos recibimientos son de una gran cordialidad y sin sombra alguna de desconfianza o duda. Después del correspondiente saludo a la plaza, se visita al Presidente de la nación y al cuerpo diplomático residente. Ultimada esta gestión en Perú se prosigue la ruta hasta la ciudad norteamericana de San Francisco. De vuelta al puerto del Callao se conocen los sucesos acaecidos en la hacienda peruana de Talambo, donde se habían producido diversos incidentes cruentos entre colonos vasco–españoles y los propietarios de la misma. Esta situación decide la permanencia de la "*Escuadra del Pacífico*" en aguas peruanas, en lugar de proseguir el viaje a la isla de Cuba.

Llega D. Eusebio de Salazar y Mazarredo como diplomático español al Perú. No es recibido ni reconocido por el Ministro de Relaciones Exteriores y Salazar decide, artera y sibilinamente, la toma de las islas guaneras de Chincha. Engaña a Pinzón y, de común acuerdo, realizan la captura de estas islas costeras productoras de fertilizantes orgánicos.

Las razones invocadas, las anteriores: Talambo y el desprecio hacia un representante de S.M.C. Además se informa que la propiedad de este territorio, incautado como "*prenda*" puede "*reivindicarse*". ¡Monstruoso error! Tal térmi-

no invita a pensar en no reconocimiento de independencia, en tregua desde 1824 en "*reconquista*", en suma.

La protesta continental americana y europea no se hace esperar. Hay que convenir que con toda la razón.

En este intervalo se produce el incendio accidental de la fragata "*Triunfo*". Se pierde casi totalmente el buque. Sólo pueden rescatarse algunos útiles menores. La fuerza del Almirante Pinzón ha quedado reducida al mínimo en tan sólo un día y además en un momento en el cual se espera el ataque de la Armada del Perú.

Salazar y Pinzón son desaprobados por el gobierno español y se les releva en sus cargos respectivos. Se envían nuevos refuerzos a la zona y un nuevo Comandante General, investido de plenos poderes, el General Pareja. Asimismo llegan las fragatas *"Blanca", "Berenguela"* y *"Villa de Madrid"* pues no es permisible en esta crítica situación una derrota naval sobre la ínfima escuadrilla que comanda Pinzón. Anteriormente, se había incorporado a la primitiva fuerza la goleta *"Vencedora"*.

El general Pareja logra la firma de un Tratado de Paz, el nominado como *"Tratado Vivanco–Pareja"*, por el cual se devuelven las Islas de Chincha al gobierno del Perú, se saludan las respectivas banderas y Perú abona una indemnización, en concepto de reparaciones. Cierto es que se consigue la firma de este documento bajo la presión de un ultimatum de 48 horas, pero indudablemente también se da fin al conflicto desatado por el engaño de Salazar y la ingenuidad de Pinzón.

Días después, el 5 de febrero de 1865, es asesinado un marino español de la escuadra, el cabo de mar Esteban Fradera, en el puerto del Callao, por una multitud exaltada. Este mortal incidente enturbia el recién firmado tratado y muestra claramente el enrarecido ambiente político imperante. La prensa, el pueblo, casi toda la nación consideran este tratado como una traición y un vejamen hacia la soberanía nacional. Los resultados no se hacen esperar. Estalla la revolución en Arequipa y culmina, meses después, con la toma del poder, aupando a la Presidencia de la República al Coronel Prado. Desde este momento los acontecimientos no hacen sino precipitarse a meteórica velocidad.

Paralelamente a lo antes decrito, Chile, en solidaridad con Perú, había declarado el carbón como *"contrabando de guerra"*, impidiendo o importunando el abastecimiento del mismo a la *"Escuadra del Pacífico"*. El general Pareja reclamó ante el gabinete de Santiago contra esta medida de represalia. Nada obtie-

ne. La reacción española se traduce en el bloqueo naval a la costa de esta nación. Una fragata chilena, la *"Esmeralda"* de 22 cañones, apresa a la goleta española *"Covadonga"*, de 2 piezas en colisa, y tras combate de 50 minutos la rinde. Pareja no soporta esta humillación y se suicida. El mando de la *"Escuadra del Pacífico"* recae en el Capitán de Navío D. Casto Méndez Núñez, recientemente ascendido a Brigadier por su viaje al Pacífico al mando de la flamante fragata blindada *"Numancia"*, incorporada meses antes a la *"Escuadra del Pacífico"* con el transporte de guerra o vapor carbonero *"Marqués de la Victoria"*.

La herencia que Méndez Núñez recoge con el cargo de Comandante General de la fuerza no puede ser menos halagüeña: Prado instalado en el sillón del Palacio de Pizarro en Lima, la *"Covadonga"* apresada por Chile, un bloqueo costoso y no muy eficaz y el suicidio del general Pareja.

Se impone un radical cambio en la estrategia seguida hasta entonces. Se reducirá el bloqueo a dos puertos chilenos, concentrándose así la fuerza y reduciéndose los riesgos.

Chile y Perú firman una alianza defensiva y declaran la guerra a España.

La *"Escuadra del Pacífico"* emprende la búsqueda de la *"Covadonga"*, a la cual se supone en las proximidades de la isla de Juan Fernández, por confidencias recibidas. No se encuentra. Asimismo se intenta el librar combate con la escuadra aliada chileno–peruana que se cree fondeada en Abtao. Hacia allí salen dos fragatas que regresan sin haber obtenido resultados positivos. Una segunda expedición se dirige hacia Chiloé con idénticos propósitos, volviendo asimismo sin perceptibles frutos.

Madrid, en represalia por la captura de la *"Covadonga"*, ordena el bombardeo del puerto chileno de Valparaíso. La Escuadra considera tal decisión como un gran error estratégico pero, por disciplina, lo realiza pues ha de ser : *"Primero honra sin Marina que Marina sin honra"*.

Gran Bretaña y los Estados Unidos se habían manifestado totalmente opuestos a tal bombardeo y así lo hicieron saber repetidamente a Méndez Núñez quien, obvio es decirlo, cumplió con la fatídica orden, ciertamente muy a su pesar como prueba la numerosa correspondencia cruzada entre él y las autoridades en Madrid.

Este baldón, al cañonear una ciudad que se desartilla y renuncia a su defensa, solo puede cubrirse con la personal decisión de Méndez Núñez de, si preciso fuera, combatir antes con las escuadras aliadas de la Gran Bretaña y los

Estados Unidos que renunciar al cumplimiento de la orden recibida.

Una nueva unidad venida de la Península se une a la *"Escuadra del Pacífico"* reforzándola. Es la fragata *"Almansa"*. Un potente buque aunque con una bisoña tripulación.

Tras Valparaiso igual cometido, aunque con diferente destino: El Callao (1).

Bombardeo de la Plaza Fuerte del Callao

Días antes del 2 de mayo de 1866, el Comandante General se embarca en la goleta "*Vencedora*" para proceder a un reconocimiento visual de las posiciones peruanas, por la zona denominada de Mar Brava. Se acerca a medio tiro de cañón de los puestos terrestres y comprueba la inutilidad de un ataque Sur–Norte, Norte–Sur, fundado en el principio de *"concentración de la fuerza en un punto hasta su ruptura o doblegamiento"*y, efectuando ésto, ir corriendo posiciones la fuerza naval desde el Sur (La Punta) hasta el Norte (últimas posiciones peruanas), apagando simultáneamente todos y cada uno de los fuegos enemigos. Este clásico método estaba totalmente desaconsejado pues lo embravecido de la mar (recordemos: Mar Brava) imposibilitaba la fijación del tiro artillero. Por lo tanto este combate habría que librarlo a la manera de las justas medievales o duelos: frente a frente y ello sin olvidar la cita tradicional: *"Un cañón en tierra vale por diez en la mar"*. El ataque, por lo tanto, se efectuaría por la Mar Mansa. Múltiples son los estudios y trabajos que se han llevado a cabo tomando como referencia este combate, la mayoría han considerado errónea la planificación del mismo, sin embargo no son muchos los que han estimado algunas premisas fundamentales: Estado de la mar, capacidad ofensiva de la artillería montada en los buques españoles y sistemas de puntería de la misma. En descargo de la resolución de Méndez Núñez consideraré que los propios peruanos habían instalado una pequeña batería, la "Zepita", con 6 piezas de a 32 libras, en la zona Sur, frente a la Mar Brava, por considerar impropio un ataque por tal lugar.

Entonces, desechado este esquema, porque no se actuó de Sur (La Punta) a Norte concentrando todo el peso artillero de la Escuadra en los reductos primeros y, tras reducirlos, avanzar hacia el puerto y la población y, por último, los reductos finales. No paseo la respuesta pero creo simplemente que la razón es bastante evidente para todo aquel que conozca la había del Callao. No habrían cabido los buques, unos y otros se habrían estorbado mutuamente, formando una línea o un muro sobre el cual habría sido imposible fallar un tiro la artillería peruana, sin, por supuesto, olvidar que los navíos españoles de esta época sólo podían disparar por bandas.

Sea cual sea la razón no fue un procedimiento brillante, fue el que las condiciones del campo imponían.

Este reconocimiento, así como los constantes y periódicos informes recibidos de los agentes confidenciales de la Escuadra, destacados en Lima y el Callao, centró las discusiones en la cámara de la Fragata Blindada "*Numancia*". En ella se encuentran reunidos, en estudio del plan de ataque, el Comandante General, Casto Méndez Núñez, el Mayor General (hoy sería el jefe del Estado Mayor), Lobo, y los comandantes de los buques de guerra de S.M.C. y los oficiales de Infantería de Marina. El debate comienza con la lectura de las órdenes recibidas del gobierno y prosigue con la exposición personal de todos y cada uno de los asistentes a esta Junta de Guerra que argumentan los pros y contras de la operación. Las opiniones, muy razonadas, se mantienen casi a la par, con una ligera tendencia a la teórica imposibilidad de batir la Escuadra con éxito los fuertes del Callao, dotados con la mayor, mejor, más moderna y destructora artillería del momento: los *"Armstrong"* de a 300 libras y los *"Blackely"* de a 500 libras. Estos cañones eran capaces de perforar planchas de blindaje en hierro de grosores de a 19 cm. solo la *"Numancia"* estaba acorazada con láminas de 13 cm. de máximo, siendo todas las unidades de madera. La firmeza de Juan Bautista Antequera, comandante de la "Numancia" y la decisión de Méndez Núñez inclinan el resultado de esta Junta. Se atacará el Callao y sus fuertes el día 2 de mayo, en recuerdo de la fecha que marca el comienzo del levantamiento popular en Madrid, contra las tropas napoleónicas.

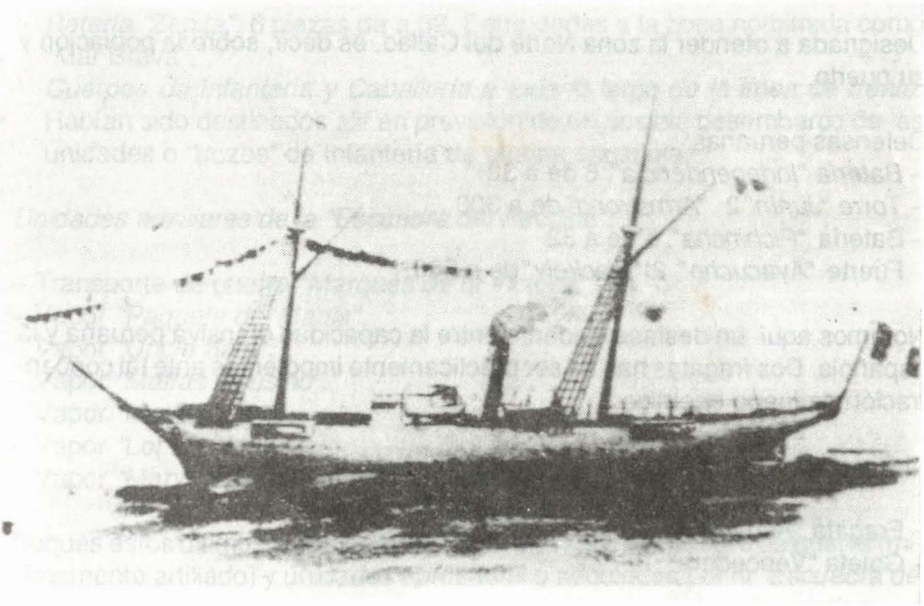
El plan de ataque es el siguiente: La Escuadra se dividirá en tres divisiones de combate que batirán por separado y frontalmente las posiciones y reductos peruanos y el vapor transporte *"Marqués de la Victoria"*, con las presas y los buques de abastecimiento del convoy, permanecerá, con las máquinas encendidas, como todos los demás, frente a la Playa de la Muerte, en la Isla de San Lorenzo, cara a cara a la bahía del Callao.

Los tres grupos antes citados se formarán con las siguientes unidades:

I División:

– Fragata Blindada *"Numancia"*
– Fragata *"Blanca"*
– Fragata *"Resolución"*

Destinada a batir la zona Sur del Callao, es decir, el cuello existente entre La Punta y la población y muelle.



Defensas peruanas:

– *Campo minado con torpedos eléctricos*
– *Batería "Abtao".* 6 cañones de a 32 libras
– *Torre "La Merced".* 2 *"Armstrong"* de a 300 libras
– *Batería "Maypú".* 6 de a 32
– *Fuerte "Santa Rosa".* 2 *"Blackely"* de a 500
1 de a 68
7 de a 32
– *Batería "Chacabuco".* 5 de a 32
– *Batería "Provisional"* 5 de a 32.

Como se observa éste es el punto más fuertemente armado de la defensa peruana. Aquí se concentra la mayor capacidad artillera y el mayor número de piezas. Asimismo la andanada totales la más pesada. Esta es la razón de emplear contra esta zona también el mayor poder de la *"Escuadra del Pacífico"*, el blindado y dos fragatas de tipo medio.

II División:

– Fragata *"Berenguela".*

– Fragata *"Villa de Madrid"*.

Designada a ofender la zona Norte del Callao, es decir, sobre la población y su puerto.

Defensas peruanas:
– *Batería "Independencia"*. 6 de a 32
– *Torre "Junín"* 2 *"Armstrong"* de a 300
– Batería *"Pichincha"*. 5 de a 32
– Fuerte *"Ayacucho"*. 2 *"Blackely"* de a 500.

Notamos aquí un desfase evidente entre la capacidad ofensiva peruana y la española. Dos fragatas han de ser prácticamente impotentes ante tal concentración de fuego enemigo.

III División

– Fragata "Almansa"
– Goleta "Vencedora"

Su misión consiste en enfrentarse con los buques de guerra peruanos y ofender a la población y muelle del Callao.

Defensas peruanas:

– *Cañón "del Pueblo"*. 1 *"Blackely"* de a 500.
– *Escuadra del Perú:* Monitor *"Loa"*
Monitor *"Victoria"*
Vapor *"Tumbes"*.
Vapor *"Sachaca"*
Vapor *"Colón"*

Aquí observamos una doble compensación de fuerzas, tanto por parte peruana como española. Perú ofenderá con una sola pieza artillera, aunque de gran calibre y con sus buques impedirá la penetración en puerto de las unidades hispanas. Asimismo la *"Escuadra del Pacífico"* destina a batir esta zona a dos buques: uno de ellos, la *"Almansa"*, es de los más potentes de la flota y su tripulación no cuenta con una larga campaña a sus espaldas pero, sin embargo, en su contra diremos que es casi totalmente bisoña (días antes su marinería realizó por vez primera ejercicios reales de tiro de cañón y disparo de armas largas) y el otro, la goleta *"Vencedora"*, es el más débil.

Otras defensas auxiliares de la Plaza:

- *Batería "Zepita".* 6 piezas de a 32. Enfrentadas a la zona nominada como "Mar Brava".
- *Cuerpos de Infantería y Caballería a todo lo largo de la línea de frente.* Habían sido destinados allí en previsión de un posible desembarco de las unidades o "trozos" de Infantería de Marina española.

Unidades auxiliares de la "Escuadra del Pacífico":

- Transporte de guerra *"Marqués de la Victoria".*
- Vapor *"Paquete del Maule".*
- Vapor *"Uncle Sam".*
- Vapor *"Matías Cousiño".*
- Vapor *"Mataura".*
- Vapor *"Lot and Mary".*
- Vapor *"Mary".* Estos últimos realmente barcas a vela.

Buques estos últimos sin valor militar. Son un vapor–carbonero de guerra (mínimamente artillado) y unidades apresadas o adquiridas por la *"Escuadra del Pacífico"* como buques de aprovisionamiento. En los mismos se mantienen a los prisioneros chilenos, los masteleros que caló la Escuadra, los repuestos, lubricantes, bastimentos y parte del almacén de carbón.

Unidades de guerra extranjeras presentes en la bahía:

- *Francia:* Pontón *"Venus"* Es sacado a remolque de la rada y fondeado más arriba de la zona destinada a la *II División de la E. del P.*

- *Gran Bretaña:* *"Shearwater".*
  "Mutine".
- *Estados Unidos:* *"Mohongo".*
  "Monadnock".
  "Tuscarora".
  "Vanderbilt".
  "Powhatan".
  "Wateree".
  "Fridonia".

Este conjunto extranjero forma un grupo heterogéneo en el que coexisten fragatas, corbetas, vapores, monitores de torres y un yate armado. Su poder militar no es ni mucho menos despreciable, todo lo contrario, sobre todo los

monitores de torres.

Lógicamente, como puede fácilmente comprenderse, esta planificación ante el próximo combate era enormemente más compleja, pero tampoco nos encontramos en la Escuela de Guerra Naval para vernos obligados a realizar un estudio más profundo.

Las cifras sobre poder ofensivo, peso de andanadas, número y clase pormenorizada de los buques participantes, tipos y modelos de la artillería... prefiero, a pesar de su crucial importancia, relegarlos a un segundo plano, pues la sola descripción somera de los mismos, rebasaría en mucho el espacio de este trabajo.

Igualmente, en lugar de ir describiendo el desarrollo del bombardeo minuciosamente, reloj en mano, prefiero detenerme tan solo en los resultados del mismo y de éstos sacar las pertinentes conclusiones. (2).

Resultados peruanos y españoles en el combate:

1º) *Artillería peruana en Torres*

Lógica concepción para la época tratada. Este tipo de construcción elevadas domina la cubierta de los buques atacantes y su tiro puede atravesarlos oblicuamente, dando salida al proyectil por la banda opuesta, bajo la línea de flotación, con el consiguiente anegamiento de la nave. Estas torres son giratorias y cuentan con acorazamiento exterior.

Resultados obtenidos

Puesta casi inmediata fuera de combate de la fragata *"Berenguela"* (a los 35 minutos". Se le produce un agujero de entrada y otro de salida, bajo la flotación, con enorme vía de agua (de 4 por 1 metros). Para el salvamento de la nave es preciso el paso de toda la artillería a la banda opuesta. La *"Berenguela"* solo puede realizar unos 200 disparos al cañón.

2º) *Montajes artilleros dobles:*

Error básico y fundamental en la defensa peruana contra navíos. Las ventajas de este sistema son nulas y, sin embargo, un impacto directo, generalmente, inutiliza ambas piezas.

Resultados obtenidos

Voladura de la *Torre Blindada "La Merced"*, por impacto directo de la fragata *"Blanca"*. El tiro se introdujo entre la pared de la porta y la muñonera de una de las piezas, sobre los saquetes de pólvora que alimentaban las piezas. 41 muertos. El ministro de la Guerra, Gálvez, y gran parte de su Estado Mayor, perecen en la gigantesca explosión.

3º) Tardía reacción peruana

Gálvez espera el primer disparo de la *"Numancia"*, en contra de la opinión de sus artilleros: *"Justifiquemos la justicia de nuestra causa"*, manifiesta.

Resultados obtenidos

Prácticamente todos los grandes proyectiles pasaban por alto, sobre los topes de los buques españoles, precipitándose en la mar sin efecto alguno. Más aún cuando debemos de considerar que la cadencia de fuego de estas grandes piezas, los *"cañones monstruos"* como eran conocidos, era de entre 15 a 20 minutos, o lo que es lo mismo, tres o cuatro disparos a la hora.

Tras cinco horas de combate solo consiguen los siguientes impactos destacables:

Número 1: Fragata *"Villa de Madrid"*. En el Tubo de conducción del vapor a la máquina. El buque queda sin movimiento y por lo tanto fuera de combate. La goleta *"Vencedora"* tiene que acudir para sacarla a remolque. La fragata solo realiza unos 200 disparos en el combate.

Número 2: Siendo remolcada la *"Villa de Madrid"* otro tiro impacta sobre un bote situado en la cubierta. sin daño alguno.

Número 3: Fragata *"Berenguela"*. El mencionado en el punto 1º. Es indudablemente un tiro magníficamente dirigido.

Número 4: Fragata *"Berenguela"*. En la carbonera de la nave. Produce un incendio a bordo que es rápidamente sofocado por la dotación.

Número 5: Fragata *"Almansa"*. En los guardacartuchos, departamento contigüo a la santabárbara del buque. Incendio a bordo, Obliga a retirarse a la fragata del combate durante 30 minutos. Se sofoca el incendio sin anegar el pañol y vuelve el buque al combate.

Esta unidad y la *"Blanca"* son las que demuestran un mayor arrojo y combatividad durante el ataque, llegando a agotar sus proyectiles.

Número 6: Fragata Blindada *"Numancia"*. Da en el agua y de rebote choca contra el blindaje, lo perfora y traspasa 40 de los 45 cm. del maderamen de teca. No produce daño alguno, siendo, sin embargo, un tiro sumamente destructor para cualquier buque no blindado.

Evidentemente sólo estoy reseñando los impactos producidos por los cañones *"Armstrong"* y *"Blackely"*, olvidándome de los de 32 y 68 libras (así como de algunos de 16) por considerarlos irrelevantes. Estas nueve grandes piezas eran las únicas capaces de hacer peligrar gravemente y hundir a cualquiera de las embarcaciones españolas, incluida, por supuesto, la blindada *"Numancia"*. Los tiros de 16, 32 y 68 con casi totalmente inútiles, siendo su poder ofensivo incapaz de demoler a buques como los tratados. No debemos de desdeñar tampoco su poder ya que toda la *"Escuadra del Pacífico"* resultó completamente acribillada por los impactos de estas piezas menores (tan solo la pequeña goleta *"Vencedora"* sale completamente ilesa), pero solo los 300 y 500 podrían haberla precipitado al fondo del mar.

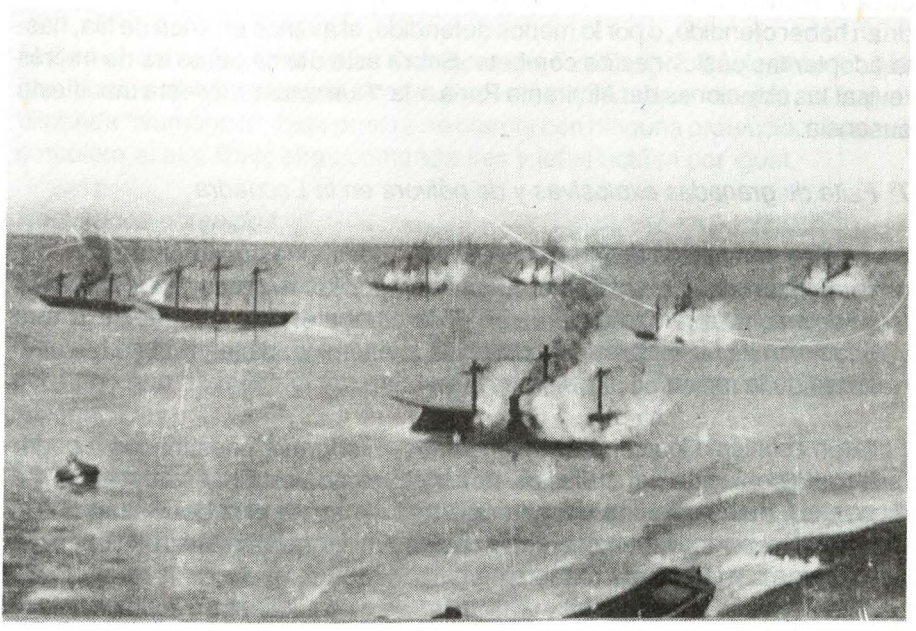
4º) *Para qué destacar cuerpos de infantería y caballería tras los montajes artilleros:*

¿Para rechazar un intento de desembarco español? Ridículo. Sólo versiones partidistas y apasionadas, desprovistas de todo rigor documental, todavía hoy consideran tal posibilidad. Un ejemplo: En encuesta a Méndez Núñez el Ministro de Marina le plantea tal posibilidad futura. Méndez Núñez contesta indicando a su superior lo que éste no debería desconocer en razón a su rango y cargo.

Resultados obtenidos

La playa del Callao está conformada por casquijos y cantos silíceos rodados que, al ser impactados por las balas sólidas españolas, proyectaron, en forma de granada, una lluvia de esquirlas pétreas sobre la infantería y caballería del Perú, obteniendo así un número de bajas no desdeñable por no buscado.

¿Por qué, de considerar estas fuerzas necesarias o en previsión, no se apostaron mucho más atrás de las líneas defensivas? Los cuerpos de bomberos así lo hicieron.



5º) *Torpedos*

Resultaron ineficaces en la defensa de la rada. La detonación eléctrica falló totalmente (y no solo por haber cortado la *"Numancia"* gran cantidad del cable; más de 300 metros de hilo eléctrico le fueron extraídos del eje de la hélice, por buzos en la isla de Otaiti o Tahití). Tan solo dos de ellos explosionaron y ello, accidentalmente, sin causar ningún daño. Un informe del ingeniero Arancibia documenta cumplidamente este tema.

6º) *Impropiedad de las piezas artilleras de la Escuadra Española:*

La mayor artillería de la Escuadra era la de a 68, es decir, 20 cm., en cañones *"Rovira"*, modelo español, número 2. Buenas y apreciadas máquinas de guerra, pero totalmente impropias para batir fuertes blindados armados con piezas de a 300 y de a 500. Prueba de lo anteriormente expuesto son los informes emitidos por los comandantes de los buques, concretándose estas quejas en los posteriores cambios de artillería en los buques. Ejemplos casi inmediatos son las transformaciones de la *"Numancia"*, *"Almansa"* y *"Resolución"*, esta última reconvertida en blindada con el nuevo nombre de *"Méndez Núñez"*.

Complementando lo antes citado he de mencionar la inexistencia de piezas en

caza y retirada, con colisas giratorias que, al avanzar las tres divisiones, podrían haber ofendido, o por lo menos defendido, el avance en línea de fila, hasta adoptar las posiciones de combate. Sobre este último punto es de interés revisar las objeciones del Almirante Paris a la *"Numancia"* por esta manifiesta ausencia.

7º *Falta de granadas explosivas y de pólvora en la Escuadra*

Se empleó demasiada en ejercicios de tiro y, por supuesto, en Abtao y Valparaíso. Es cierto que quedaba la no gastada por las fragatas *"Berenguela"* y *"Villa de Madrid"*, prontamente retiradas del combate, pero lo tardío de la hora y la decisión de no mostrar esta carencia al enemigo, dictaron el no hacer el trasvase de la misma.

Fallaron asimismo los cohetes incendiarios, *"Congreve"*, destinados a pegar fuego a la población del Callao. El defecto radicaba en los disparadores. Se dispararon menos de una docena, salvándose así la villa del Callao de un monumental incendio pues no debemos de omitir que las construcciones del puerto eran casi todas de madera.

Esta carencia de munición apropiada, totalmente precisa para poder demontar cañones en barbeta o enterrados, hubo de compensarse por la *"Escuadra del Pacífico"* acercándose a posiciones casi suicidas. La *"Numancia"* rasca por tres veces el fondo de la bahía, quedándose en una de ella garrada al mismo, tras forzar la máquina al máximo, se consigue despegarla, en marcha atrás. La *"Resolución"* es otro caso similar, levantándosele el timón. Otro ejemplo sintomático de las distancias lo ofrece el comandante de la *"Blanca"*, Topete, quien resulta herido en el combate, es bajado a enfermería y una vez atendido vuelve inmediatamente al puente de su nave y, desde él, anuncia a voz en grito a los peruanos en tierra: *"¡Aquí está Topete!"*, añadiendo además una gruesa interjección que es perfectamente escuchada por los defensores de la plaza.

Con bala sólida (y esto es de dominio común de cualquier artillero) es muy difícil acallar un reducto enemigo. Solo impactando directamente sobre él se consigue su aniquilamiento. La granada explosiva al detonar proyecta esquirlas metálicas, gases abrasadores y fuego, resultando infinitamente mucho más efectiva.

Insistiendo en el tema de este titular, la falta de munición apropiada, comentaré que la *"Blanca"* se retira del combate manteniendo en pañoles menos de 100 proyectiles. La *"Almansa"* igualmente. Por el contrario la bala sólida sobra en demasía.

8º) *Audacia temeraria:*

El Comandante General de la *"Escuadra del Pacífico"*, D. Casto Méndez Núñez, decide dirigir el ataque desde el puente de su buque insignia, la fragata blindada "Numancia". Este puente no cuenta con ninguna protección, está por completo al aire libre; otros comandantes y jefes actúan por igual.

Resultados obtenidos

Es herido en pleno combate. 8 heridas en el brazo y caja del cuerpo. Chorreando sangre se resiste a ser llevado a la enfermería, a pesar de los requerimientos del Mayor General, Lobo. Termina desplomándose, siendo recogido por Lobo que es quien dirige desde es momento el combate, sin cambiar la insignia.

La *"Numancia"* estaba provista de dos torres blindadas. Una de ellas para la dirección del combate y la otra para la conducción de la nave bajo fuego enemigo. ¿Por qué esa numantina resistencia a emplearlas? La razón hemos de buscarla en el exquisito pundonor de este marino, profundamente deprimido por los insultos y acusaciones a su salvajismo y falta de valor en el bombardeo de Valparaíso. Un carácter como el suyo, el de un *"hombre de honor"*, no podría permitir de nuevo comentarios denigratorios hacia su persona. El en Pagalugan ya había pronunciado otra de sus famosas frases: *"La Marina no se retira"* y sin embargo desde Valparaíso estaba cuestionado por los contrarios. Estas actitudes gloriosas enaltecen a las personas que las llevan a cabo, pero el riesgo de las mismas pueden privar a una escuadra de su cabeza rectora (no es éste el caso, pues la valía profesional de Lobo –*"rabioso, como siempre"*, según propia expresión, o la del comandante Antequera –voluntario en esta campaña y conocido como *"el botafuego"*– están por encima de cualquier otra consideración), pero puede influir negativamente en la moral de las tropas, así como alimentar psicológicamente la propaganda enemiga (recordemos el suicidio del General Pareja). También, como negarlo, la figura del jefe en los puestos de mayor peligro aumenta la moral de combate de la fuerza propia.

9º) *Falta de munición en algunos de los reductos peruanos:*

Las piezas menores de la defensa peruana no poseían una excesiva cantidad de munición. Algunos de los reductos, a última hora, se limitan a disparar con pólvora sola, sin bala, meramente a título testimonial. Este dato es perfectamente comprobable en las versiones ofrecidas por ambos contendientes. Es curioso detenerse a considerar que las carencias de la *"Escuadra del Pacífico"* son las sobras de la defensa peruana.

10º) *Improvisión de la defensa en el Callao*

Falta munición (muy pocos días antes del combate se comienza a fundirla), faltan armas cortas (se ordena su compra apresurada en los establecimientos del Callao y Lima), faltan anteojos de larga distancia (se buscan tardíamente y no se llegan a conseguir más que unos pocos. Igualmente hay una carencia de personal civil. El denominado *"Cañón del Pueblo"* es montado con urgencia la noche anterior al 2 de mayo por una multitud de unas dos mil personas a las que se solicita su ayuda. Esta pieza, al realizar su primer disparo se sale de posición, descarrilando en la corredera de retroceso y, por lo tanto, quedando inutilizada durante todo el ataque.

11º) *Escaso poder ofensivo de los buques peruanos*

Realmente su artillado no suponía un peligro para la división española. Sin embargo hay que rendir homenaje a la buena puntería de los sirvientes de sus piezas. Esta apreciación es destacada por los comandantes de los buques españoles.

Una de las unidades del Perú intentó una salida contra la división española. Su arma era un torpedo de botalón. La *"Almansa"*, incrustándole varios proyectiles, le hizo desistir de su propósito.

12º) *¿Por qué Perú no realiza su defensa aprovechando los muros de la Fortaleza del Real Felipe o Castillo de la Independencia ?*

Este recinto amurallado fue desartillado ya que delante del mismo existía varias edificaciones que imposibilitaban la instalación de piezas artilleras dirigidas al mar. Aparte de ello y considerando la mayor altura de los torreones del Rey y de la Reina, habría sido imposible elevar hasta ellos las pesadísimas piezas de gran calibre. Durante el combate fue utilizado como cuartel general. En el ataque tan solo recibió un impacto en la puerta de acceso al mismo, sobre el muro, posiblemente de la fragata *"Almansa"*, pues la huella de éste parece ser la de un proyectil ojival.

13º) *Número de piezas por parte española y peruana*

A pesar de haber expuesto líneas más arriba que no entraría a tratar este asunto, lo haré ahora para precisar un detalle aún cuando es totalmente evidente.

Perú: 47 menores (de a 16, 32 y 68 libras).
9 mayores (4 de a 300 y 5 de a 500).

Más las instalaciones a bordo de sus buques.

"Escuadra del Pacífico": 245 en total (menos 2 cañones rayados de la batería de la *"Villa de Madrid"* que reventaron accidentalmente en Abtao. Total 243. La mayoría de calibre 32, los restantes de a 68 y algunos rayados de 16 cm.
Ahora bien, esta cifra hay que dividirla entre 2 pues solo podían disparar por una banda. Este es un hecho manifiesto, pero el obviarlo sería antihistórico.

14º) *Bajas totales de resultas del combate:*

Por parte peruana no se dispone de una estadística totalmente comprobada, estimándose en más de 200 muertos.

"Escuadra del Pacífico". Bajas al 6 de mayo de 1866

Buques	Muertos	Heridos	Contusos	Total
"Numancia"		3	13	16
"Berenguela"	10	16	12	38
"Villa de Madrid"	13	22		35
"Blanca"	8	12	19	39
"Resolución"	3	3	8	14
"Almansa"	9	26	16	51
"Vencedora"		1		1
	43	83	68	194

15º) *Fases del Combate*

Evidentemente tres, son las siguientes:

A. Principio. *"Berenguela"* y *"Villa de Madrid"* fuera de combate. Torre de *"La Merced"* volada, Cañón *"del Pueblo"* fuera de servicio, desmontadas algunas piezas menores.

B. Desarrollo. *"Almansa"* alcanzada. Diversas piezas peruanas fuera de servicio (unas accidentalmente, otras por tiros de la *"Escuadra del Pacífico"*).

C. Conclusión. Se levanta la neblina, existe un mutuo cansancio por ambas partes, falta pólvora y munición. Se ordena la terminación. Responden sólo 3 piezas peruanas.

16º) *Conclusiones finales*

Militarmente hablando es imposible pensar en victoria completa de ninguno de los contendientes. Ni la *"Escuadra del Pacífico"* fue capaz de apagar todos los cañones de la plaza ni pudo incendiarla. La artillería peruana tampoco consiguió hundir uno sólo de los buques españoles o, por lo menos, averiarlo gravísimamente (el más maltratado, la *"Berenguela"*, ocho días después surcaba nuevamente las aguas de la Mar del Sur y en 1869 es el buque escogido para representar a España en la inauguración del Canal de Suez).

Las victorias, que las hubo, en mi opinión fueron éstas:

"Escuadra del Pacífico".

Triunfo del honor y de la disciplina militar, triunfo de unas tripulaciones cansadas en una campaña que se adivinaba sin conclusión, triunfo de la logística que consigue, a diez mil millas de España y casi olvidados por su Gobierno, abastecerse y aprovisionarse en todo un litoral hostil. Esta Escuadra, esta Marina romántica se superó en la adversidad, triunfó sobre ella.

República del Perú

Victoria de un pueblo en su totalidad, un pueblo que se une y agrupa ante el peligro exterior. Marinos, infantes, voluntarios, militares presos, alumnos, médicos, mujeres, antiguos veteranos de las campañas de la Independencia piden, exigen formar parte de la defensa del Callao, como avanzada de la del Perú. Si el Ejército es el pueblo en armas, aquí la máxima se demostró.

¿Entonces, quién ganó?

En Perú se celebra el 2 de mayo como la festividad que ratifica la Independencia de la Nación. En España también se festeja, aunque, bien es cierto, referida al 2 de mayo de 1808 día del levantamiento popular contra los invasores napoleónicos; en la época tratada fue celebradísima, significando para todo el pueblo español el triunfo del honor. Hoy, en España, casi nadie recuerda nada de esta campaña, ni de sus hombres, pero ciertamente nadie, ni los niños, olvidan la romántica y caballeresca cita de Méndez Núñez: *"Primero honra sin Marina que Marina sin honra "*. Volviendo a estas apreciaciones diré. Unos y otros se adjudican la victoria. Mentes más lúcidas que la mía usan y abusan

de testimonios, declaraciones, frases y opiniones de propios y de extraños, de combatientes y de civiles, de documentos o, simplemente, de cuentos. Yo no deseo entrar en ese infructuoso debate. Mi personal opinión se concreta así. Todos perdimos. Pasó desde 1866 hasta la firma de la Paz con las cuatro naciones implicadas en el conflicto (Perú, Chile, Bolivia y Ecuador) demasiado tiempo, un tiempo que no se recupera y deja heridas difíciles de cerrar. Todo fue un inmenso error que debemos de ser lo suficientemente inteligentes y pragmáticos para relegar a su lugar natural, los libros y los tratados de Historia.

Notas:

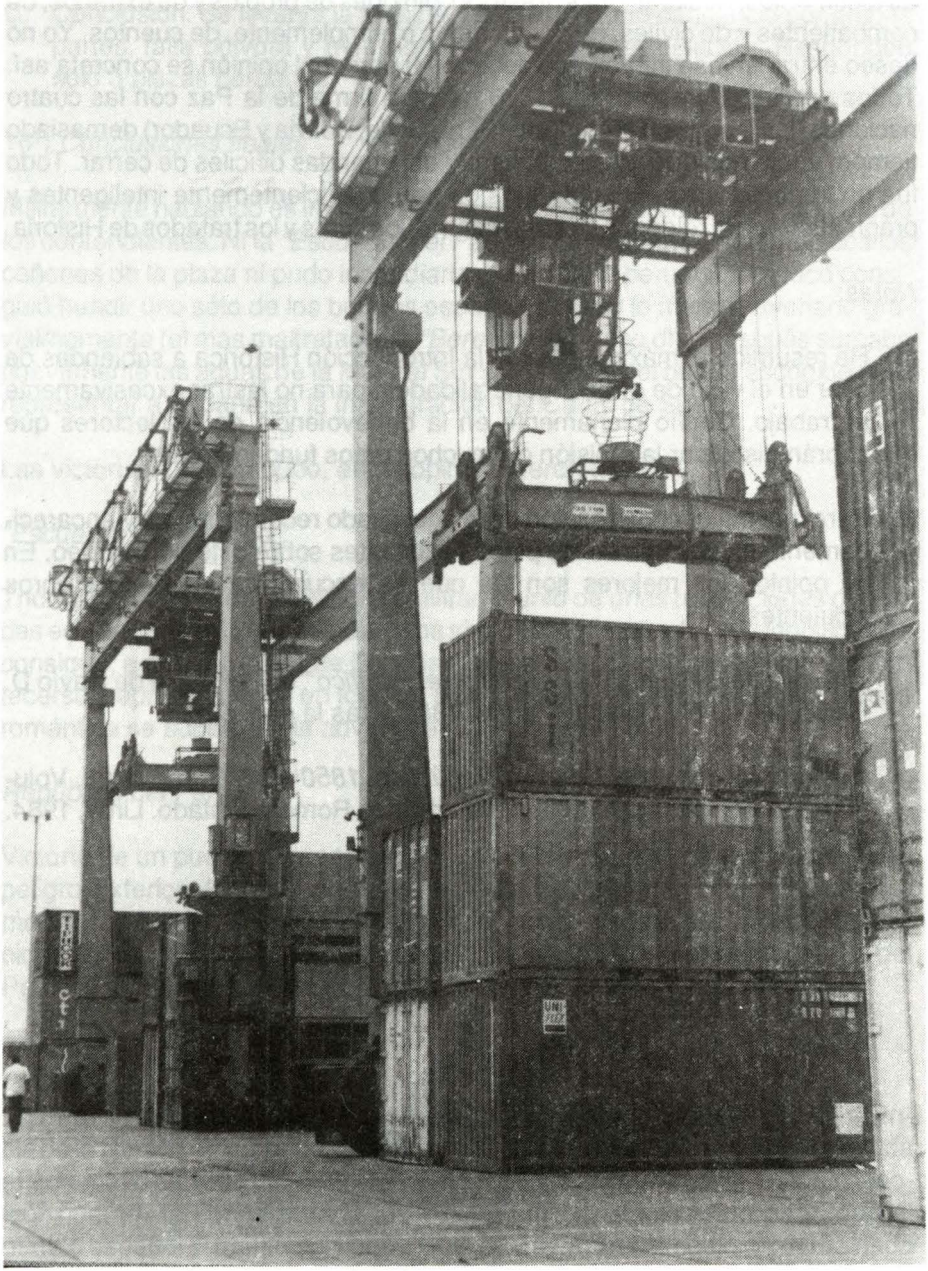
(1) He resumido al máximo posible la Introducción Histórica a sabiendas de caer en el vicio de ofrecer generalidades, para no lastrar excesivamente el trabajo. Confío plenamente en la benevolencia de los lectores que sabrán disculpar la omisión de muchos datos fundamentales.

(2) Para una mejor comprensión de lo aquí citado recomiendo muy encarecidamente la consulta de los planos existentes sobre este bombardeo. En mi opinión los mejores son los que se encuentran en los dos libros siguientes:

"Historia de la Guerra de España en el Pacífico", del Teniente de Navío D. Pedro de Novo y Colson. Madrid, 1882. Tras la pág. 526.

"Historia Marítima del Perú. La República. 1850 a 1870" Tomo VIII, Volumen 2, del Capitán de Fragata D. Fernando Romero Pintado. Lima, 1984. Pág. 607.





La evolución y la problemática de la conteinerización

Capitán de Fragata (r) Luis Felipe VILLENA Gutiérrez

A comienzos de los años sesenta, en el campo del transporte de las naves de línea, y fundamentalmente debido a la necesidad de la racionalización de las mercancías para facilitar dicho transporte no sólo marítimo sino el multimodal (marítimo, camionero, ferrocarrilero, aéreo, etc.) se introduce el contenedor estandarizado. Las naves contenedoras de la primera generación con una capacidad de contenedores hasta 700 TEU (el TEU es la unidad de medida de la carga conteinerizada equivalente a un contenedor de 20') ingresan a los tráficos de Europa/EE.UU. de N.A., seguidos muy prontamente por las de la segunda generación, con capacidad de hasta 1,200/1,300 TEU en el tráfico Europa/Lejano Oriente.

Este tipo de transporte conteinerizado sigue progresando y muy pronto se inició la construcción de las naves porta contenedoras de la tercera generación que alcanzan capacidades de hasta 4,000 TEU. Esta tendencia es inicialmente aprovechada por los grandes astilleros del Japón y Corea del Sur.

Con el enorme crecimiento del tráfico marítimo se ha desarrollado una gran proliferación de nuevos tipos de buques. Durante la pre–Guerra de la Segunda Guerra Mundial existían cinco (5) tipos de naves (cargas seca de buques trampas; carga general en buque de línea; cargueros a granel; cargueros de cargas líquidas y buques de línea de pasajeros). Hoy en día se pueden identificar más de veinticinco (25) tipos de naves. La mayoría de los nuevos tipos son el resultado de un incremento del tráfico marítimo de mercancías de características especiales que requieren buques especializados muy eficientes y económicos. Dentro de ellos, destaca la aparición de los buques contenedores que significan un cambio del panorama en la estructura del tráfico marítimo poseedora de una trascendencia y una proyección todavía insospechada a pesar de que este tipo de flota ya ha alcanzado una magnitud considerable en el comercio y en el transporte marítimo, pero todavía este tipo de naves tienen un enorme futuro por delante.

En un servicio de tipo tradicional de lo que se trata es de mantener los buques

llenos de carga rentable de 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 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 del 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, aún 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 puedan ser utilizados de nuevo. Y esto ocurre con todos los contenedores ya sean de propiedad de la empresa o arrendados, 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 direcciones en cantidades aproximadamente iguales. Pero cuando una ruta está 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).

La aceptación 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 plantearse 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 la supresión de esos 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.

Un problema que afecta a la contenedorización en general y a la manipulación de los contenedores en los puertos en particular, es el del desequilibrio de las corrientes comerciales, con la consiguiente necesidad de exportar contenedores vacíos. Para corregir ese desequilibrio se han tomado diversas medidas que es preciso llevar adelante. Esas medidas entrañan la negociación de fletes favorables para los envíos contenedorizados de exportación, la ampliación de la gama de mercancías que se envían en contenedores y el establecimiento de un tráfico triangular para minimizar el movimiento de contenedores vacíos. De no hacerlo así, las operaciones portuarias resultarán especialmente afectadas como consecuencia del considerable flujo de contenedores vacíos. Para evitar que los contenedores vacíos bloqueen el espacio de almacenamiento disponible en la terminal habría que destinar una zona fuera del puerto como plaza de contenedores para la devolución de contenedores vacíos.

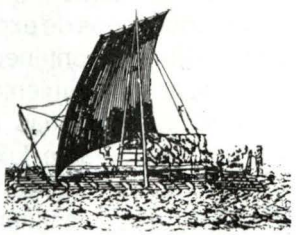
La introducción del transporte multimodal de contenedores más allá de los

límites de los puertos de mar necesita una infraestructura y un equipo adecuado para el transporte y el transbordo de los 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 solo 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 construído especialmente con tal fin. Otro problema que se plantea en 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 por 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.

Para concluir diremos que la presencia en los puertos nacionales de buques totalmente conteinerizadas están representadas por las naves del grupo EUROSAL que recalan en el Callao y Matarani.

Las características de estas embarcaciones están en el orden de las DWT 34,000; una eslora 200 m.; un calado entre 30 a 35 pies y una capacidad de 1,900 TEU.



El combate naval del 2 de mayo en el Callao

C. de F. (r) Salvador MARIATEGUI y Cisneros

La mayoría de los historiadores relatan la acción que tuvo lugar en la bahía del Callao el 2 de mayo de 1866 como un combate en el que tomaron parte, la escuadra española al mando del almirante Don Casto Méndez Núñez y por el Perú las baterías de tierra accionadas por nuestro Ejército, y pasan por alto la acción naval en la que tomó parte la Flotilla de Monitores construidos en el Callao y que las Baterías que en tierra estuvieron dotadas por marinos fueron las que justamente causaron mayores daños al enemigo, y lo más relievante de este período fue la preparación que la Comandancia General de Marina hizo: blindó y construyó buques, rayó cañones, fabricó proyectiles, granadas y estopines para todos los cañones como más adelante relataré.

Situación general

Por esos momentos, la Patria cuyo Gobierno lo ejercía el General Pezet, pasaba por circunstancias difíciles a causa de la ocupación española de las islas Chincha. El 14 de abril de 1864 el almirante Don Luis Pinzón, sin declaración de guerra, sin ultimatum, sin poner en práctica ninguno de los pasos establecidos en el Derecho de Gentes, al mando de las fragatas "Triunfo" y "Resolución" se apoderó de las islas Chincha y de un buque de guerra que estaba allí de estación.

Este hecho sublevó los ánimos de la ciudadanía que indignada clamaba contra el gobierno, al punto que hubieron varias manifestaciones que pidieron el cambio del Gabinete.

El Comando General de la Marina lo ejercía el Contralmirante Don Ignacio Mariátegui quien conciente de que la Marina es nuestra primera línea de defensa activó desde el primer momento los preparativos sin dejar nada por hacer colocando así, a la Marina en el mejor de los planos.

Entre otras cosas, dispuso los roles de entrenamiento para las tripulaciones y los mantuvo en constantes ejercicios preparándolas para combatir, aún más,

propuso al Gobierno la adquisición de buques, el de la Fragata mixta "Independencia" en los Astilleros Samuda en Londres, donde escasamente dos años antes había estado para la construcción de los vapores para el Amazonas; después, se contrató en los Astilleros Bikenhead la construcción del que sería el glorioso y famoso Monitor "Huáscar", y en Francia la adquisición de las Corbetas "Unión" y "América".

En esa época la construcción evolucionaba rápidamente en el mundo y la rueda era sustituida por las hélices, en la artillería se construyó cañones con el ánima rayada y de retrocarga, lo que les dio; mayor alcance, penetración y rapidez de fuego. Mariátegui mando rayar las ánimas de los cañones en uso, tanto de la Marina como del Ejército en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios de Lima en la que también se confeccionaron piezas para las máquinas de los buques y en la Factoría de Bellavista, que funcionaba desde la época del coloniaje, se fundieron proyectiles, granadas y estopines.

A la Fragata "Callao" que se había hundido al voltearse el Dique Flotante en la isla San Lorenzo, fue necesario reflotarla y repararla, maniobra en la cual Mariátegui tuvo el asesoramiento de su activo Jefe de Estado Mayor, Capitán de Navío don Antonio del Haza.

Contemplando el avance de la nueva artillería naval Mariátegui mandó blindar a la fragata Callao apenas fue reflotada. Se transformó la estructura del "Loa", se la blindó y se la instaló una torre giratoria. Se construyó el monitor "Victoria", blindándole e instalándole una torre blindada y giratoria, siendo este el primer buque de guerra construido en el Perú.

Para dar una idea del esfuerzo de la Marina para elevar su poderío naval y obtener, como lo consiguió, la victoria en el combate naval del 2 de mayo de 1866 en el Callao y anteriormente en Abtao el 7 de febrero de 1866.

En el "Archivo Mariátegui" hoy integrando el "Archivo Histórico de la Marina" existen documentos que demuestran los afanes de la Marina para elevar el poder de sus buques, separándolos, blindándolos, transformándolos y aún construyendo, su cooperación con el Ejército; rayando cañones, fabricando proyectiles, granadas, estopines.

También se ha indicado cómo su Comandante General intentó por dos veces, antes que la escuadra española fuera reforzada zarpar para definir la situación por medio de una acción naval, pero el Gobierno no apoyó los planes de la Marina.

Relaté también la sublevación del Coronel Prado y de como el Comandante

Montero al mando del "Lerzundi" se une a Prado y cómo fueron asesinados el Comandante General de la Escuadra Capitán de Navío Panizo, el Comandante del "Amazonas", Raygada y otros siete jefes y Oficiales.

Situación particular

En octubre de 1865 las fuerzas navales revolucionarias a órdenes del Coronel Prado la constituían los buques: "Amazonas", "América" , 'Tumbes" y "Unión" que al regreso de Europa se le unió, esta fuerza estaba a órdenes del Capitán de Navío Montero.

El 27 de octubre las fuerzas navales peruanas se reúnen con las chilenas.

Las fuerzas terrestres revolucionarias tomaron Lima el 28 de noviembre de 1865 y se estableció el Gobierno Dictatorial de Prado.

El 19 de octubre se reúnen en Pisco de orden de Montero que ejercía el mando de la Escuadra peruana, Villar, Benjamín Mariátegui comandante del "Apurímac" y Sánchez Lagomarsino comandante del "Amazonas". Villar era un marino de gran prestigio y de valor, había servido desde la época de la Independencia, Montero fue un hombre de suerte, intemperante y de conocimientos profesionales menores en relación con los demás jefes allí presentes y en especial de Villar. Durante la reunión se produjo una discusión entre Villar y Montero en la que Villar levantó la voz y fue faltado de obra por Montero quién además le impuso un arresto de rigor, esta escena acentuó más el disgusto que los Jefes le tenían a Montero. De Vicuña Mackena, chileno que debía esperarse una opinión favorable, dijo: no reúne las cualidades propias de un jefe responsable.

El 3 de diciembre cumpliendo la orden del Dictador de reunirse con la Armada chilena compuesta por la "Esmeralda" y "Maipú" zarparon del Callao; el "Apurímac" al mando del Capitán de Fragata Benjamín Mariátegui y el "Amazonas" al mando del Capitán de Fragata Sánchez Lagomarsino.

Méndez Núñez ignoraba el suicidio del Almirante Pareja y temiendo que las fuerzas peruanas reunidas pudieran atacar una por una a las fragatas españolas tomó también rumbo al sur, el 6 de diciembre, si hubiera conocido la muerte de Pareja de quién dependía habría atacado el "Apurímac" y "Amazonas" pues era mucho más poderoso que los dos juntos.

El 11 zarparon del sur, la "América" y "Unión" hacia las islas Chincha, y regresaron al sur (Chile).

El 3 de diciembre se había discutido el proyecto de alianza suscrito por Pacheco y Santa María y el 5 se concedió a Chile el mande la escuadra aliada y quedó establecido escoger un lugar protegido y abrigado del archipiélago de Chiloé, para esperar a los buques peruanos adquiridos durante el Gobierno de Pezet y siendo Comandante General de Marina el Contralmirante Mariátegui, el "Independencia" y el "Huáscar", y con ese fin zarpan a ese lugar, el "Apurímac" , "Amazonas", "América" y "Unión".

El Perú regaló a Chile el vapor "Lerzundi" que se le cambió de nombre por el de "Lautaro".

El Gobierno chileno pretendió comprar los buques, pero Prado se negó y que mal concepto tendrían de Montero que se lo propusieron pero en la forma de que él se sublevara y que los entregara a Chile para dotarlos con tripulaciones de ese país, pero también se negó,

Existía gran simpatía por Chile en filas de los Restauradores lo que está comprendido en la siguiente frase de Gálvez: "No será considerado peruano el que no sea igualmente chileno".

La diplomacia chilena era superior a la del Perú, nos llevaban de la mano donde ellos querían, los agentes chilenos tenían entrada preferencial a los Ministerios, se puso a nuestra Escuadra, muy superior a la chilena a órdenes de Chile y hasta pretendieron que les vendiéramos los buques, y como esto fracasó hubo un plan para apoderarse de ellos, seguramente con un golpe de mano parecido al que efectuó el Aquiles, llegaron a embarcar agentes chilenos en nuestros buques para controlarnos y hasta pretendieron dar órdenes a sus Comandantes.

Santa María, agente principal de Chile tuvo la audacia de proponer a Prado los nombres de cuatro chilenos para que mandara la Escuadra Unida, uno de esos era el C. de N. Salcedo que estuvo al servicio del Perú, y sospechosamente complicado en demorar la entrega de las Corbetas para que las adquiriera Chile, los otros fueron Blanco Encalada, Simpson y Williams.

A bordo del "Apurímac" se embarcó el agente chileno Rafael Sotomayor, el Comandante Mariátegui lo recibió fríamente pero con cortesía.

El 3 de diciembre de 1865 zarpan del Callao las Fragatas "Apurímac" y "Amazonas" haciendo escala en Pisco; el 8 fondearon en Arica de donde zarparon nuevamente el 15 en pos de San Félix arribando allí el 24 de diciembre para hacer faena de carbión.

El 10 de enero de 1866 el "Apurímac" fondeó en Ancud reuniéndose con la "Esmeralda" al mando de Williams Revolledo que de acuerdo al Tratado este debía tener el mando de la Escuadra Unida. Durante la navegación hubo rozamientos entre Mariátegui y el agente Sotomayor que pretendió dar algunas órdenes alterando la organización del buque. Al fondear en Ancud, Williams quiso completar la dotación del buque con chilenos, tanto de Oficiales como del personal de la Plana Menor a lo que Mariátegui se opuso rotundamente, pues, además que no concedía al Jefe chileno autoridad para intervenir en la organización de nuestros buques, había el antecedente chileno en cuanto a felonía y conocía las intenciones de los agentes chilenos de "levantarse los buques de como de lugar".

Escribe Sotomayor a Santa María: "Mariátegui se sintió dominado por la idea de que Williams quería dominarlo e introducirse en el régimen de la organización de su buque, cosa que él no permitiría", le atribuye a "la exagerada susceptibilidad de Mariátegui" continúa Sotomayor, "su tripulación es insuficiente, no tiene Oficiales instruidos a excepción del Teniente 1º, en suma, su buque ahora no puede batirse" Sotomayor sigue su calumnioso informe a Santa María y dice: "que Mariátegui le ha manifestado que ha recibido de Williams una nota amenazante en la que se le prevenía que si no estaba dispuesto a marchar al Apostadero hiciese desembarcar del "Amazonas" los individuos que había recibido en Valdivia.

Esto es calumnioso, puesto que Mariátegui no se negó a dirigirse al Apostadero, lo prueba que aún sin Práctico chileno se navegó por parajes sin buenas cartas de navegación y se arribó bien y sin novedad y el "Amazonas" fondeó bien y sin novedad al día siguiente al mando del Comandante Sánchez Lagomarsino.

Sotomayor afirmó en su informe que la dotación del "Apurímac" no estaba completa y que sus Oficiales no eran instruidos, sin embargo, el Comandante y sus Oficiales llevaron sus buques por parajes peligrosos. Sin práctico chileno fondeó en Abtao sin novedad y a pesar de su dotación incompleta se batió con toda gallardía en un duelo de artillería con los mejores buques españoles, esto demuestra la bajeza del Agente chileno Sotomayor, que procedió así para tener una excusa en caso de apoderarse del buque mediante un golpe de mano artero como el efectuado por el "Aquiles".

El 16 de enero de 1866 zarparon de Ancud las fragatas "Apurímac" "Amazonas" y las dos naves chilenas, transporte "Antonio Varas" y "Covadonga" donde Williams izó su insignia.

La fragata "Apurímac" pasó sin novedad en Canal Chacao, pero el "Amazonas"

debido a su poco andar a causa de no haberse terminado su recorrido por el angustioso apuro de los chilenos que apremiaban a nuestro Gobierno, de por si chilenófilo para que zarparan el viento lo aconchó y se perdió.

Williams dejó el Apostadero para hacer un arreglo de víveres con el proveedor dejando a Mariátegui como el Jefe más antiguo que dispuso el fondeo de la Línea. El 4 de febrero llegaron al Apostadero las Corbetas: "Unión" al mando del Capitán de Corbeta Don Miguel Grau, y "América" al mando de Ferreyros y ese mismo día explosionó el "Lautaro", ex–"Lerzundi" sufrió una explosión en una caldera debido al mal manejo de los "expertos" chilenos, tuvieron cuatro muertos y dieciséis heridos.

El Comandante Villar también llegó el 4 de febrero y tomó el mando de la Escuadra que se batió valerosamente el 7 de febrero obteniendo un verdadero triunfo en el que puede llamarse el más notable combate naval de nuestra historia y de América.

Mientras la Escuadrilla permanecía en el sur cambiando el Apostadero de Abtao a Huito, la flota española navegaba de Abtao al Callao, la misma que estaba conformada de tres Divisiones: la primera la conformaban: la "Blanca", "Numancia" y "Resolución". La 2da. Div. "Berenguela" y "Villa de Madrid" y la 3ra. División "Almanza" y "Vencedora", además, el apoyo logístico conformada por: "Marqués de la Victoria", "Cousiño", Maule", "Uncle San", "Mataura", "Mory" y "Lot and Mary".

El Callao se estuvo fortificando con los elementos adquiridos durante el Gobierno de Pezet y la Marina lo estuvo haciendo desde cuando fuera Comandante General el Contralmirante Mariátegui, a lo largo de la costa norte de la ciudad del Callao, se levantaron las siguientes Baterías: de la ciudad hacia el norte, el Fuerte "Ayacucho" sobre los cimientos del antiguo Castillo San Rafael que en tiempo de la colonia protegía el flanco norte del Real Felipe, allí se instalaron 2 cañones Blakely de 450 libras y estuvo al mando del Teniente Coronel Don Andrés A. Cáceres.

La Batería Pichincha situada unos doscientos metros al norte del Ayacucho allí se instalaron 5 cañones de 32 libras largas estuvo al mando del Teniente Coronel Melchor Delgado.

Torre Junín a cien metros al norte del Pichincha, armado de 2 cañones Armstrong de 300 libras al mando del Mayor Tomás Iglesias.

Batería Independencia a 400 metros del Pichincha, era la última fortificación de ese Sector, tenía 6 cañones cortos de 32 libras estuvo al mando del Coronel

Mariano Delgado de la Flor y allí estuvo el Comando General de las Baterías del Norte Coronel Don José Joaquín Inclán.

Sector Sur

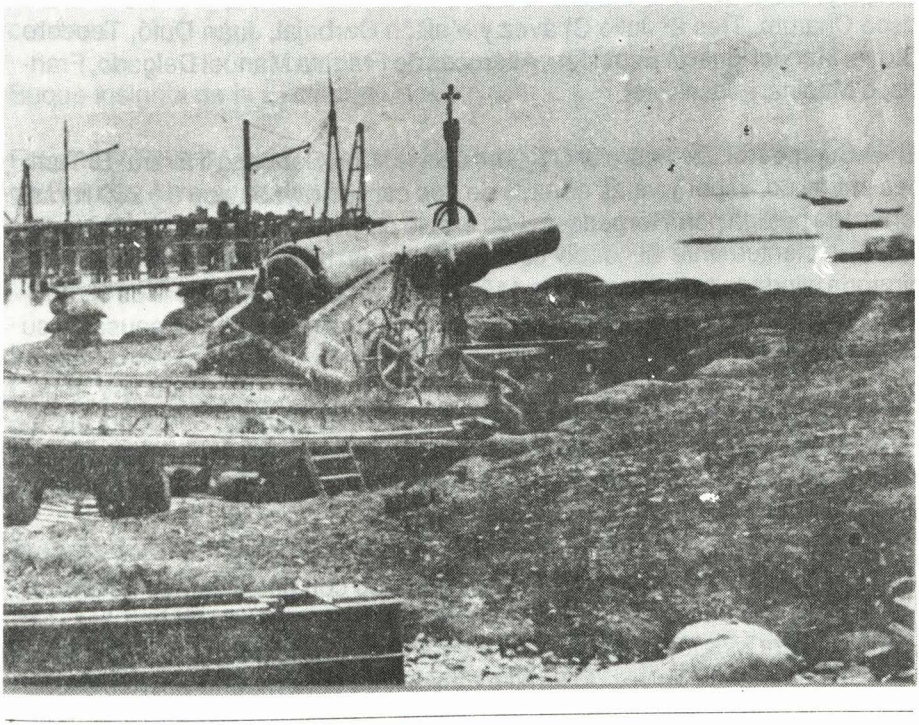
Cañón del Pueblo ubicado al extremo del desembarcadero, era un Blakely de 450 libras al mando del Capitán de Fragata Hercilio Cabieses.

Batería Provisional situada a 300 del Cañón del Pueblo, armada con 5 cañones de 32 al mando del Capitán de Corbeta José Sánchez Lagomarsino.

Fuerte Santa Rosa situado sobre lo que fuera el Castillo de Santa Rosa que en el tiempo de la colonia defendió el flanco sur del Real Felipe, estaba armado de dos cañones Blakely de 450 lbs. 2 de 68 lbs. y 7 de 32 lbs. al mando del Capitán de Fragata Don Guillermo Jhones.

Batería Chacabuco, situada delante del Fuerte Santa Rosa y a la orilla del mar, estaba armada de 5 cañones de 32 lbs. estuvo al mando del Teniente Coronel Miguel Rodríguez.

Batería Maipú, a escasos cien metros del grupo Santa Rosa, estaba armada



con 6 cañones de 32 lbs. al mando del Coronel Ruperto Delfín.

La Torre de la Merced estaba ubicada a unos 300 metros de la anterior, no estaba terminada, estaba armada con 2 cañones Armstrong de 300 lbs. al mando del Coronel Enrique Montes.

Batería Abtao a cien metros de la Torre de La Merced armada de 6 cañones de 32 lbs. al mando del Teniente Coronel Benito del Valle.

Además para el caso de ser atacados por el sur en un posible desembarco se ubicó al sur de la península, en la costa llamada Mar Brava la batería Zepita de 6 cañones de 32 lbs. al mando del Teniente Coronel Juan A. Morón.

Además de las Baterías mandadas por Oficiales de la Marina en muchas de las restantes hubieron marinos y sobre todo, artilleros navales, como puede verse en la Relación dada en la Historia Marítima del Perú, Tomo 8 Volumen 2 página 784 y siguientes.

El centro de esta larga línea de defensa la constituían una Flotilla de cinco pequeños buques al mando del Capitán de Navío Lizardo Montero que izó su insignia en el "Tumbes" comandado por el Capitán de Corbeta Juan Raygada y cuya dotación la conformaban el C de C. Juan Manuel Garrido. Tte 1º Francisco Charum, Ttes 2º Julio Chávez y Melitón Carbajal, Juan Dufó, Teodoro Otoya, Manuel Ignacio Espinoza, Alféreces de Fragata Manuel Delgado, Francisco Medina y José Pitot.

En el Cuerpo Político figura el Cirujano de 1ra. Don Santiago Távara. El Tumbes era mixto, vapor y velas armado de dos calisas rayadas de 8", 250 libras, tenía una pértiga porta torpedo. El Loa era de propulsión a vapor, de 700 toneladas, recientemente blindado con rieles, se la había instalado una torre giratoria blindada con un cañón de 110 lbs. equivalente a un calibre de 9", además un cañón rayado de 32 lbs., se la adicionó un arriete, pero a causa de su poca velocidad era ineficaz.

Estaba al mando del Capitán de Corbeta Don Camilo Carrillo, Segundo, el Capitán de Corbeta Ulises Delboy, Tte 1º Carlos Thorne, Tte 2º Arístides Collazos. Alféreces de Fgta. Bernardo Coronel, Carlos La Torre, Felipe Latorre Bueno y Thor West.

Monitor Victoria construido en el Callao, blindado con rieles dotado de una torre giratoria blindada, armada con un cañón de 68 lbs. de ánima lisa. Su propulsión era a vapor utilizándose la maquinaria de una locomotora por lo que se utilizaron ruedas en vez de tornillo (hélice), su obra muerta apenas sobre-

salía 60 centímetros.

Su comandante fue el Capitán de Corbeta Juan Antonio Valdivieso, el Segundo Comandante, el Tte 1º Leandro Mariátegui, Ttes 2º Manuel Sologuren y Manuel Arriaga, Alféreces de Fgta. Vicente Espinoza y Santiago Torrico.

Vapor Colón armado con dos pequeños cañones, comandado por el Tte 1º José Patricio Iriarte, Segundo Tte 2º Gustavo Donayre, Alfs. de Fgta. Francisco Balta, Manuel Becerra y Rómulo Tizón.

Vapor Sachaca armado con 6 cañones de 12 lbs. comandado por el Capitán de Corbeta Luis Germán Astete, Segundo, el Capitán de Corbeta Toribio Raygada, Tte 1º Eduardo Robinson y Francisco Terry, Tte. 2º Arístides Aljobín, Eugenio Raygada y Luis Lagomarsino.

El Comando General lo ejercía el Coronel Mariano Prado siendo su puesto en los Castillos, pero él recorrió la línea durante el combate.

Fuerzas Navales españolas a órdenes del almirante Casto Méndez Núñez, siendo su Jefe de Estado Mayor Miguel Lobo y Malagamba, Fragata blindada Numancia al mando del Capitán de Fragata Juan Antequera armada con 40 cañones.

Buque insignia de la Escuadra

Fragata Villa de Madrid, armada con 56 cañones comandada por el Capitán de Fragata Alvargonzález.

Fragata Almanza armada con 52 cañones al mando del Capitán de Fragata Victoriano Sánchez.

Fragata Resolución armada con 52 cañones al mando del Capitán de Fragata Carlos Valcárcel.

Fragata Blanca armada con 68 cañones comandada por el Capitán de Fragata Juan Tapete.

Fragata Berenguela armada con 36 cañones al mando del Capitán de Fragata Juan de la Pezuela.

Corbeta Vencedora con 3 cañones al mando del Teniente de Navío Patero , además los buques de apoyo logístico, en resumen la flota española tenía 300 cañones de 68 lbs.

El 28 de abril a primera hora zarpó del Callao con rumbo a Guayaquil llevando varios cañones de grueso calibre para su defensa, poco después se avistó a la Escuadra española.

Desde que se supo el bombardeo de Valparaiso, en el Callao se aceleraron los preparativos para la instalación de las piezas de artillería que se habían comprado en tiempo de Pezet, empleándose 500 jornaleros en dos trabajos.

La Acción

El 27 de abril el Almirante Méndez Núñez pasó una nota al Cuerpo Diplomático dando plazo de cuatro días para que el Callao sea evacuado de los neutrales y de los particulares que quisieran poner en salvo sus intereses.

El plazo se vencía el 1º de mayo, pero fue el 2 a las 11 horas 45 minutos en que las naves españolas avanzaron aproximándose en dos Divisiones: Numancia, Blanca y Resolución de la isla hacia la ciudad; y la Berenguela, Villa de Madrid, Almanza y Vencedora del norte hacia la ciudad.

Seguramente Méndez Núñez esperó el 2 de mayo para conmemorar el mismo día dos victorias, la resitencia madrileña contra las tropas de Napoleón con la muerte heroica de los Capitanes Daoiz y Velarde con la victoria que él penso dar a su patria, pero sólo consiguío confirmar una vez más el valor heroico de su raza de la cual somos dignos herederos.

Pocos minutos pasados las doce horas, la Flota española afirmó sus pabellones y lo mismo hicieron nuestros puestos y los Castillos a las 12 y 15 el buque Insignia Numancia a una distancia aproximada de 800 a 1000 metros y frente al Fuerte Santa Rosa tripulado por la Marina abrió los fuegos contra nuestra posición que fue respondido por los cañones Blakeley; desde ese momento se generalizó el combate; el Cañón del Pueblo acabado de instalar hizo su único disparo impactando a la Numancia, casi al mismo tiempo otro proyectil del cañón Blakeley del Fuerte Santa Rosa, de las Baterías Navales impactó a la nave Almirante obligándola a virar 180° para presentar su otra batería.

Nuestra pequeña Flotilla cuyas tres mayores naves estuvieron fuera de la poza avanzaron hacia la línea de fragatas españolas con tanta más audacia cuanto menor era su poder y justo cuando la Numancia era impactada por tercera vez por los cañones navales del Santa Rosa y el único disparo del Cañón del Pueblo, este "David" moderno, el "Loa" que arrogante en su pequeñez al mando del Comandante Camilo Carrillo que haciendo honor a las glorias de su ancestro, procedió como siempre lo hizo en su vida, con gloria y honor. Al impacto del "Loa" se sumó otro de la Batería Provisional comandada por el Capitán de

Corbeta José Sánchez Lagomarsino ¡Otra Batería Naval! y no se crea que esto es prosa del autor por alabar su arma, los datos son tomados de la Historia Militar del Perú por el General Dellepiani. Tomo 1 pág. 439.

Estos impactos que hirieron el casco del Numancia se fragmentaron y uno de los cascotes hirió al Almirante Méndez Núñez, por los efectos de la explosión se suspendió el combate por 15 minutos y por señales se llamó a la Almanza para que cooperara contra las Baterías del sur cuyo fuego producía desorden en la formación española.

Desde los primeros disparos se inutilizó un Armstrong de la Torre de La Merced y mientras los artilleros componían la avería que impedía poner en batería la pieza se fueron acumulando saquetes de pólvora y a las 12 h 50 m una bomba hizo deflagar los cartuchos produciendo una formidable explosión muriendo su Comandante, Coronel Enrique Montes, el Ministro de Guerra y Marina señor José Gálvez y muchos más.

Casi al mismo tiempo que se produjera la explosión se retiraba del combate la Villa de Madrid por haber sufrido una seria avería debiendo ser remolcada por la Vencedora.

En el Fuerte Santa Rosa cuyo comando lo ejerció el Capitán de Fragata Jhones cuya bizarra actitud la ponderó el Coronel Jefe del Sector Sur y Urrea alaba su bizarría. Estuvo acompañado por el Capitán de Navío Alejandro Muñoz y el de Fragata Lino de la Barrera y el de Corbeta Gregorio Miró Quesada.

La Batería Maipú a mediados del combate se vio obligada a suspender su fuego por estar sus piezas de 32 fuera de alcance. Debido a un incendio del cual salieron quemados los hermanos Cárcamo que al quedar inutilizado el Cañón del Pueblo pasaron a dotar la batería Maipú.

Refiere Evaristo San Cristóbal y Rosendo Melo anota que estando el Almirante Mariátegui espectando el combate en los techos del ferrocarril inglés se le invitó a que participara en la acción. En el Parte Oficial figuran los Almirantes Francisco Forcelledo e Ignacio Mariátegui integrando el Consejo de Guerra de Oficiales Generales formado para el caso por el Jefe Supremo. A 13 horas 00 la escuadrilla naval peruana avanzó atacando a las fragatas para obligarlas a retirarse y que sus disparos fueron menos certeros, en este ataque sus proyectiles hicieron impactos en la Numancia y Resolución obligándolos a cambiar de rumbo y alejarse.

El Tumbes recibió un impacto en la obra muerta de popa que afectó a la dotación de la coliza de popa, matando a un artillero, e hiriendo gravemente

a otro y ligeramente a 2 Guardia Marinas y 3 marineros. La acción del Tumbes causó preocupación, pues Méndez Núñez observó el botalón con el torpedo, después de este ataque el Tumbes regresó a la poza para reorganizar el servicio a causas de la baja en el combate, volvió a salir trabándose en combate con la Almanza, y recibiendo 3 balazos en la obra muerta a popa estribor, otra a proa babor, una en el palo mayor y muchas de bomba y bala a flor de agua y abajo.

En cuanto a los Monitores puede decirse que hicieron honor al trabajo hecho en el Callao.

A 13 h 30 m se retiró del combate la fragata Berenguela incendiada y haciendo agua y no volvió a la línea de fuego a causa de los certeros disparos de las baterías del sector Norte, sólo quedó allí una nave enemiga, la Vencedora de regreso de remolcar a Almanza.

Coincidente con esta maniobra un proyectil de grueso calibre, probablemente del Blakely del Santa Rosa impactó a la Numancia retirándose de la línea de fragatas y decayó la cadencia de fuego, fue en estas circunstancias que la Blanca se aproximó a Berenguela para darle auxilio en su retirada hacia San Lorenzo, cuando la Blanca regresó a la línea de fuego recibió un impacto que la obligó a retirarse, en ese momento la Numancia recibió el quinto impacto de grueso calibre que puso fuera de combate al almirante Méndez Núñez.

En cuanto el Loa al mando del valeroso Carrillo navegó recorriendo la línea de fragatas españolas haciendo dos corridas y disparando regular y cadenciosamante sus andanadas, recibió una de la Blanca y varios impactos del Numancia y Resolución, a pesar de la gran cantidad de impactos no sufrió daño alguno y estuvo en combate todo el tiempo que duró este.

No sólo Carrillo y su tripulación merecen el mayor elogio, sino también los constructores del Loa.

El Victoria al mando del Capitán de Corbeta Juan Valdivieso y teniendo de Segundo al que en el futuro fuera el ignorado Comandante de la Batería Rodante Leandro Mariátegui que fuera quién abriera el camino a los heroicos Comandantes Fanning y Arrieta en la Batalla de San Juan y de Miraflores. Este buque se enfrentó al Almanza y Resolución recibiendo nueve impactos que la afectaron parte del blindaje. Disparó con la Torre de Junín los últimos tiros a la Escuadra española.

Los monitores recibieron especial mención entre todos los combatientes por su tenacidad y valor, como así lo informó a su Gobierno el Ministro Hovey.

El Sachaca y Colón a causa de su poca aparente artillería fue poca su contribución en el combate, a pesar de estar mandados por jefes que en futuro demostraron gran valor.

De orden de Montero estos buques salieron a combatir recibiendo serios impactos y se mantuvieron en el combate hasta que el Tumbes se retiró.

A 16 h 00m sólo estaban en combate; el Numancia, Resolución y Almanza frente a las baterías del sur; la Almanza se retiró al poco rato para apagar un incendio. En el norte solo quedaba la corbeta Vencedora a gran distancia y disparando a cadencia muy espaciada. Poco después la Almanza recibió un impacto en popa destruyendo la Cámara del Comandante y poco después se retira La Vencedora seguida por el Numancia, la Vencedora tuvo que izar velas pues tenía la máquina con averías.

A 16 h 30 m la fragata Resolución se retira hacia la isla navegando escorada.

El Loa y el Victoria avanzaron haciendo con la Torre Junín los últimos disparos.

Bajas del Perú: 65 muertos, 150 heridos.

La Escuadra española se mantuvo en la isla para enterrar a sus muertos y reparar sus averías.

El 10 de mayo zarpó la Escuadra española, una parte hacia las Filipinas y el resto al Atlántico por el Cabo de Hornos.



UNIMAR S.A

AGENTES MARITIMOS

OFICINA PRINCIPAL
CALLAO–PERU
Av. Alm. Miguel Grau 1865
Telf : 65-5136 – 65-3628
Telex : 26004 - PE - UNIMAR
Fax : 653614
P.O. BOX : 259 – Callao 1 – Perú

SUCURSALES

PAITA
Calle La Merced s/n. Cdra. 3
Ofic. 1 2do. Piso Esq. Plaza Grau
Tel/Fax : 332233
Telex : 41640 PB

CHIMBOTE
Manuel Villavicencio 444
Oficina 15 2do. Piso
Telf. : 322535
Telex : 44007 PE

SUPE
Calle Callao 208
Supe Puerto
Teléfono : 97

PISCO
Demetrio Mirando 346
Teléfono : 2231
Telex : 32533 PB

MOLLENDO/MATARANI
Calle Comercio 341
Tel/Fax : 533968
Telex : 59646 PE
Casilla : 31

ILO
Jr. Abtao 449
Tel/Fax : 781660
Telex : 53796 PB
Casilla : 119

FAUCETT AL SERVICIO DEL PERU

Ahora con dos nuevos aviones y más frecuencias



DESTINO	FRECUENCIA	SALIDA	REGRESO
REGION NORTE			
Lima – Tumbes	Diario	06:30	08:20
Lima – Tumbes	Lu.Vi.Do.	16:00	17:50
Lima – Talara	Ma.Mi.Ju.Sa.	06:30	09:05
Lima – Talara	Lu.Vi.Do.	16:00	18:35
Lima – Piura	Diario	17:00	18:35
Lima – Chiclayo	Diario Ex .Do.	11:00	12:30
Lima – Chiclayo	Domingo	12:00	13:30
Lima – Trujillo	Diario Ex .Do.	15:00	16:20
Lima – Trujillo	Domingo	16:00	17:20
REGION SUR			
Lima – Ayacucho	Lu.Mi.Vi.Sa.Do	06:05	07:00
Lima – Cusco	Diario	07:00	08:30
Lima – Cusco	Ma.Ju.	06:15	10:30
Lima – Pto. Maldonado	Ma.Ju.	06:15	09:15
Lima – Arequipa	Lu.Ma.Ju.Sa.	10:30	12:10.
Lima – Arequipa	Mi.Vi.Do.	10:30	14:00

DESTINO	FRECUENCIA	SALIDA	REGRESO
Lima – Juliaca	Mi.Vi.Do.	10:30	13:00
Lima – Tacna	Diario	09:00	11:30
Lima – Tacna	Sábado	16:00	18:30
REGION ORIENTE			
Lima – Iquitos	Diario	06:45	08:45
Lima – Iquitos	Diario	18:00	20:30
Lima – Tarapoto	Lu.Vi.	11:00	14:10
Lima – Tarapoto	Mi.Ju.Sa.Do.	11:00	12:30
Lima – Tarapoto	Martes	12:30	14:30
Lima – Rioja	Ma.Vi.Do.	11:00	14:10
Lima – Yurimaguas	Lu.Mi.	11:00	12:30
Lima – Pucallpa	Diario Ex .Do.	16:30	18:00
Lima – Pucallpa	Domingo	08:30	10:00
INTERNACIONAL			
Lima – Miami	Lu.Ma Ju.Vi.Do.	16:30	23:45
Lima – Miami	Sábado	08:30	18:30
Iquitos – Miami	Sábado	11:00	18:30

Para continuar uniendo pueblos como desde hace más de sesenta años, hoy Faucett pone a disposición del usuario nacional dos nuevos aviones, un Boeing 737 y un DC8–52.

Así Faucett y todo su personal peruano siguen ayudando con entusiasmo y cariño a escribir la historia del Perú.

Faucett

Primera Línea Aérea del Perú

INTERCOM/DDB NEEDHAM



Pioneros del Arma Submarina en la Marina de Guerra del Perú.

Aniversario Fuerza de Submarinos

C. de F. Alberto LOZADA Frías

El 19 de agosto del presente año, la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, celebra con orgullo y satisfacción 80 años de su creación. Orgullo y satisfacción por cuanto en este lapso ha desarrollado incesantemente su equipamiento, profesionalismo y destreza de sus hombres, gozando merecidamente del prestigio de ser la más antigua en Latinoamérica y del honor de haber contribuido a forjar promociones de submarinistas de países amigos: Colombia, Brasil, Argentina y Venezuela.

Desde 1911 las mareas han seguido su ciclo natural; actualmente la Fuerza de Submarinos cuenta con las más modernas unidades de tipo convencional, que constituyen pieza medular de un poder naval moderno, disuasivo y siempre listo a defender los intereses de la Nación.

Es a principios de este siglo en que nuestro país, con las heridas aún abiertas de la catástrofe de 1879, se encontraba con sus Fuerzas Armadas en condiciones sumamente modestas. Por este motivo es que una Comisión, conformada por tres Jefes Navales: Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Ricardo Pimentel, emitieron un dictamen en 1910, recomendando emplear los fondos disponibles en un sumergible, como la forma más conveniente de contrarrestar el poder naval de eventuales enemigos impidiendo o al menos disuadiendo sus potenciales deseos de conquista.

Lo propuesto por la Comisión fue favorablemente aceptado y acogido tanto por Oficiales de Marina como por la Sociedad Pro–Marina, iniciándose de inmediato las acciones tendientes a la adquisición de un sumergible; la tensa situación internacional que convertía en obligada una inversión razonable en medios de defensa, apresuró los trámites y despejó cualquier duda en el Gobierno. Sin previa consulta a las Cámaras Legislativas se decidió la adquisición de dos sumergibles franceses, del modelo preparado por Maxime Laubeuf para la clase Schneider, dichos sumergibles fueron el "Ferré" y "Palacios", los cuales representaron un valioso aporte en el campo estratégico y como unidades de nuestra Escuadra realizaron innumerables actividades. Cada uno de ellos era capaz de entrar en inmersión en 54 segundos hasta la profundidad de 18 brazas y emerger sólo en 12 segundos.

Fue con la llegada de estos sumergibles que se dio inicio a la historia Submarinista del Perú; es importante hacer notar el sentido visionario de las autoridades nacionales de la época, al decidir que el resurgimiento del poder naval peruano después de la guerra fuese hecho sobre la base de una Fuerza de Submarinos, arma que ni siquiera era poseída por las primeras potencias navales del mundo y que recién fue empleada en la Primera Guerra Mundial, para cuya fecha ya el Perú poseía estos sumergibles. La salida de servicio de ambos sumergibles se produjo en 1921 debido principalmente al estado de sus baterías principales, las cuales no habían podido ser cambiadas por razones inherentes a los acontecimientos propios de la Primera Guerra Mundial.

Posteriormente y después de un período de inactividad material, marcado por la salida de servicio de los dos sumergibles "Ferré" y "Palacios", el 11 de abril de 1924 nuestra Marina de Guerra contrató la construcción de los dos primeros submarinos tipo "R". Este hecho, por su importancia histórica y por la continuidad que a partir de él se produce en el desarrollo del arma submarina en el Perú, merece especial significación entre nosotros.

La Primera Guerra Mundial fue factor de primerísima importancia en el acelerado progreso del diseño de submarinos, al haberse demostrado holgadamente la importancia y proyección futura de esta nueva y singular arma de la guerra naval.

El profundo desequilibrio entre el poder naval chileno, cuya Marina de Guerra era una de las más importantes no sólo en el Continente sino del mundo entero, motivó el decidido apoyo del presidente Don Augusto B. Leguía para que se reemplazaran cuanto antes los sumergibles "Ferré" y "Palacios". Es así que tras la cruda y crítica exposición que ante el Congreso de la República hiciera en noviembre de 1923 el Ministro de Marina Juan Manuel La Torre, el 11 de abril de 1924 se encarga a Electric Boat Company la construcción de los dos primeros submarinos tipo "R"; asimismo se adquieren 24 torpedos Bliss–Leavitt y se inicia también la construcción de la Base de Submarinos, todo ello por el precio de 3'100,000 dólares americanos.

Como segunda etapa de este Plan de Adquisiciones, el 11 de octubre de 1926, fue aprobada la construcción de dos submarinos similares, complementándose con ello la acertada decisión de que el renaciente poder naval del Perú Republicano estuviera cimentado en una poderosa Fuerza de Submarinos, política que felizmente se ha mantenido hasta nuestros días.

Los dos primeros submarinos tipo "R", el "R–1" y "R–2" arribaron al Callao el 12 de diciembre de 1926, y el "R–3" y "R–4" lo hicieron el 05 de setiembre de 1928. Estos acontecimientos, produjeron innumerables muestras de regocijo,

desde su recepción por el Sr. Presidente Constitucional de la República Don Augusto B. Leguía e incluyendo el saludo que tributó la Cámara de Diputados, a la llegada de estas unidades.

En 1930, a raíz del arreglo con Chile durante los gobiernos de los presidentes Leguía e Ibañez, viajó por primera vez desde la Guerra del Pacífico, prácticamente la totalidad de la Escuadra Peruana al puerto de Valparaíso (BAP "Almirante Grau", BAP "Coronel Bolognesi" y los cuatro submarinos tipo "R").

Este fue un acontecimiento de gran trascendencia en las relaciones internacionales por obvias razones, pues, las dotaciones de estos buques recibieron sendas muestras de afecto por parte del pueblo, autoridades y la propia Marina Chilena. En particular la presencia de los submarinos "R", por lo moderno de su construcción, por su manifiesta superioridad en todo sentido sobre los viejos submarinos chilenos, significó por razones comprensibles, un motivo de particular interés del personal naval de Chile.

Durante el conflicto Peruano–Colombiano, en el año de 1933 se constituyeron los cuatro submarinos "R" en dos Grupos de Tarea, y debido a la extraordinaria labor realizada y el cumplimiento cabal de la misión encomendada, se logró que el Gobierno colombiano suspenda las hostilidades y entable las negociaciones por la vía diplomática.

En el año de 1941, con ocasión del conflicto con el Ecuador, los cuatro submarinos "R" realizaron misiones de patrullaje en los puertos del litoral norte, el Golfo de Guayaquil e incursionaron inclusive en el Canal de Jambelí.

Luego del conflicto, nuestros submarinos, semana a semana fueron relevándose para situarse en sus áreas de patrullaje frente al puerto de Talara y en condiciones de combate ante cualquier incursor.

En 1950, los cuatro "R" viajaron a New London a su astillero de origen, la Electric Boat Company, para efectuar recorrido integral y la modernización de sus equipos y sistemas principales.

El júbilo desatado entre directivos, ejecutivos y trabajadores del astillero fue indescriptible, ya que después de 25 años veían regresar a los submarinos construidos por ellos mismos, los cuales aún se mantenían en forma impecable.

Es de resaltar el prestigio que adquirieron nuestros submarinistas con ésta Comisión, quienes con sus conocimientos y profesionalismo a la par del óptimo estado de los buques, fueron un factor importante que repercutiría pocos

años después en el contrato para la construcción de los submarinos tipo "S".

Al retornar los cuatro submarinos, se inició un período muy intenso de actividades, posiblemente el más dinámico y avanzado, pues estas unidades recientemente recorridas y con nuevos equipos, desarrollaron largos períodos de actividades en la mar, cumpliendo con un manual de operaciones submarinas desarrollado por nuestros Oficiales para ejercicios de aproximación y ataque con blancos de alta velocidad, se efectuaron prácticas intensas de lanzamiento de torpedos en haz y con la casi absoluta seguridad de la recuperación de éstos.

Posteriormente, en 1958 fueron dados de baja, después de más de 30 años de invalorables servicios debido al estado en que se encontraban por el excesivo desgaste de su casco, la poca confiabilidad de sus baterías, el problema en el suministro de repuestos, y el desgaste de sus cañones.

Los submarinos "R" fueron una verdadera escuela de varias generaciones de Oficiales y Personal; fueron los primeros submarinos que construía la Electric Boat Company para el Perú y que más tarde sería una compañía entrañablemente asociada a la historia de nuestra vida submarina; su diseño en la época representó lo más avanzado en construcción de submarinos, habiendo sido hasta antes de la Segunda Guerra Mundial superiores a cualquier submarino construido por los propios Estados Unidos. La vida de los submarinos "R" y su presencia en los diferentes puertos del litoral, motivó que estos llegaran a calar profundamente no sólo en el ámbito naval, sino en el espíritu de los habitantes del litoral peruano.

A la era de estos submarinos, se debe agregar la creación de la Escuela de Submarinos el 01 de marzo de 1939, siendo su primer instructor encargado el entonces Teniente Primero Carlos Espinoza Illich. Es importante resaltar la labor que realiza esta Alma Mater Submarinista, pues desde su creación hasta nuestros días, ha experimentado cambios y mejoras gracias a los esfuerzos desplegados por sus jefes y dotaciones, así como por el decidido apoyo recibido de los Comandantes de Flotilla, hoy Fuerza de Submarinos.

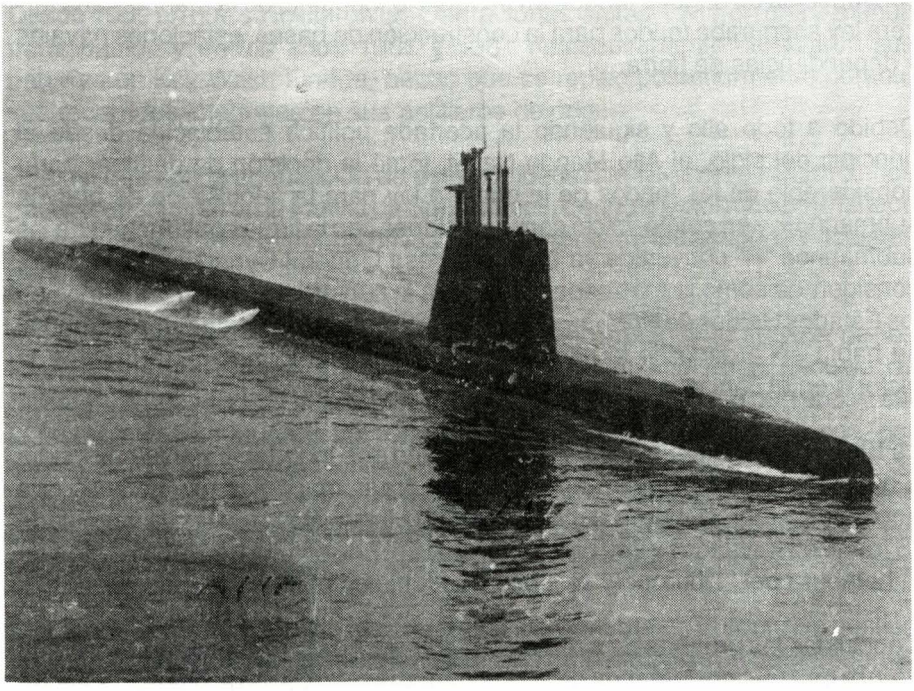
Es difícil sin embargo, precisar los logros personales, máxime cuando gracias a una acertada política de trabajo los esfuerzos desplegados por unos fueron continuados e impulsados por quienes los reemplazaron. Por ello es que los logros que se señalan, son el producto de un esfuerzo contínuo, de un equipo de trabajo, cuyo principal objetivo fue y es lograr que las Unidades Submarinas cuenten con personal Superior y Subalterno altamente capacitado, con una elevada moral, con un gran espíritu de sacrificio, máxima dedicación y espíritu de cuerpo, que han hecho posible que nuestra Fuerza cuente actualmente con

80 años de una brillante y honrosa trayectoria.

La Escuela inició sus actividades a bordo de las unidades submarinas tipo "R", el mejor lugar sin duda para el aprendizaje. Fue durante estos primeros años de creación de la Escuela, que las dotaciones que participaron en viajes de intercambio y prácticas con los submarinistas norteamericanos en Panamá, de donde trajeron a su regreso la inquietud y el deseo de construir un instructor de ataque, similar al que habían utilizado en sus entrenamientos.

A la actualidad han egresado de nuestra Alma Mater 52 promociones de Oficiales que incluyen a colegas submarinistas de las hermanas Repúblicas latinoamericanas, y 72 promociones de Personal Subalterno que también incluyen la participación de submarinistas de otras naciones.

Igualmente corresponde a esta época la edificación de la Estación Naval de Submarinos, dependencia que se constituye no sólo el lugar común de reunión de los Oficiales y Personal de las Unidades y Dependencias de la Fuerza de Submarinos, sino que es uno de los primeros eslabones de soporte logístico de estas unidades. Inicialmente esta Dependencia funcionó como Estación de Sumergibles en la isla San Lorenzo, siendo luego denominada Base de Submarinos; por Decreto Supremo Nº 20 del 05 de marzo de 1948 pasó a ser



la Estación de Submarinos, habiendo sido remodelada hasta contar con las modernas edificaciones que en la actualidad ostenta.

Otra brillante página de nuestra Historia Submarina está referida a la época de los Submarinos tipo "Sierra".

Su historia se inicia a partir del año de 1949, época en que se desempeñaba como Ministro de Marina el Vicealmirante Roque A. Saldías y es durante su eficiente y activa gestión que el Gobierno Peruano decide la modernización de nuestras Fuerzas Navales.

El principal problema radicaba sin embargo en la falta de los medios económicos para poder emprender el plan de adquisiciones que pudiera resolver esta situación. Destaca aquí el espíritu naval y el prestigio del Ministro de Marina Vicealmirante don Roque A. Saldías, quien hizo posible motivar a los más calificados políticos del momento y de esta forma se obtuvo importantes leyes que destinaban fondos para uso exclusivo de la Marina de Guerra, basados en la cesión del uno por ciento del impuesto al comercio exterior. Con la primera ley, denominada "Ley de Piedra" por ser iniciativa del Senador Julio de la Piedra' se destinaba estos fondos para la adquisición de buques con "valor militar efectivo". Otra ley permitía la obtención de fondos para la construcción de buques tanque en el Servicio Industrial de la Marina y una tercera ley aseguraba fondos para la construcción de bases, estaciones navales y dependencias de tierra.

Debido a todo ello y siguiendo la acertada política establecida desde el principio del siglo, el Alto Mando Naval, tomó la decisión de destinar parte considerable de los fondos de la primera ley para la adquisición de nuevos submarinos; y en efecto, inició conversaciones con la firma constructora de los submarinos "R" convertida ya en la empresa General Dynamic Corporation, considerada como la más capacitada para la construcción de submarinos en los Estados Unidos de Norteamérica y que durante la Segunda Guerra Mundial se había encargado de la mayor parte de los submarinos que le dieron la victoria en el conflicto que se desarrolló en el Pacífico Sur.

La Electric Boat ofreció un tipo de submarino que indudablemente respondía a nuestras necesidades en relación a las áreas marítimas estratégicas que debíamos cubrir, siendo la decisión del Alto Mando Naval un tipo denominado "S" de 1200 toneladas y 240 pies de eslora. El 27 de octubre de 1953 se efectuó la botadura del "Tiburón"; y el "Lobo" fue lanzado el 06 de febrero de 1954.

Concluidas las pruebas de aceptación, el "Lobo" y el "Tiburón" zarparon el 08 de julio de 1954 en demanda de aguas peruanas. Arribaron al puerto de Ancón

el 19 de julio, donde se embarcó el presidente de entonces, General de División Manuel A. Odría para la travesía final hasta el Callao, siendo escoltado por destructores y por los submarinos "R".

En cuanto al contrato para los submarinos "Atún" y "Merlín", este fue suscrito el 01 de junio de 1955, y con diferencia de apenas 15 minutos entre si fueron lanzados al agua el 05 de febrero de 1957, y arribaron al Callao el 28 de noviembre de 1957.

Estos modernos submarinos cuentan con 6 T.L.T., dos de ellos con un cañón de 5 pulgadas y sistema de propulsión Diesel y Eléctrico. Asimismo, poseían sensores electrónicos y un sistema de Control de Tiro que los hacía muy versátiles y funcionales para las operaciones en la mar, a la par de sus características de gran maniobrabilidad y condiciones marineras.

Por Decreto Supremo Nº 11 del 29 de marzo de 1957 y por Resolución Suprema Nº 101 de la misma fecha, los nuevos submarinos fueron denominados "2 de Mayo", "Abtao", "Angamos" e "Iquique" constituyéndose en los submarinos de la Segunda División, pues los del tipo "R", que aún permanecían en servicio, constituían la Primera División.

Desde 1959 en que se iniciaron las Operaciones Unitas, tuvieron una contínua participación y en los años 1961 y 1964 respectivamente cambiaron sus baterías en Key West, Florida, hecho que se repitió posteriormente durante sus recorridos integrales en sus astilleros de origen.

Fue así que con la adquisición de estas unidades, la División de Submarinos pasó a constituirse en la Flotilla de Submarinos, denominación que permanece casi imborrable en la memoria de los submarinistas de las antiguas y actuales generaciones.

El incremento de unidades de nuestra Flotilla, debido a la llegada de los Submarinos tipo "Sierra" motivó el redimensionamiento de la Escuela de Submarinos usando las instalaciones del CITEN. Desde el año de 1955 hasta la fecha, han sido muchas las vivencias ocurridas en estos submarinos, por ello el homenaje a estas unidades, sinónimo de "Escuela de Buque" de muchas generaciones de submarinistas peruanos y extranjeros que siguieron cursos en nuestra Escuela. Nuestro homenaje a todas y cada una de las dotaciones que han tripulado y siguen tripulando estos buques.

Siguiendo la política del Alto Mando Naval, consistente en la contínua gestión ante las autoridades gubernamentales para la renovación de unidades submarinas, fueron adquiridos por el Perú e incorporados a nuestra Marina de Guerra

en 1975 dos submarinos tipo "Guppy".

Estas unidades de 307 pies de eslora, 2400 toneladas de desplazamiento en inmersión y 10 T.L.T., fueron recibidas por el Perú mediante una transferencia en venta, ante el Jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos, en ese entonces el Almirante Zunwalt, a pesar que el Gobierno peruano se encontraba bajo aplicación de la enmienda Hickenlooper, con lo cual parecía imposible consignar ayuda militar. Sin embargo se consiguió la autorización de venta de dos submarinos de la Flota de Reserva.

Es interesante señalar que el "Atule" (BAP "Pacocha") y el "Sea Poacher" (BAP "La Pedrera") fueron incorporadas a la Marina Norteamericana en junio y julio de 1944 respectivamente, y ambas unidades participaron en patrullajes de guerra contra la Armada Imperial Japonesa y su tráfico marítimo. En esta campaña, el "Atule" registró seis buques hundidos incluyendo una fragata, un destructor, un barreminas y un transporte japonés de 17,000 toneladas.

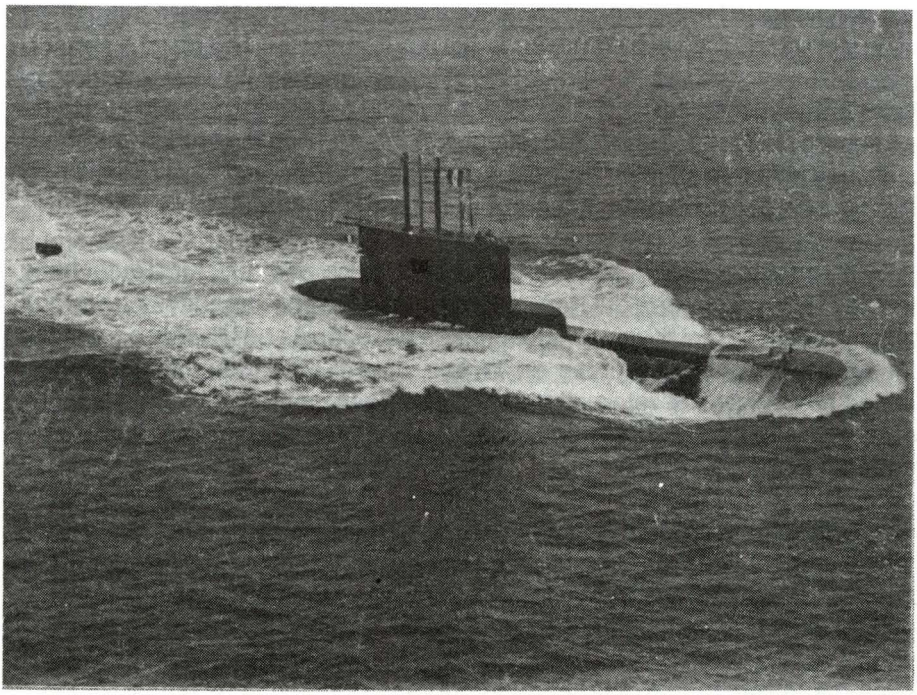
Luego de la guerra fueron convertidos en submarinos tipo "Guppy–1A" en el Portsmouth Naval Shipyard en 1951, y posteriomente pasados a la reserva en 1968.

La Marina de Guerra del Perú decidió la adquisición del "Atule" y del "Sea Poacher" siendo Comandante General de la Marina el Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero, el 28 de mayo de 1974 se firmó la carta de aceptación y dos días después se hace lo propio para que los trabajos de reactivación en ambos submarinos se inicien en el astillero naval de Filadelfia. En el mes de junio de ese año se designa al entonces Capitán de Navío Jorge Telaya Hidalgo, como Jefe de la Comisión de Reactivación de los submarinos.

El 01 de julio de 1974 a bordo del USS Everglades, buque insignia de la Flota de Reserva, se llevó a cabo la ceremonia de entrega formal de estas unidades y a continuación la ceremonia de afirmado del pabellón a bordo del BAP "La Pedrera". La entrega del segundo submarino se realizó bajo similares circunstancias el 31 de julio de 1974, habiéndose efectuado el afirmado del pabellón nacional a bordo del BAP "Pacocha" el 01 de octubre del mismo año.

En marzo de 1975, la Marina de Guerra del Perú decidió que los trabajos del BAP "La Pedrera" continuara en los astilleros de Filadelfia y que el BAP "Pacocha" culminara sus trabajos de reactivación en el Servicio Industrial de la Marina en el Callao.

El 03 de julio de 1975 el BAP "Ríos" al mando del Capitán de Fragata Pedro Gálvez Estremadoyro zarpó de Filadelfia remolcando al BAP "Pacocha", el



cual previamente había sido acondicionado en varadero para su travesía, arribó al Callao el 24 de julio de 1975. Los trabajos a bordo del BAP "La Pedrera" fueron intensos y el personal submarinista peruano dio nuevamente una eficiente muestra de su técnica y profesionalismo, lo cual permitió tener el buque listo el 02 de diciembre de 1975 luego de numerosas prácticas, pruebas en puerto y en la mar con toda su dotación. Posteriormente el BAP "La Pedrera" arribó al Callao el 15 de diciembre de 1975 incorporándose de inmediato a la Fuerza Naval del Pacífico. Mientras tanto el BAP "Pacocha" había concluido se Reactivación y Recorrido a cargo del Servicio Industrial de la Marina del Callao, hecho que reafirmó la calidad y alta técnica de este astillero.

En forma general, ambas unidades realizaron operaciones vastas y fructíferas, y cabe señalar que el BAP "Pacocha" durante sus diez años de operación, es decir hasta su pérdida debido a la colisión por el buque pesquero japonés "Kyowa Maru", fue una excelente unidad y cumplió eficientemente todas las operaciones de entrenamiento y patrullajes programados logrando estar entre las tres unidades con mayor número de millas navegadas y su excelente condición le permitió alcanzar en un período anual el mayor registro de 97.3% de disponibilidad operativa. Asimismo, en 1979 con ocasión del Centenario del Combate Naval de Angamos, tuvo esta unidad la honrosa misión de ser el

buque guía de la formación Centenario, en la gran Revista Naval e Internacional que se realizó en nuestras aguas.

Es importante destacar el extraordinario espíritu submarinista en la época de la adquisición de estos submarinos, pues, demandó que las unidades tipo "S" cediesen un buen porcentaje de los Oficiales y Personal de la Flotilla de Submarinos para poderlos dotar.

El 26 de agosto de 1988, sucedió un hecho trágico para el BAP "Pacocha" y para la Marina de Guerra del Perú. Dicha unidad fue colisionada por un buque pesquero japonés, el "Kyowa Maru" cuando después de un laborioso y exitoso día de operaciones conjuntas en la mar con el BAP "Montero" y con el destructor BAP "Villar" retornaba a su Puerto Base en el Callao, satisfecho de los buenos resultados de sus actividades y excelente aprovechamiento de las horas en la mar.

Producto de esta colisión fue la inundación en los compartimentos de popa debido a la brecha abierta en el casco resistente, así como los incendios por cortocircuito en diferentes circuitos eléctricos y la situación de oscurecimiento total en el interior del submarino.

El submarino se hundió rápidamente y lograron abandonar el buque 26 tripulantes. Todo este personal quedó flotando en el mar en grupos para darse apoyo y esperar la difícil tarea del rescate. Tres tripulantes de este conjunto de hombres fallecieron posiblemente víctimas del cansancio y por los golpes sufridos, ellos fueron el T2 Mot. Orlando VALDEZ Pacheco, el T3 Mot. Carlos OROZCO y el T3 Ars. Walter GARCIA M.

El resto de personal de la dotación quedó atrapado en el submarino y se hundió con él hasta la profundidad de 140 pies. Es importante resaltar la acción valerosa y sacrificada que le cupo desempeñar al Comandante del Submarino Capitán de Fragata Daniel NIEVA Rodríguez el cual pudiendo haber abandonado su unidad cuando ésta se hundía pereció al cumplir con su deber al decidir quedarse a cerrar la escotilla principal, evitando de esta manera que se inundara los compartimentos en donde se encontraba el personal que quedó atrapado.

Asimismo, en la lucha por salvar al buque en oscuridad total, con indicios de incendio y la entrada de agua incontrolable en los compartimientos de máquinas ubicados a popa de la unidad, un Oficial y dos tripulantes ingresaron a dichos compartimentos perdiéndose todo contacto con ellos. Sólo se sabe que las puertas estancas quedaron abiertas en la desesperada lucha por detener la inundación e incendios, pero posteriormente durante las acciones de reflo-

tamiento de la unidad a cargo del Servicio de Salvamento de la Marina estas puertas fueron encontradas cerradas, lo cual se considera como la última acción valerosa de estos héroes. Ellos fueron encontrados sin vida en el intento de salvar a su buque, eran el Tte. 2º Luis ROCA Sara, el T3. Señ. Rigoberto GONZALES Pisfil y el OM1. Mot. Juan ORE Rojas.

En cuanto al personal que quedó atrapado en el interior del submarino rápidamente fue organizado por el Tte. 1º Roger COTRINA Alvarado, Oficial más antiguo, quien dispuso como tarea inmediata lograr la estanqueidad total de los compartimentos de proa y muchas otras acciones, tendientes a restituir la seguridad del buque y dar confianza al personal que se encontraba con él, mientras esperaban el ansiado rescate desde la superficie. La responsabilidad de la búsqueda y rescate fue encargada directamente al Contralmirante Guillermo TIRADO Villena en ese entonces Comandante de la Fuerza de Submarinos.

Luego de 11 horas de encontrarse en el interior del submarino, el Tte. 1º Roger COTRINA Alvarado y los Oficiales que se encontraban con él, analizaron la situación y plantearon dos posibilidades para salir del submarino; la primera, era intentar el escape boyante o libre con todo el personal con el chaleco Stenkie Hood esperando la luz del día y la segunda, esperar la Campana de Rescate, sabiendo que el equipo de Fly Away Kit de los EE. UU. de N.A. estaba en camino, con lo que se daría más seguridad a la salida de todo el personal.

Quienes se encontraban sometidos a tan dura prueba, decidieron por la primera, debido a que las condiciones del ambiente interior desmejoraban constantemente, la presión aumentaba ligeramente, el aire se hacía cada vez más pesado para respirar, y aparecían las primeras indicaciones de gases tóxicos, todo esto disminuía la resistencia del personal. La decisión fue comunicada a los buzos del Servicio de Salvamento de nuestra Marina quienes en todo momento estuvieron alertas a prestar el apoyo durante y después del escape. Aproximadamente a las 1110 horas del día 27 de agosto se inició la operación de escape, la cual terminó a 1815 horas, luego de que el sexto grupo de escape conformado por un Oficial y dos tripulantes lograron llegar a la superficie. Como resultado de esta valiente acción de escapar de las profundidades, 22 hombres lograron llegar a la superficie y sufrieron enfermedades de diferente gravedad propias de la presión a que estuvieron sometidos.

Este siniestro significó por parte del "Kyowa Maru" y de su tripulación una falta absoluta de cumplimiento de lo estipulado tanto en el Reglamento Internacional para evitar Abordajes en la Mar, así como a una serie de documentos que regulan la navegación, pues su Comandante tuvo una negligente conducción de las medidas de vigilancia y seguridad, no intentó tampoco auxiliar al sub-

marino con el que colisonó, ni a su personal con lo cual demostró su falta total de sentido humanitario y del cumplimiento de las más elementales leyes y tradiciones del mar.

Para la Fuerza de Submarinos y para la Marina de Guerra del Perú, significó la pérdida de una valiosa unidad, así como la muerte de ocho valerosos marinos.

Este acontecimiento en nuestra historia submarina y la labor posterior de reflotamiento del BAP "Pacocha" llevada a cabo el 23 de julio de 1989, luego de 11 meses del accidente por los Jefes, Oficiales y personal Subalterno del Servicio de Salvamento de la Marina, constituyeron momentos de dolor, sacrificio y árduo trabajo, dedicación y esfuerzo desplegado en el cumplimiento de la misión.

La Marina recuperó al BAP "Pacocha" y demostró a todo el país y al mundo entero el alto valor moral, entereza y profesionalismo de los hombres encargados de las árduas tareas del reflotamiento.

Corresponde señalar que durante la fase final de esta empresa estuvieron presentes observadores de los EE.UU. de Norte América, Italia y Argentina, los cuales fueron testigos de la calidad marinera con el que se realizaron los trabajos y llevaron a su patria la imagen real de lo que es la Marina Peruana: coraje, tenacidad, creatividad, decisión y lo más importante amor a lo nuestro.

Esta es la historia de los dos submarinos "Guppy" de nuestra Marina de Guerra, los cuales como se mencionó anteriormente fueron unidades que operaron con eficiencia teniendo en alto el espíritu submarinista de sus dotaciones como lo demuestran los valerosos hechos ocurridos en el BAP "Pacocha".

Paralelamente a la adquisición de los submarinos tipo "Guppy", la Fuerza de Submarinos inició su programa de renovación de Unidades en la República Federal de Alemania mediante la construcción de seis Submarinos tipo "209". Esto representó un cambio muy significativo en lo que a tecnología se refiere.

Es importante indicar que un submarino tipo "209", posee las características de diseño que se busca reunir en los submarinos de la era actual que se pueden resumir en: sensores electrónicos de largo alcance que permitan la determinación temprana de los datos del blanco, armas compatibles con el alcance de dichos sensores, equipos de Control de Tiro capaces de una correcta explotación de la información de los sensores, así como el adecuado control de las armas, y un diseño del buque que permita al Comandante alcanzar una correcta posición de disparo y tener la capacidad de una evasión exitosa.

La adquisición de los submarinos "Islay" y "Arica" tiene sus antecedentes en los últimos años de la década del '60, cuando es nombrada una Comisión técnica especial que analizó sobre la base de la experiencia obtenida en el arma, las características específicas y generales que debían poseer nuestras futuras unidades submarinas, todo ello contrastado con lo que se podía obtener en el campo mundial de la construcción de submarinos y su consiguiente modernismo o complejidad.

Estas especificaciones fueron encontradas en el submarino tipo 209 diseñado por la firma IKL y construído en los astilleros alemanes Howaldtswerke Deutsche Werft AG de Kiel, por lo que el 24 de junio de 1970 se firmó el contrato por la adquisición de dos submarinos de este tipo.

El viaje a Alemania lo realizó la comisión de inspección en los primeros meses del año de 1971, cuando ya las quillas de ambas unidades habían sido colocadas. A bordo del BAP "Islay" fue afirmado el pabellón nacional el 9 de julio de 1973 y bautizado el 12 de octubre del mismo año. Se le comisionó y fue aceptado formalmente por la Marina de Guerra del Perú el 29 de agosto de 1974, fecha en que zarpó para pruebas entre Kiel y el puerto de Frederikshaven en Dinamarca hasta el 25 de setiembre, fecha en que partió rumbo al Callao.

Esta unidad arribó al Callao el 02 de noviembre de 1974, teniendo como Comandante al entonces Capitán de Fragata Gustavo Barragán Schenone.

En cuanto al BAP "Arica", su construcción se inició el 01 de noviembre de 1971, fue lanzado al mar el 05 de abril de 1974. Sus pruebas en la mar las inició en agosto de ese año y su comisionamiento se produjo el 24 de enero de 1975. Arribó al Callao el 04 de abril de 1975, siendo Comandante el entonces Capitán de Fragata Carlos Valdez de la Torre.

La calidad y performance de estos submarinos fueron los principales argumentos que llevaron a la Marina de Guerra del Perú a firmar un nuevo contrato el 10 de mayo de 1977, nuevamente con el consorcio Ferrostal de Essen, el astillero HDW y la firma diseñadora IKL, esta vez por cuatro unidades que llevarían las mejoras provenientes de los avances tecnológicos de la fecha.

Bajo este nuevo contrato se construyeron el BAP "Casma", BAP "Antofagasta", BAP "Pisagua" y BAP "Chipana", los cuales desde el inicio de su construcción en 1977 hasta su arribo final en 1983, marcan una nueva era en lo que a balance militar se refiere.

Todas estas unidades constituyen actualmente, la Segunda División de Sub-

marinos y representan un verdadero orgullo para la Marina de Guerra del Perú y en especial para nosotros los submarinistas, pues la experiencia y profesionalismo se ven compensados al contar con buques de alto valor militar y que constituyen la base de nuestro poderío en este tipo de arma.

Asimismo, durante el presente año, y como parte de las actividades conmemorativas programadas para el 80º Aniversario de nuestra Fuerza, la Comandancia de la Fuerza de Submarinos viene efectuando las gestiones y coordinaciones necesarias, con el propósito de poner en tierra al ex–BAP "Angamos" en un área aledaña al Museo Naval del Perú, para que sea usado como "Museo de Sitio", en homenaje a la Marina de Guerra del Perú. Este proyecto, de llegar a materializarse, contribuirá a reafirmar y elevar la imagen de nuestra institución ante la ciudadanía en general.

A lo largo del presente artículo, se ha querido sintetizar la amplia y vasta historia de nuestra Fuerza de Submarinos. Fuerza que desde aquellos pioneros que en los albores del presente siglo tuvieron el acierto de adquirir los sumergibles "Ferré" y "Palacios" ha evolucionado y se ha desarrollado en forma acorde con la época, lo cual se ha podido apreciar por la contínua renovación e incorporación de Unidades Submarinas, muchas veces pese a la difícil situación del país, y en la actualidad ha llegado a constituirse en una de las más poderosas del Continente Americano.

Es preciso pues, porque la fecha lo reclama, recordar que el glorioso pasado de nuestra Marina de Guerra, nos obliga a la firme e inquebrantable voluntad de trabajo, esfuerzo y constante superación, con la finalidad de mantener la capacidad operacional de nuestra Arma Submarina, la cual ha sido sostenida con preponderante preocupación por los Mandos Navales a través de los 16 lustros de su existencia, lo cual ha proporcionado a nuestro país el inconmensurable servicio de su capacidad de disuación y a nuestra Marina la seguridad de su versatilidad estratégica, aportes que deben ser mantenidos y acrecentados por futuras generaciones.

Para las dotaciones pasadas, presentes y futuras de la Fuerza de Submarinos, nuestro merecido homenaje y reconocimiento por la labor realizada, labor que representa constante esfuerzo y dedicación, y cuyo logro depende fundamentalmente del espíritu submarinista que nace desde hace muchísimos años y que se sintetiza en el lema: "Una vez Submarinista, Siempre Submarinista".



Obtenga el 20% de descuento con su tarjeta clave en todas nuestras tiendas comprando lo que le gusta y lo que le queda al gusto.

Arala

L.T. 9108734



A 262 años de la fundación de Iquitos

Alférez de Fragata Raúl ROJAS Turpaud

Un sacerdote jesuita llamado Pablo Maroni, misionero en la región amazónica, fundó el cacerío de Iquitos en mayo de 1729, y con el fin de que este cacerío incrementara su población, trasladaron paulatinamente a los nativos Moyorunas y Pebas con sus familias, así como a los Omaguas; en esta forma, se inició el futuro de lo que es actualmente el Puerto Fluvial de Iquitos y capital del Departamento de Loreto, situado en la ribera izquierda del río Amazonas, entre las confluencias de los ríos Nanay e Itaya, y cuyos gobernantes y alcaldes fueron elegidos entre los misioneros y nativos residentes.

Al proclamarse la independencia del Perú en el año 1821, el primer pueblo amazónico que se identificó con la proclama de San Martín, fue Moyobamba el 19 de agosto de 1821 que entonces era la Capital de Maynas, los documentos de la proclama los llevó a Iquitos el Cabo José María Ruíz, y el 18 de octubre de 1828 en una ceremonia presidida por el Gobernador de la Junta Municipal Don Manuel Ramos, se pronunció por su independencia y su unión a la causa del Perú lo que quedó confirmado en un Acta.

Iquitos crecía rápidamente como centro poblado, por nativos, mestizos y blancos, llegando a unos cien habitantes; por lo tanto se convierte en el lugar más importante de la zona, iniciándose en esta forma su vida republicana.

Pasados los años, ya en 1840, el cacerío de Iquitos, contaba con 20 chozas y allí se estableció un personaje limeño apodado "El Blanco", que se llamaba Ramón Bernales.

Por el año 1843, según memorias del Padre Pedro Pablo Vásquez Caicedo, Iquitos se había convertido en un lugar de grandes actividades empresariales, donde los nativos del Nanay llevaban para comercializar la cera, zarzaparrillo, hamacas de chambir y otros productos más. En 1847 Iquitos contaba con una población de 150 habitantes.

Con las provincias de Chachapoyas, Pataz y Maynas, siendo Iquitos parte de

Maynas, se creó el Departamento de Amazonas el 21 de noviembre de 1832 y el 10 de marzo de 1853 se crea el Gobierno Político Militar de Loreto, separándola del anterior departamento, cuya capital era Chachapoyas, fue nombrado Jefe el Coronel de Infantería Alvarado Ortíz, con sede en el cacerío Loreto, ubicado en el Trapecio Amazónico y posteriomente se reubicó dicha sede en Nauta.

En este año se suceden diversos acontecimientos en Iquitos como la llegada de la nave brasileña "Marajo", con lo que se iniciaba la navegación a vapor en la amazonía peruana; se firmó un convenio con Brasil el 23 de octubre de 1851, mdiante el cual ese buque debía visitar Nauta tres veces al año a cambio de un pago de 20,000 pesos anuales que debía hacerlo el Gobierno del Perú.

Siendo el servicio anterior muy oneroso, el Perú mandó a construir en los Estados Unidos de Norteamérica, dos embarcaciones a vapor de 50 y 80 toneladas con los nombres de "Tirado" y "Huallaga", y el 14 de marzo de 1854, arribaron a Nauta con los que se estableció la línea de navegación a Yurimaguas, esto duró sólo tres años, pues debido a la falta de personal experimentado, ambas embarcaciones naufragaron a la altura de Nauta, por lo que se volvió a recurrir a la Cía. Brasileña del Amazonas, la que reanudó sus viajes al Perú.

El año 1857, la capital de la Provincia de Loreto, que era Nauta, pasó a Moyobamba.

El 7 de enero de 1861 se creó el Departamento Marítimo Militar de Loreto, hasta el 7 de febrero de 1866 que se le dio el nombre de Departamento de Loreto, con cuatro provincias: Moyobamba, Capital de la Provincia, Huallaga, Capital de Tarapoto, Alto Amazonas: Capital Balsapuerto, Bajo Amazonas: Capital Iquitos.

En ese año la población de Iquitos era de unos mil habitantes.

Fue el Mariscal Castilla quien creó el Departamento Marítimo de Loreto y se contrató para la Marina de Guerra, la construcción de dos vapores fluviales de 300 y 500 toneladas en Inglaterra, nombrándose para ello como Jefe de la Comisión al Contralmirante Ignacio Mariátegui, mandó contruir asimismo una factoría y dos naves más pequeñas.

El primer vapor de los mandados construir que arribó triunfalmente a Iquitos al mando del Capitán de Fragata Manuel Ferreyros, el 5 de enero de 1863 fue el llamado "Morona", ese mismo año llegó el "Pastaza" remolcando al Bergantín "Próspero" que conducía los equipos para la factoría y en 1864 llegó la Fragata "Arica" al mando del Capitán de Fragata Federico Alzamora con el

resto del material para la factoría; y después arribaron los vapores "Napo" y "Putumayo". Con esta misión fue destinada una dotación de marinos peruanos que llegó el 5 de enero de 1864.

En este año se establece las líneas de navegación a Yurimaguas y Tabatinga, las que más tarde se extendieron por todos los ríos de la gran amazonía peruana.

Con las llegadas de estas unidades, se inició la etapa de progreso de la región Amazónica, se comenzaron a realizar las exploraciones organizadas y se procedió a afirmar la peruanidad en toda la región a base del programa de acción cívica de la Marina de Guerra del Perú.

Se instaló la factoría de Iquitos en el actual malecón Tarapacá entre las calles Brasil y Ricardo Palma; fue abierto el puerto de Iquitos al comercio exterior, se inauguró una Escuela Náutica, se construyó una fábrica de ladrillos y comenzó la industria naval–mecánica.

Este enorme progreso de Iquitos entusiasmó al ´pueblo, les dio optimismo y se prepararon a celebrar las fiestas patrias en grande; el 28 de julio de 1865 todo Iquitos amaneció abanderado y durante la realización del programa se prendieron cohetes y fuegos artificiales antes nunca vistos en la región, pero la fatalidad quiso que un cohete cayera en un techo de paja y en un lugar que era depósito de combustible produciéndose un incendio de grandes proporciones destruyendo casas, talleres y almacenes. Esta tragedia no desanimó a los iquitences y gracias al ánimo en que vivían no pasó mucho tiempo para que Iquitos siguiera en progreso.

Motivo de ese progreso fue las medidas de Gamarra, Castilla y Echenique, que dieron importantes leyes exceptuando de obligaciones, de contribuciones y de apoyo al comercio exterior. Se formó la Comisión Hidrográfica para la Amazonía bajo la dirección del Contralmirante Jack Tucker.

Su posición administrativa fue reconocida por primera vez en el decreto dictatorial del 7 de febrero de 1866, confirmado por la Ley del 9 de setiembre de 1868; pues, sancionaba en uno y otra la creación del Departamento de Loreto, se determinó establecer en Iquitos la capital de la provincia de Bajo Amazonas, como ha sido mencionado anteriormente. A sus instalaciones fluviales se agregó en 1869 un dique flotante, que desgraciadamente se hundió pocos años más tarde, en 1873 fue designado su primer Concejo Municipal; y en 1880 fue creado en Iquitos un Vicariato Apostólico. Pero la crisis fiscal, que desde 1875 determinó la suspensión de la ayuda del departamento, obligó a gravar el comercio internacional que hasta entonces se efectuaba libremente

a través del Amazonas, y a crear una aduana el 2 de mayo de 1881 que lo controlase.

Los comerciantes establecidos en aquella zona se sublevaron contra estas medidas; el 21 de diciembre de 1886 promovieron una asonada que depuso al Prefecto, Coronel Tadeo Terry; e hicieron suscribir un acta popular que rebajó las tasas antes aplicadas.

Justamente, siendo Iquitos el centro más importante para el desarrollo económico y comercial de la Amazonía Peruana, aumenta su auge con motivo del desarrollo de la explotación del caucho por lo que desde 1878 requiere la necesidad de construir un muelle y dar las facilidades para las labores de estibo y desestibo de las naves de apreciable tonelaje que comenzaron a arribar tanto del Callao como de los Estados Unidos de Norteamérica y Europa, además de las lanchas procedentes de los afluentes del Amazonas y Marañón.

Inicialmente las naves encostaban en las riberas de Iquitos y la carga se movilizaba por carriles y vagonetas jalados por cables, también se utilizaba como muelle, para las embarcaciones pesqueras, las bahías de palo de balsa tan común en la región.

Sus intereses inspiraron la constitución de un Gobierno Federal el 2 de mayo de 1896 que, sin desconocer la autoridad de la administración nacional, demandó al país la adopción de un régimen de ese tipo; pero el movimiento se debilitó ante la sorda hostilidad de la población, y sus promotores debieron de huir en julio de 1896.

A poco, el 9 de diciembre de 1898 se trasladó a Iquitos la capital del departamento, hasta entonces establecida en Moyobamba; y su creciente auge se prolongó hasta el término de la I Guerra Mundial.

Ya en 1901 la Boot Steam Ship Company Ltda. y The Red Croos Iquitos Steam Ship Company Ltda., solicitaron al gobierno el permiso para construir un muelle y explotarlo durante 25 años, lo que es autorizado por Resolución Suprema del 22 de junio 1901, muelle que fue inaugurado en 1904 pero que sólo comenzó sus actividades en 1905.

Es evidente que Iquitos ha constituido desde sus orígenes el centro comercial del movimiento socio–económico de toda la región Amazónica Peruana.

La Marina de Guerra del Perú, ha tenido acción importante en el desarrollo de Iquitos, se hizo presente desde las primeras exploraciones hasta las horas

difíciles de lucha en defensa de la integridad nacional, por otro lado, la Marina contribuye como hemos dicho con su "acción cívica" de desarrollo de actividades educativas, sanitarias, industriales y religiosas en beneficio de los habitantes de las riberas, no sólo de Iquitos sino de toda la región Amazónica y sus afluentes.



EXCLUSIVO EN EL PERU



Futura PICTURE

ESTAMPADO FOTOGRAFICO

de su propia foto

A TODO COLOR

ADEMAS EN:

- LLAVEROS
- ALMANAQUES
- SOLAPEROS
- GRAN VARIEDAD DE ARTICULOS PARA IMPRIMIR

CLAE

Nuestro distinguido público de otras ciudades puede enviar por correo las fotos de sus seres queridos para reproducirlas en los artículos que prefiera.

siempre a su servicio

Av. San Luis 2009 - San Borja (cruce con la Av. Las Artes)

☎ 377016 Apartado Postal 2648 - Lima 1



INMOBILIARIA POPULAR S.R.L.

Av. Nicolás de Piérola 530 – Of. 602 Lima–Perú

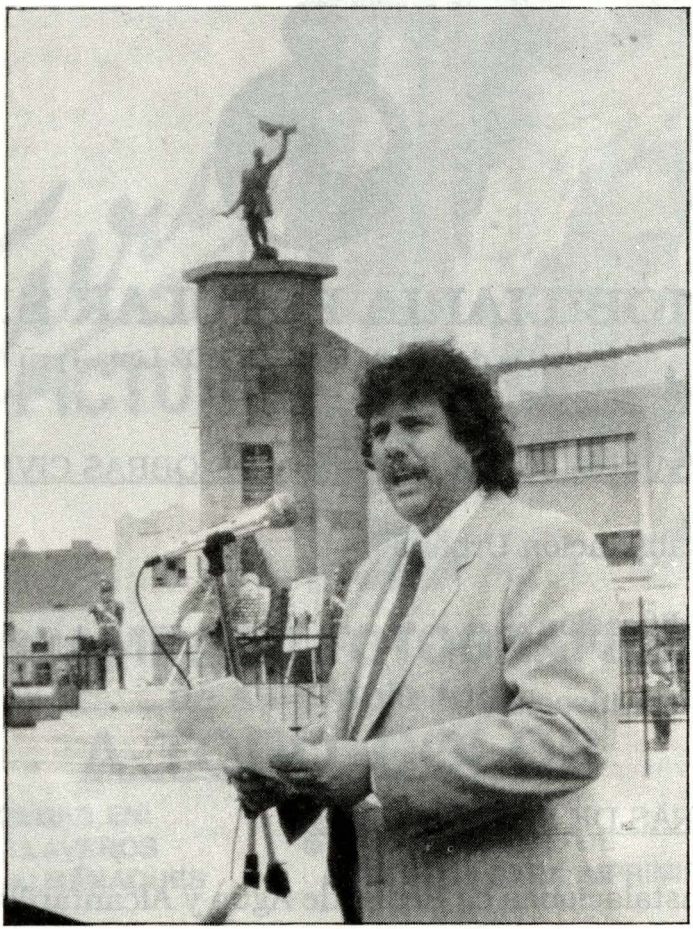
DESARROLLO Y EJECUCION DE OBRAS CIVILES

* Habilitación Urbana
* Edificación
* Electrificación

OBRAS DE SANEAMIENTO

* Instalaciones de Redes de Agua y Alcantarillado

ASESORIA TECNICA–LEGAL



"La lección del heroismo y la defensa de nuestra dignidad, no debe ser solamente conmemorativa", señaló el Alcalde del Callao.

La Batalla de Arica (*)

Kurt Woll Müller

El día de hoy, 7 de junio de 1991, más que recordar una batalla, más que recordar el sacrificio de muchísimos peruanos que legaron su vida por nuestra patria, más que recordar una guerra y sus resultados, debemos recordar una lección. Si, es una lección lo que recibimos como legado de nuestros héroes, héroes como Bolognesi o Alfonso Ugarte que junto a miles de héroes anónimos entregaron su vida por amor a su patria. Porque, el heroismo es siempre digno de admiración y respeto, más aún lo es cuanto más adversas son las condiciones. Y el 7 de junio de 1880, en Arica, todas las condiciones eran desfavorables para esos peruanos que decidieron salvar el honor de nuestra patria y de nuestra bandera.

Pero esta lección de heroismo y defensa de nuestra dignidad, no debe ser solamente conmemorativa, sino un ejemplo a seguir para todos los peruanos, porque hoy 7 de junio de 1991, seguimos librando batallas cruciales por nuestro país, y todos tenemos la obligación de entregarnos íntegramente para ganar cada una de ellas.

Debemos ganar la batalla por la tranquilidad de nuestro pueblo. Debemos ganar la batalla por el bienestar de nuestro pueblo.

Debemos ganar la batalla por la salud y por la limpieza, y así como estas, tenemos el deber de ganar todas las batallas que sean necesarias, para dejarle a nuestros niños el país que se merecen.

Aquí, en el Callao, estamos luchando por la salud y por la limpieza, y nadie puede estar en contra de esta lucha. Por eso todos los días salimos a la calle para tratar de mantener limpio el Callao. Por eso tratamos de equiparnos como lo hemos hecho, para vencer de una vez por todas a la basura. Pero no nos dejen solos, esta es una guerra de todos. Por eso estamos luchando por lograr la exoneración para esa flota de camiones compactadores, los mismos que son indispensables, no sólo para seguir en la batalla, sino para ganarla definitivamente.

(*) Discurso pronunciado por el señor Alcalde del Callao, en ocasión del 111 aniversario de la Batalla de Arica.

Otra de nuestras grandes luchas, es la que estamos desarrollando por el bienestar de nuestro pueblo. Y también en esta área estamos saliendo victoriosos, porque cada vez que inauguramos una losa deportiva, estamos ganando.

Porque cuando pavimentamos una calle sentimos que avanzamos, porque iluminar y mejorar el ornato de nuestra provincia, para nosotros es vencer, con cada parque de recreación vencemos y aquí vuelvo a repetir, no nos dejen solos. Estamos desarrollando el proyecto de un parque de recreación infantil en el malecón Callao, frente al Real Felipe, y esta obra que servirá para recrear y educar a nuestros niños, en un lugar que hasta ahora sólo se utilizó para acumular desmonte, hoy está detenida. El Municipio, CORDECALLAO y la Marina debemos trabajar unidos, sin permitir que prevalezcan intereses personales, porque la causa es el bienestar de miles de niños que además de tener un sitio donde jugar, recibirán educación vial, sabrán lo que es un submarino y podrán contar con un lugar sano para su libre esparcimiento. La unión hace la fuerza y estoy seguro que unidos lograremos obras como esta y muchas más.

Tranquilidad, tranquilidad es una palabra que cada día es más extraña para nuestro pueblo, pero soy optimista. Porque creo que el orden debe prevalecer. Porque creo en la inteligencia y la sabiduría de nuestro pueblo y porque por sobre todas las cosas, creo en la paz.

El Callao acaba de ganar una gran batalla por la justicia, donde el vencedor ha sido el pueblo chalaco, pero también la justicia misma y desde aquí quiero expresar mi reconocimiento al poder judicial, que no se dejó engañar ni manipular por quienes creen que la calumnia es el camino para el logro de sus metas, y demostró que si se puede creer en la justicia de nuestro país. Mi reconocimiento a todas aquellas personas e instituciones que de una manera u otra hicieron llegar su apoyo incondicional y mi agradecimiento al pueblo chalaco por esas impresionantes muestras de apoyo desinteresado, que me comprometen aún más a seguir luchando por el bienestar de todos los chalacos.

Hoy recordamos lo que la crítica histórica ha reconocido como uno de los hechos de armas más dignos de la historia del Perú. Hoy conmemoramos el sacrificio de nuestros héroes por defender el honor de la patria y creo que nuestro mejor homenaje es que las Fuerzas Armadas, el Gobierno Central, los Gobiernos Locales y el país todo, sigamos luchando por el futuro *hasta quemar el último cartucho.*

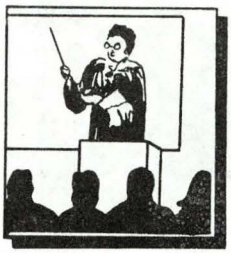
NUEVA IMAGEN

LA GESTION ASOCIATIVA DE HOY, EL TIEMPO LA EVALUARA, TESTIMONIANDO EL BUEN MANEJO EMPRESARIAL.

* CREDITO



* EDUCACION



* SERVICIO TURISTICO



* ASISTENCIA Y PREVICION SOCIAL



COOP. MIGUEL GRAU

MG

La Cooperativa Financiera del Crédito Seguro

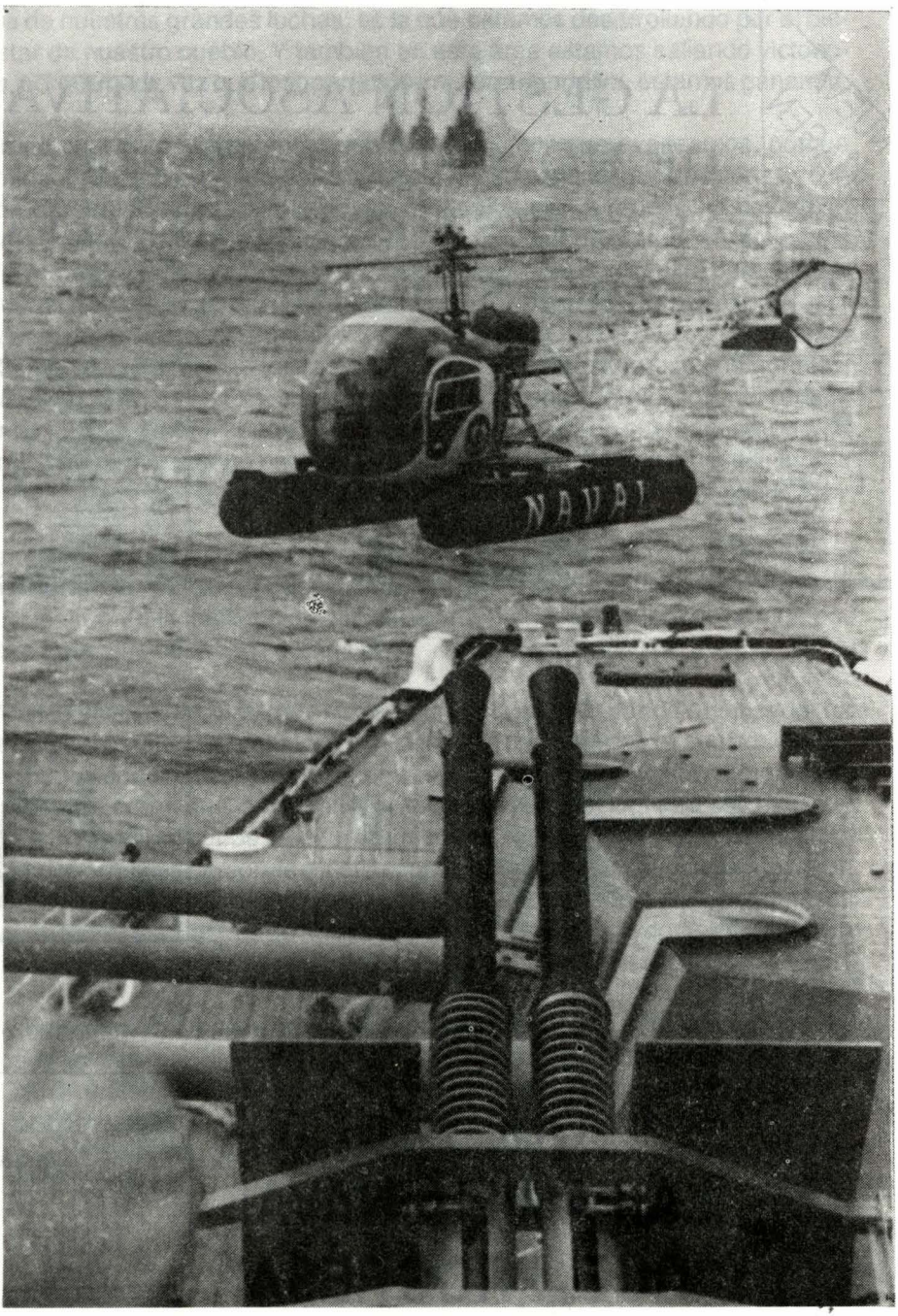


"LA MANO COOPERATIVA QUE AYUDA A LA FAMILIA NAVAL QUE PROGRESA"

* SERVICIO DE MINI-MARKET



OFICINA DE PRENSA Y RR.PP.


NAVAL



Burbujas en el mar

Jesús TORRES Chávera.

¡Sentirse de pronto, a la vez aplastado y arrojado hacia adelante! (aunque "anclado" por un cinturón)... ¡enrostrar el golpe frío y salobre del viento! (llenando a borbotones nuestros pulmones)... ¡escuchar el zumbido del rotor como si lo tuviésemos adosado a la espalda¡... ¡luego ver el deslumbramiento provocado por la luz proveniente de los casi 180 grados delante de nuestros ojos! y, al fin... ¡la sensación de volar libres, como con alas propias!

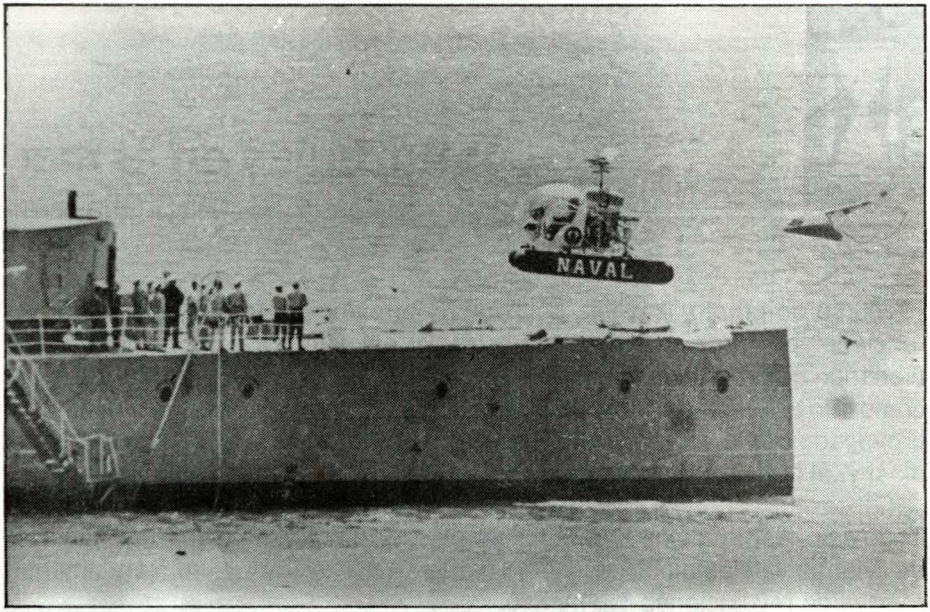
Todo esto, dentro de una "burbuja" de plástico asegurada a un frágil tinglado de livianas varillas metálicas y bajo una gran hélice girando horizontalmente a miles de revoluciones por minuto.

Mis sentidos se saturaban de estas sensaciones casi hasta el éxtasis, porque para facilitar nuestra labor, la puerta que completaba la forma de aquella "burbuja", había sido removida.

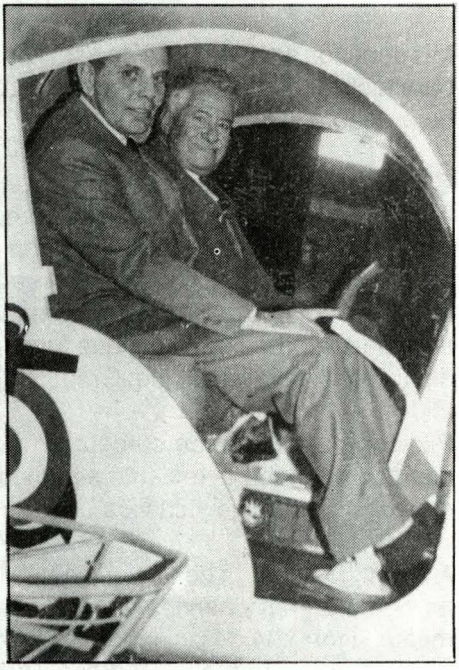
Como se imaginarán, tripulábamos un liviano helicóptero por primera vez y le llamábamos "burbuja" por la forma predominante de su cabina, hecha en plástico o resina transparente. Se trataba de un Bell 47 G del Servicio Aeronaval (SAN) iniciábamos el vuelo para la verificación fotográfica del lanzamiento de torpedos, por uno de nuestros submarinos. Habíamos decolado de la popa, en la cubierta enmaderada del que fuera el segundo crucero en llevar el nombre del ínclito Almirante Miguel Grau.

Piloteaba el capitán de corbeta Armando Figueroa Roggero, como copiloto nos acompañaba el teniente segundo Julio Navarro, enfundados ambos en mamelucos naranja y cascos blancos, era el año 1964.

A bordo, la cubierta de vuelos se habilitaba rebatiendo el mástil del pabellón, así como barras y nervios metálicos de la borda, luego se ronsaba completamente la torre 64 de los cañones de seis pulgadas, indistintamente a babor o estribor, donde formaba el personal de apoyo compuesto por maniobristas, un telefonista, un "hombre pista" y tripulantes de Control de Averías. Habitualmente en este lugar también se hallaba el mecánico del helicóptero. Recuerdo al cabo de primera Manuel Pasco Mazzeti, uno de los más jóvenes del grupo.







El Comandante Armando Figueroa Roggero
y el Teniente Julio Navarro

Después de orbitar nuestra plataforma móvil nos alejamos de ella hasta que la perdimos de vista, llegando poco después puntuales a la cita con los buques que participaban en el ejercicio.

El comandante Figueroa recibió la comunicación que se iniciaba ya la corrida programada y nos lo hizo saber. Ganando la altura ideal del caso quedó luego sin desplazarse, quieto, como suspendido en el cielo sobre el buque que hacía de blanco. El vigor de mi cámara encuadraba la panorámica.

Agudizando la vista hacia abajo, casi imperceptible inicialmente, vimos bajo la superficie del mar una rectilínea mancha clara que contrastaba con el color oscuro del agua. Era que el hasta entonces invisible submarino había disparado su mortal carga, y lo que veíamos aproximarse velozmente hacia el objetivo era la estela producida por las burbujas del torpedo.

Fue un tiro perfecto... claramente vimos que la estela cruzaba bajo la quilla, justo por el centro mismo del buque blanco. Descendimos raudamente con una inclinación que nos llevó primero sobre dicho objetivo, volando al ras de las olas, casi salpicando de agua salada nuestros rostros; íbamos tras el torpedo que daba tumbos ya, a flor de agua. En unos minutos más dio término a su trayectoria, al agotar la carga de la batería que lo impulsaba y quedó con la cabeza, de vez en cuando, a la vista.

Emergió entonces, el submarino que había efectuado el disparo, luchó momentáneamente con las olas encontradas hasta que viró y apurando su marcha, vimos la cuchilla de su fina proa cortando limpiamente el mar... Era un "Sierra". Por la escotilla de la vela hicieron su aparición los tripulantes encargados de la maniobra para la recuperación de aquella temible arma (sin carga efectiva en esta oportunidad) un buzo se lanzó al agua y casi a orcajadas pasó un cable de acero por las testus de aquel "corcel metálico" para izarlo a bordo.

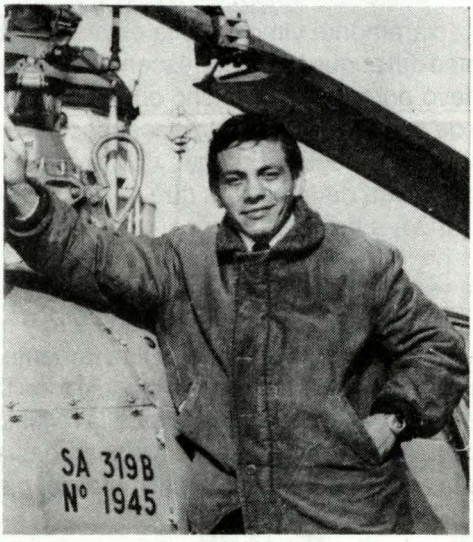
Efectuada esta maniobra y no quedando otra tarea para nosotros, ganamos altura nuevamente, enrumbando a nuestra base flotante que al poco tiempo aparecía como un punto gris en el horizonte, ocultándose por momentos entre los bellones de neblina que a estas alturas comenzaba a invadir ya la superficie del mar.

El crucero maniobró apropiadamente para recibirnos, vimos la señal convenida e iniciamos la aproximación, el hombre–pista batía horizontalmente los brazos, al acercarnos, los recogía hacia el pecho. Observando la cubierta donde debíamos posarnos, la creí cortísima... ¡parecía minúscula! Imaginé que nuestra "burbuja" no cabría en ella. Nos mantuvimos suspendidos momentáneamente a escasos metros de cubierta, como esperando la leve quietud entre

balance y balance. El comandante Figueroa, muy sereno, empuñaba la palanca de gobierno y sus pies presionaban alternativamente los pedales de estabilización... Finalmente hicimos contacto, posándonos límpiamente amortiguados por los flotadores. El hombre–pista cruzó los brazos por lo alto y simultáneamente corrieron los maniobristas encargados de las trincas asegurando el helicóptero en un santiamén.

El piloto operó varios botones e interruptores hasta que el rotor con un resuello dejó de ronronear aún cuando las hélices continuaban en agónico movimiento, a continuación se quitó el casco y se puso a llenar un formulario.

Allí terminó mi experiencia de tripular por vez primera un helicóptero naval, con el tiempo vendrían muchas más.



El OM3Fot. Wilfredo Vallejos Becerra, vive en nuestra memoria.

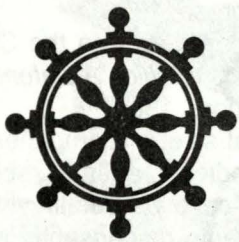
Antes de terminar este breve relato permítaseme recordar, a un compañero de especialidad, que la madrugada del 24 de mayo de 1975 salió en un vuelo como el nuestro, pero él no tuvo retorno.

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gershkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Wartare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial)*, Whitten Press Limited, Eten, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, nùmero de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintáticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuantas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales I/m.15.00; Traducción I/m.10.00 y Transcripción I/m.5.00 las cuales podrán ser incrementadas oportunamente.
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

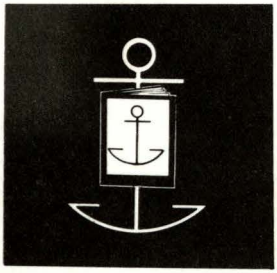
Lima, Abril 1991
REVISTA DE MARINA

NOTA: El capitán de fragata Jorge Benzaquen De las Casas es coautor del artículo "Exposición de la Problemática de la Industria Naval en el Perú", aparecido en nuestro número anterior.



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA


MARINA DE GUERRA DEL PERU



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

© Revista de Marina
Av. Salaverry, cuadra 24
Lima 27 - Perú

DIRECTOR: Contralmirante Víctor H. Ampuero Torres – SUB-DIRECTOR: Capitán de Navío Luis Sueyras Valverde – EDICION: Capitán de Fragata Gino Fulle Córdova – COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura – DIAGRAMACION: T1. Gra. Elmer Córdova P. – FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. – PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra. – ARCHIVO y DISTRIBUCION: T3 Mauricio Sega C.

Revista de Marina

Año 84 – Nº 3
Julio–Agosto–Setiembre 1991

ISSN 1012 – 8287

CONTENIDO

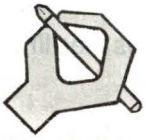
	Pág.
EDITORIAL	5
ARTICULOS	
¿Hacia una nueva política portuaria en el Perú? C. de N. (r) José Luis Guerola	9
Perú 2000: ¿Qué hacer? Capitán de Navío Armando Echeandía Luna	27
Cursos de Guerra Naval, Comando y Estado Mayor con miras al año 2000 Capitán de Navío Manuel Sánchez Arriarán	37
La formación de nuestros oficiales para la Marina Mercante Nacional Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez	43
La Fuerza de Operaciones Especiales, un flamear vital Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado	49
"Es necesario cambiar: debemos y podemos hacerlo" Contralmirante Hugo Arévalo Escaró	57
Opciones para el logro de una seguridad común Embajador Julián Licastro	65
CRONICA	
Historia gloriosa de un buque y su triste final C. de F (r) Salvador Mariátegui y Cisneros	79

MEDICINA
Medicina aeronáutica e investigación de accidentes de aviación
Capitán de Fragata SN. (MA) Oscar Butler Blacker 103

MISCELANEA
Visión del Amazonas, nuestro río mar
Jesús Torres Chavera 113

LITERARIA
Los caminos del mar
Carlos Zúñiga Segura 121

Editorial



PENSANDO SIEMPRE EN EL PERU

El mes de la Patria, es el mes de la exaltación cívica, del recuento de peripecias y grandezas; y, obviamente el reconocimiento a los precursores, a los patriotas que con sus ejemplos, acciones y voluntades puestas al servicio de los sagrados intereses nacionales, dieron brillo a la gesta emancipadora.

A esta altura de nuestra presencia como nación, cada uno de los acontecimientos que signaron nuestra esencia, cobran una renovada dimensión, para asumir en diálogo vivo con todas las naciones del mundo, las coyunturas de los tiempos acuciantes que anuncian la cercanía del nuevo siglo.

Julio es un mes de gran significación para la Marina de Guerra del Perú; en efecto, celebramos el nacimiento del Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario. Su presencia viva, adquiere contornos especiales porque se afianza en nuestra dinámica espiritual confiriéndonos lucidez, fe y entusiasmo para seguir amando los valores inalienables de nuestra identidad nacional.

En esa perspectiva, la Marina de Guerra del Perú continúa su trayectoria tutelar en lo ético y moral que implica la grandeza de ser peruanos, de ser formadores de hombres y mujeres vivaces en la realización de sus inquietudes y sueños.

Estos dos hitos que anhebra el mes de julio en el nivel nacional e institucional, asocian para efectos de esta entrega de la Revista de Marina correspondiente

a julio–agosto–setiembre, otros dos aspectos, sin duda, en planos más líricos, pero nada desdeñables.

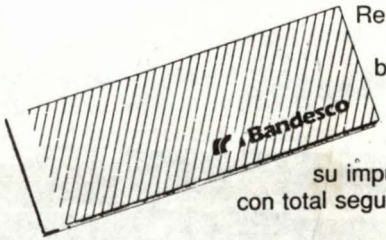
Agosto entraña conceptos de invierno y deterioro; setiembre en cambio es el mes de la juventud y revitalización de la esperanza. En el Perú, nuestro país, que vive momentos difíciles hace falta unir estos dos momentos, para juntos trazar el futuro repasando en el pasado glorioso, que respalda nuestra historia.

El recuerdo de buenos ejemplos es influencia de energía, énfasis en todas las actividades humanas y profesionales, iluminación para caminar todos en una peregrinación hacia una unidad y al repaso del discurso que la historia de nuestro pueblo nos ha legado para hacerla permanente, pensando que el mañana está siempre retando a la conciencia humana.

El Director

¡Desempolve su chequera!

Ahora Bandesco le paga 4.5% de interés a su cuenta corriente



Reactivamos su chequera, porque somos el único banco que le paga 4.5% de interés a su cuenta corriente.
Así usted puede pagar su impuesto y seguir ganando, con total seguridad por sus depósitos.

Tasa efectiva mensual a los saldos acreedores en Cuenta Corriente.

Escriba y hable en nuevos soles (S/.)

Bandesco

La nueva era en banca

L T 9685626




PLAID



¿Hacia una nueva política portuaria en el Perú?

C. de N. (r) José Luis Guerola (*)

Introducción

En el libro "Proyecto de Política Marítima" editado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la Comisión de Estudios. Estratégico-Marítimos de dicho Instituto formula un proyecto de política marítima para el Perú sumamente interesante. Sin ninguna duda, este proyecto constituye un encomiable esfuerzo de la Comisión y entre otros méritos de ese vasto trabajo debe destacarse el de su objetividad. El proyecto incluye, entre sus planteamientos, políticas sobre comercio marítimo y, dentro de ellas, una política sobre el aspecto portuario.

Está plenamente justificado que, en el marco de la política marítima se incluya el aspecto portuario. Los puertos pertenecen a un importante sector de la economía, el que incluye también al transporte marítimo, a los astilleros, a la pesca y en fin, a todas las industrias marítimas o industrias estrechamente vinculadas con el ámbito marítimo. El campo de esas industrias cae en la esfera de interés de la política marítima del Estado. La política marítima debe definir, en consecuencia, los objetivos de largo plazo que se intenta alcanzar con las actividades realizadas en el mar y las ventajas que el acceso del país al mar puede proporcionar.

(*) *El Capitán de Navío (r) J.L. Guerola se retiró de la Marina de Guerra del Perú en 1979 y desde entonces es funcionario de la Organización Marítima Internacional, agencia especializada de las Naciones Unidas.*

Con el objeto de contribuir al debate de lo que podría ser tal política portuaria en el Perú, en este breve artículo se formulan algunas consideraciones vinculadas con el tema portuario. No se pretende, en modo alguno, analizar todos los aspectos que han sido planteados en el importante trabajo de la Comisión, sino comentar muy brevemente algunos de los más importantes. Por lo demás, las ideas aquí formuladas no responden a alguna ideología, filosofía o pensamiento político particular. Ellas sólo son resultado de la necesidad práctica de conseguir mayor eficiencia portuaria

Al ritmo con el que se están tomando importantes decisiones económicas en el país, es probable que cuando este documento sea conocido muchos cambios en la política portuaria nacional pueden haber tenido lugar.

El objetivo de los Puertos

Aunque tal vez formulado con diferentes palabras, el objetivo que la Comisión propone en relación con la política a adoptar para los puertos es el de "establecer un sistema portuario que contribuya a la satisfacción de las necesidades de nuestro comercio marítimo -exterior e interno- teniendo en cuenta las áreas de influencia socio-económica de cada región; es decir el "hinterland" correspondiente de cada posible puerto.

El objetivo de la política portuaria sugerido por la Comisión, se centra en la vital importancia que para el comercio marítimo nacional tienen los puertos. Ciertamente éste es un aspecto esencial, si se tiene en consideración que -como lo ha estimado la Comisión- más del 95% del comercio exterior del país en volumen, tiene lugar por vía marítima (1). Pero además de ese papel que los puertos marítimos tienen en el desarrollo del comercio, los puertos pueden desempeñar - y en muchos países desempeñan- un importante papel en la promoción de la industria y el desarrollo de las regiones en las que ejercen su influencia. Los puertos son un importante factor para el desarrollo económico nacional. En consecuencia, todo análisis de su problemática y la resultante propuesta de política, además de abordar el ámbito puramente micro-económico y de la viabilidad y rendimiento financiero de la empresa portuaria como tal, debe considerar también, como apropiadamente lo ha concebido la Comisión, los importantes aspectos macro-económicos y examinar la relevancia de los puertos en su papel a escala nacional.

Debido a estas consideraciones, toda política de los puertos debe tratar de lograr que la contribución de éstos sea del máximo beneficio para la economía nacional en su conjunto. Los puertos deben ser viables financieramente a nivel empresarial, pero en la definición de sus objetivos se debe considerar que éste

es, tal vez, el de proporcionar servicios de transporte al menor "costo económico", entendiéndose este último término en su sentido más amplio. Sin duda, el papel que juegan los puertos en el desarrollo del comercio es el de primera prioridad, pero los objetivos de un sistema portuario pueden rebasar la sola satisfacción de las necesidades del comercio, desde que ellos se convierten en importantes polos de desarrollo económico de un país.

La política propuesta

Después de formular el objetivo de la política en relación con los puertos, el proyecto recomienda la adopción de diez aspectos de política portuaria

Como un aspecto muy importante de la política portuaria, se propone la sustitución o el reemplazo de la actual Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) por administraciones portuarias regionales, las cuales se harían cargo de los terminales portuarios de atraque directo que les sean asignados. Se plantea también la transferencia de los puertos "de lanchonaje" a entidades municipales para que sean empleados en actividades marítimas distintas a las de manipulación de la carga comercial.

También el proyecto de política portuaria considera el planeamiento y la construcción de terminales de atraque directo en las regiones que "carezcan" de infraestructura portuaria adecuada y suficiente;el mantenimiento del Instituto de Formación y Capacitación Portuaria (INFOCAP) (aunque el proyecto no lo señala por su nombre); la formulación de una política de tarifas portuarias; la formulación de reglamentaciones de carácter laboral; el equipamiento de los puertos; y la simplificación del trámite documentario "operativo y administrativo" de los puertos (2).

Como se ve, la política portuaria que se recomienda incluye cambios en la organización y administración portuaria del país de carácter muy importante, así como diversas medidas de carácter operacional tendentes a lograr que las necesidades de comercio marítimo nacional sean satisfechas.

El cambio de una organización centralizada a un esquema descentralizado: El reemplazo de Enapu

Como justificación de la sustitución de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) por entidades portuarias regionales se señala que esta entidad fue creada en 1970 con facultades para construir, administrar, operar y mantener todos los terminales portuarios del Estado, así como las instalaciones portuarias privadas que fueron puestas bajo la administración y operación de la empresa estatal.

La Comisión considera que no obstante que ENAPU funcionó bien en el comienzo, pues se adoptaron políticas de desarrollo y capacitación portuarias coherentes, al final el modelo ha fracasado:

a) por la deteriorada situación económica nacional, que entre otros efectos ha dado lugar a la falta de medios y recursos económicos, lo que a su vez ha originado, entre otras cosas, desatención del mantenimiento de instalaciones y equipos portuarios;
b) por la interferencia de tipo político;
c) por la adopción de modalidades inapropiadas de trabajo marítimo en los puertos; y,
d) por inoportuna legislación , etc.

Efectivamente, ENAPU fue establecida como el ente rector y al mismo tiempo como la entidad administradora y operadora de todos los puertos del Perú. ENAPU fue hecha responsable de la provisión y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos, construcción de muelles y otra superestructura portuaria, provisión de patios para la manipulación de carga y recintos de almacenaje portuario, provisión de equipo de manipulación de carga, etc. En fin, en todos los sentidos, comercial y operacionalmente, del manejo de los puertos.

Tal vez las únicas actividades realizadas en el puerto que no fueron asignadas a ENAPU fueron:

a) la manipulación de la carga a bordo de los buques efectuada por los gremios marítimos regulados por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo;
b) la recepción y despacho de las naves, encomendada a la dirección General de capitanías y Puertos;
c) la provisión de ayudas a la navegación, realizada por el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Marina; y,
d) otras actividades menores.

La Comisión señala que con el establecimiento de ENAPU se buscó, inter alia, que el desarrollo portuario fuera planeado y ejecutado eficientemente.

Sin embargo en la actualidad los puertos peruanos tienen graves problemas. Los costos portuarios son sumamente altos. La ineficiencia es grande. Y la burocracia y la indisciplina laboral requieren inmediata corrección.

Como la Comisión considera que ENAPU ha fracasado en obtener los objetivos buscados con su creación, se propone descentralizar la administración portuaria asignándola a entidades regionales.

Indudablemente existen muchos motivos para recomendar la descentralización de la administración portuaria. Como lo señala Pollock "los aspectos teóricos del control unificado de los puertos no siempre suelen producir los resultados esperados. Algunos de los problemas que surgen cuando todos los puertos son operados por una sola autoridad nacen de la misma centralización con la que se intenta reducir la competencia desperdiciadora y la duplicación innecesaria de las instalaciones portuarias" (3).

ENAPU se convirtió en una autoridad portuaria ineficiente y costosa. En este sentido la recomendación para descentralizar su admnistración sustituyéndola por organizaciones más pequeñas parece tener lógica. La descentralización es recomendada cuando existe causa real de preocupación respecto a la excesiva expansión de una autoridad muy costosa, desde que organizaciones portuarias más pequeñas suelen ser mejores que organizaciones portuarias grandes (4).

Sin embargo, a pesar de todos los argumentos que en forma general se puedan esgrimir en favor de la descentralización portuaria es razonable plantear que enfrentados a la disyuntiva de mantener una autoridad portuaria central o crear en sustitución de estas autoridades portuarias regionales, se debería adoptar el modelo de organización que mejor convenga al país, después de efectuar un análisis serio y exhaustivo de las ventajas y desventajas de la adopción de uno u otro modelo teniendo en cuenta el entorno político, económico e institucional en el que habrán de desarrollar sus funciones las organizaciones portuarias. Así lo ha recomendado la Comisión.

Un curso de acción obvio es tratar de encontrar una solución organizacional que combine en lo posible todas las ventajas del control unificado con las ventajas que se derivaría del estímulo de las disciplinas del mercado que resultan de la competencia entre los puertos. Este objetivo de hallar una forma de organización que optimice el uso de los recursos del sistema portuario es relevante para cualquier organización portuaria responsable de múltiples puertos, sea que controle o no todos los puertos del país.

En este aspecto hay diferentes posiciones, pero parece oportuno señalar que expertos en el asunto de la que podríamos llamar "escuela británica" consideran que preferentemente se debería eliminar los organismos que administran varios puertos simultáneamente; más si dichos organismos son necesarios se debería buscar un máximo nivel practicable de "devolución", seguido de cambios orientados hacia la adopción del modelo que se denomina el puerto "propietario", sobre el cual se trata después en otra sección. Es decir, se debería alentar a que las autoridades portuarias realicen sus actividades mediante contratos con el sector privado (5).

En todo caso, de ser adoptado un modelo descentralizado de administración portuaria, parecería que es razonable analizar qué probabilidad existe de que los factores generales que se consideran dieron lugar al fracaso de ENAPU no habrán de producir los mismos resultados con las entidades portuarias regionales que se proponen.

En relación con la descentralización portuaria y los problemas que la descentralización podría resolver, conviene tomar nota del caso de Centroamérica. En tres países de esta subregión (El Salvador, Honduras y Nicaragua) existe una sola Autoridad Portuaria que ejerce control centralizado. En cambio en Costa Rica operan dos entidades: una que administra y opera los puertos del Pacífico y otra que lo hace en los puertos del Atlántico. Mientras que en Guatemala operan cuando menos tres entidades portuarias independientes coordinadas por una Junta de Coordinación Portuaria.

Ahora bien, la estructura organizacional portuaria adoptada en estos países no guarda relación directa con la eficiencia portuaria, ni con los costos y otros índices portuarios. Los mismos factores que atentan contra la eficiencia de un modelo organizacional son determinantes de la ineficiencia de los otros modelos organizacionales, lo que equivale a concluir en que los problemas no se originan por el modelo de organización ni se resuelven con el cambio de ésta; los problemas portuarios pueden tener otros orígenes y causas, que deben ser examinados antes de -o conjuntamente- con un cambio organizacional.

¿En qué medida un cambio de organización evitaría los problemas que dieron lugar al fracaso de ENAPU?

A este respecto debe tenerse en cuenta que la situación económica del país, si es que ha variado ha sido para empeorar. En consecuencia, poco se podría lograr con la descentralización de la administración portuaria, si uno de los factores que ha dado lugar al fracaso de ENAPU ha sido la situación económica nacional.

De otro lado, la interferencia política a las que se verían sometidas las nuevas entidades portuarias descentralizadas probablemente sería más intensa, porque sin duda tal interferencia se produciría no sólo a nivel nacional sino también regional, y las presiones políticas regionales a veces suelen ser más intensas que los intereses políticos a nivel nacional.

En cuanto a la modalidad de trabajo marítimo, que con toda seguridad ha sido una de las causantes principales del fracaso de ENAPU, cabría anotar que el Gobierno ya ha iniciado la tarea de desterrar dichas prácticas inadecuadas, para lo cual no necesariamente requiere un cambio estructural de organiza-

ción y administración portuaria. Cabe esperar, sin embargo, que se prosiga en esta dirección.

Finalmente, ¿cómo podrá impedirse que en el futuro no se promulgue inadecuada legislación?. Los medios para evitarlo son utilizables cualquiera sea el modelo de organización adoptado.

De otro lado, parecería aconsejable que en el proyecto de política portuaria además de la descentralización de las actividades portuarias de ENAPU para que sean ejecutadas por entidades regionales, se señale qué actividades serán realizadas por estas entidades. ¿Serán ellas organizadas sobre el modelo de la "autoridad portuaria integrada", que fue adoptado con ENAPU, o se adoptará otro modelo, tal como el de la "autoridad portuaria propietaria"?, sobre el cual se trata posteriormente. Este punto merecería ser examinado con más detalle.

También convendría aclarar si las nuevas entidades portuarias descentralizadas (e independientes unas de otras) tendrán alguna dependencia de los organismos regionales o de los entes municipales, o si serán constituidos con total autonomía.

El Desarrollo Portuario: Construcción de Terminales de Atraque

En relación a este aspecto de la política portuaria formulada, es evidente que aun cuando probablemente es posible resolver gran parte de los problemas portuarios mediante soluciones de tipo organizacional, en la actualidad existe necesidad de modernizar los puertos y de mejorar sus instalaciones y renovar el equipo portuario. Para ello se requiere importantes recursos financieros. Uno de los organismos que proporcionan préstamos para el desarrollo portuario es el Banco Mundial. Hasta fines de junio de 1985 el Banco Mundial ha estado involucrado en cerca de 150 proyectos en 120 países. El Banco ha prestado cerca de US$ 3,000 millones. El Banco usualmente financia 50 a 60% del costo total de un proyecto cuando es la única fuente de financiación externa, pero esa participación puede disminuir hasta 10% cuando existe cofinanciación de otras fuentes, en cuyo caso juega sólo un papel catalizador de los fondos aportados por los países industrializados a los países en desarrollo(6).

Pero, de constituirse las nuevas administraciones regionales ¿habrían probabilidades de que ellas sean capaces de lograr de esta entidad - o de alguna otra entidad financiera internacional- los préstamos requeridos para el desarrollo portuario?. Probablemente sí, siempre que se demuestre al Banco Mundial que con la nueva legislación portuaria que se establezca se evitarían los

problemas que han dado lugar al fracaso de ENAPU. El Banco Mundial requiere que su staff financie no sólo proyectos portuarios viables sino proyectos óptimos. Exigentes pruebas de viabilidad económica son la tasa de retorno económico y el valor presente neto basado en el flujo descontado de costos y beneficios. Entonces es necesario estudiar cómo se evitaría la recurrencia de los problemas que dieron lugar al fracaso de ENAPU.

En otro aspecto, el proyecto de política portuaria considera la necesidad de planear y construir terminales de atraque directo en las regiones que carezcan de infraestructura portuaria adecuada y suficiente. Sin embargo para justificar el desarrollo de la infraestructura portuaria en algunas localidades, es indudable que se requiere algo más que sólo la falta de ella.En el caso del Perú es necesario determinar qué regiones deberían contar con terminales marítimos propios y si resulta conveniente operar con menos terminales. A este respecto se impone la necesidad de formular o de actualizar, si es que existe, un Plan de Desarrollo Portuario Nacional que determine qué puertos son necesarios operar en el Perú para atender no sólo las necesidades de nuestro comercio, tanto externo como interno, sino también de convertirse en centros de desarrollo industrial, o en general, en polos de desarrollo. Es decir, se requiere llevar a cabo la planificación portuaria a nivel nacional, teniendo en consideración los planes nacionales de desarrollo económico. Lo anterior no significa en modo alguno eliminar la iniciativa regional ni desestimular la saludable competencia entre puertos, que en muchos casos es el motor de la eficiencia portuaria. Sin embargo, las inversiones en puertos son costosas y es preciso que sean economicamente justificables.

Sin duda, de lo que se trata no es de desarrollar puertos en *cada una* de las regiones nacionales, sino de desarrollar un sistema portuario nacional que, sin estar sobredimensionado, contribuya a la satisfacción de las necesidades del comercio, "teniendo en cuenta las áreas de influencia socio-económica de cada región", como acertadamente lo señala el objetivo de la política de puertos, y adicionalmente, las necesidades de la industria y otros aspectos de desarrollo económico regional y nacional. Las regiones tienen que ejercitar su iniciativa, pero sobre apropiados estudios.

Se debe tener en cuenta que para que un puerto sea de significación económica es importante que exista demanda de sus servicios; la oferta solamente no es suficiente (7). Debe tenerse presente que en varios países han sido construidos muchos puertos, los cuales permanecen grandemente sin empleo. Dunquerque, es un ejemplo. En otros casos hay excelentes bahías pero no se han construido puertos: Labrador, Newfoundland, Falmouth, Milford Haven, son ejemplos (8). A pesar de que se han hecho significativos esfuerzos locales algunos puertos continúan sin utilización. Y es que en su planeamiento

y construcción no se tuvieron en debida cuenta los mercados de sus servicios.

El asunto es grave por el costo financiero. Pero también porque si las inversiones equivocadas son subsidiadas por los contribuyentes el error no sólo produce un costo financiero, sino una pérdida agregada de bienestar económico que excede el costo financiero.

En consecuencia, la existencia de una comunidad poblacional cercana no es suficiente para construir una terminal portuaria y operarla.

Sin duda, en el caso del Perú es probable que se requieran menos terminales que las existentes, si es que las que se decide mantener operando son provistas de equipo moderno y son operadas en forma más eficiente y con más sentido empresarial y menos burocracia que en la actualidad.

Reducción de los Costos Portuarios

Es evidente que el sistema portuario nacional necesita ser reorganizado, pero tal reorganización debería considerar, no sólo cambios de esquemas administrativos sino también una serie de medidas internas para aumentar la productividad.

Entre éstas parece ser importante la adopción de un programa de control y/o reducción de costos que contemple el cierre de los puertos o terminales no necesarios, la reducción del personal en exceso -no necesario para la administración y operación portuarias- simultáneamente con la apropiada compensación del personal (por elementales razones de justicia social) y la eliminación del sistema burocrático.

Sin duda las medidas adoptadas por el gobierno para liquidar el sistema de contratación de trabajo marítimo bajo control de la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo, constituye un paso adecuado en la dirección aconsejable. Esta modalidad de trabajo constituía un serio factor que hacía más costosos los servicios portuarios. De paso conviene anotar que es lamentable que la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo, a lo largo de tantos años de funcionamiento no haya sido capaz de plantear modelos de trabajo marítimo más efectivos.

La privatización de las actividades portuarias

¿Se debería alentar la privatización de las actividades portuarias en el Perú? ¿Cuáles son las ventajas de adoptar ese esquema y cuáles son los riesgos aparejados con tal modalidad?

Aunque el proyecto considera que "la provisión de servicios de remolcadores para faenas portuarias podrán ser efectuados por *compañías privadas*", no define si la nueva política portuaria que se propone ha de permitir que otros servicios portuarios –además de los proporcionados por los remolcadores– sean efectuados también por organizaciones distintas a las administraciones portuarias regionales que se propone establecer y, particularmente, por entidades privadas. Y este es un aspecto esencial sobre el cual la política portuaria debe ser sumamente clara.

En efecto, el tema de la privatización portuaria es un asunto en la orden del día de los diversos círculos marítimos, que debería ser considerado en toda política portuaria. El fracaso de la administración estatal en el manejo de los puertos es señalado cada vez más y en forma más insistente en diversos países. Como resultado de tal fracaso se propone con más frecuencia la privatización de las actividades portuarias. Tal tendencia cobra más adeptos, internacionalmente. A ella se está inclinando también recientemente Italia.

No hace mucho, el Director de Investigación y Planeamiento Estratégico del Grupo Finamare de Italia en una conferencia portuaria dijo que: "La administración estatal de los puertos en el mundo ha fracasado para satisfacer a los usuarios y la tendencia hacia un control menos estatal de los puertos nace del convencimiento de que el control estatal de los puertos daña no sólo a los puertos mismos, sino también la eficiencia de las industrias que dependen de ellos"(9).

Dicho experto señala que: "Estando reconocido el transporte como una parte integral del proceso industrial, existe la necesidad de que los costos de manipulación portuaria sean comparables con aquellos que se aplican en otros elementos del proceso industrial".

Y agrega que: "Los establecimientos estatales manifiestamente han fallado en cumplir con esta expectativa, y por muchos años los puertos -que fueron concebidos como un servicio público- han mostrado incapacidad para adecuarse al grado requerido de cambios, adaptarse a las circunstancias y mejorar su eficiencia. Ha sido difícil controlar los costos laborales y atraer inversiones".

La privatización portuaria puede ser lograda de diversas maneras. El esquema clásico es el de implantar el concepto del "puerto propietario", siendo Rotterdam, Nueva York, Amberes y Hamburgo ejemplos clásicos de ese método de privatización. Pero también se puede dar el caso de privatización comprensiva como en el caso del Reino Unido. Involucra la propiedad de la tierra, la realización de funciones vitales del puerto y la provisión de otras instalaciones y servicios portuarios directamente o a través de terceras personas. Sus pro–

ponentes aseguran que este esquema tiene dos particulares ventajas: alienta un método ordenado de administración y desarrollo portuario y permite la diversificación de autoridades portuarias (10).

Los factores que intervienen en la toma de decisiones sobre la privatización portuaria han sido extensamente discutidos y por lo tanto no se van a examinar con detalle en este trabajo. Pero sin embargo es necesario mencionarlo y enumerar cuando menos algunos modelos que se pueden emplear para dicha privatización.

Al respecto parecería que existen principalmente cinco argumentos que justificaría tener autoridades o administraciones portuarias como parte del sector público; es decir, argumentos que se pueden esgrimir en contra de la privatización. Ellos son:

a) derechos de propiedad: los puertos marítimos son inusuales, puesto que generalmente consisten de estructuras que se proyectan sobre el medio acuático. El régimen jurídico de ese medio es generalmente distinto. El mar es de dominio público, aún cuando se pueden otorgar licencias y concesiones;
b) necesidad de planeamiento: si el desarrollo nacional es resultado probable de la apropiada utilización del equipo y de la eficiente distribución de los bienes y servicios, entonces el transporte y la distribución no pueden ser dejados sólo a la discreción de entidades que operan sobre una base local o regional. Se requiere abordar el problema en forma integral, lo que sólo puede ser conseguido por el Estado, aún cuando se adopten procedimientos descentralizados en el sistema integral;
c) el significado de "bienes y servicios públicos": desde un punto de vista jurídico o institucional un servicio público es un servicio al cual el Gobierno, de acuerdo al consenso público, considera como tal, debido a que es esencial para la vida social y por tanto está organizado bajo un régimen jurídico especial. Este régimen garantiza a los usuarios provisión igualitaria de servicios, conforme a la necesidad pública. Sin embargo los servicios públicos pueden ser prestados por el Gobierno, con sus propios medios, o por autoridades o empresas públicas, o por entidades privadas autorizadas para este fin.
d) hacer frente a externalidades: Una "externalidad económica" es un efecto económico de significación que está fuera del control de la persona que toma la decisión relevante. En el transporte, se producen externalidades en diversas formas: congestión de las aproximaciones portuarias, seguridad, contaminación, etc. Se dice que es necesario contar con las autoridades portuarias públicas para hacerles frente;y,
e) la promoción de la eficiencia.

De otro lado, los argumentos contra el establecimiento de autoridades portuarias estatales se centran en que éstas:

a) constituyen una burocracia, con todas las desventajas que tienen las burocracias; particularmente su falta de flexibilidad para responder adecuadamente a los requisitos de los clientes;
b) no están sometidas a la disciplina del mercado;
c) cuentan con personal que está constreñido por rígidas reglas del servicio público y que depende, para efectos de promoción de evaluaciones cualitativas de sus superiores y no de resultados efectivos tales como aumento de venta de servicios o mayor satisfacción de los clientes;
d) están gobernadas o controladas por comités o juntas en las cuales la responsabilidad de los administradores se diluye; y,
e) sufren serios impedimentos administrativos para diversificar sus actividades en relación con el tráfico portuario, tales como consultoría, desarrollo del transporte al interior, establecimiento de centros interiores de contenedores, etc.

Por razones de espacio no se van a analizar en este documento estos argumentos esgrimidos a favor y/o en contra del establecimiento de administraciones portuarias estatales o privadas. Pero evidentemente, sea que se adopte el modelo de administración portuaria estatal o el modelo de administración portuaria privada, existe necesidad de modernizar los métodos,técnicas y procedimientos de los sistemas administrativos, en uno y en otro caso, y de cambiar, si se adopta la administración estatal, las actitudes y el comportamiento de los funcionarios públicos. Para mantener la administración pública al día con la demanda de los tiempos y el medio se requiere tal cambio.

Debe tenerse en cuenta que si no se privatiza totalmente ENAPU se requerirá siempre de una autoridad portuaria:

a) para planear y si es apropiado, llevar a cabo el desarrollo de una nueva infraestructura portuaria;
b) proporcionar servicios marinos y otros servicios, de orden complementario;
c) mercadeo y otros servicios para el beneficio del puerto;
d) supervisión de la eficiencia de las operaciones; y
e) continuar las operaciones que no hayan sido privatizadas y proporcionar la necesaria coordinación.

Autoridades portuarias "Propietarias" y autoridades portuarias "Integradas"

Al formular la política portuaria debería definirse qué modelo se postula adoptar en el Perú: el modelo de autoridad portuaria "propietaria" o el de la autoridad portuaria "integrada".

En efecto, existen profundas diferencias en las funciones y responsabilidades asignadas a las autoridades portuarias en diferentes países. En un extremo están las autoridades portuarias denominadas "integradas" (11) o "comprehensivas" (12) que son en todo sentido, comercial y operacionalmente responsables de sus puertos.

En el otro extremo de la autoridad portuaria "integrada" está el concepto de la autoridad portuaria que realiza la función de planificar su puerto y que ejerce el control general de las actividades efectuadas en él, pero que delega sustancialmente sus funciones a compañías del sector privado. Son las denominadas autoridades portuarias "propietarias". Algunas veces alquilan los terminales por largos periodos.

Entre uno y otro extremo es posible encontrar diversos modelos de autoridades portuarias "mixtas". ¿Qué modelo se considera necesario adoptar en el Perú? Este punto merece examen cuidadoso.

Tarifas portuarias

El proyecto de política portuaria formulado por la Comisión recomienda que las tarifas portuarias sean establecidas de modo que "un margen de ellas sea dedicado al mantenimiento y desarrollo del propio puerto". En una primera interpretación este aspecto de política equivaldría a recomendar que los puertos nacionales deberían autofinanciar no sólo sus operaciones, sino también el desarrollo de su infraestructura.

Cero subsidios es la política recomendada por Goss (13). En consecuencia serían los usuarios de los puertos, es decir los armadores y/o dueños de la carga, los que financiarían el desarrollo portuario y no el gobierno central, no obstante que los puertos no sólo cumplen una actividad comercial que favorece al comercio marítimo, sino que su papel es de un ámbito mayor.

La proposición parecería razonable si se tiene en cuenta que en la práctica los usuarios del puerto trasladan a todo el público consumidor nacional y a los expedidores extranjeros, en el caso de las importaciones, y al público consumidor extranjero y a los expedidores nacionales, en el caso de las exportacio-

nes, los pagos que efectúan correspondientes a las tarifas portuarias.

En una segunda interpretación, sin embargo, lo que la Comisión estaría proponiendo es que con las tarifas portuarias los usuarios "contribuyan" a la financiación del mantenimiento y el desarrollo del propio puerto. En esta segunda interpretación del presupuesto nacional se designarían partidas para financiar parcialmente el desarrollo portuario.

Es esencial que este aspecto de política sea claramente definido y aclarado. ¿deberían ser los puertos subsidiados? Hay al respecto políticas divergentes, cada una de las cuales esgrime argumentos convincentes.

Sobre el particular se debería tener presente que uno de los factores que han contribuido al alto nivel que las tarifas portuarias han alcanzado en le Perú, ha sido, en la práctica, la libertad otorgada en la fijación de tarifas portuarias a ENAPU. Con las tarifas portuarias se ha intentado generar recursos financieros para el desarrollo y la expansión portuarias. Este intento, unido al hecho de la inconveniente modalidad de trabajo portuario, la baja productividad de los puertos, el excesivo número de trabajadores contratados como resultado de la presión y la interferencia políticas, ha originado que las tarifas sean altas para que la empresa no quiebre.

Si los costos de la expansión y desarrollo portuarios son incluidos en las tarifas portuarias será difícil que los puertos del Perú tengan tarifas competitivas, a menos que se lleve a cabo simultáneamente y con mucho éxito un urgente y riguroso programa de control y reducción de costos portuarios.

Si se adoptara tal política podría ocurrir lo que con las tarifas de energía eléctrica, en las cuales bajo el concepto de "ampliación de la frontera eléctrica", se está imponiendo en la práctica un alto impuesto al usuario.

Convendría recordar a este respecto, que en muchos países desarrollados el Estado financia en gran parte el desarrollo de la infraestructura portuaria. En Francia, por ejemplo, el Estado aporta relativamente altos subsidios cada vez que se construye nueva infraestructura (14). La gran participación de fondos públicos en el desarrollo costero, es parte de un sistema racional que teniendo orígenes históricos ha sido adaptado al presente teniendo en consideración el desarrollo balanceado de la economía.

De otro lado, en relación con la fijación de tarifas portuarias, la Comisión propone que éstas respondan a los costos de prestación de servicios incurridos por la administración portuaria. Ciertamente, las tarifas portuarias deberían estar relacionadas con los costos. Pero en opinión del Banco Mundial, éste es

sólo uno de los tres objetivos que se deberán buscar con las tarifas portuarias. Existen otros dos objetivos igualmente importantes: (1) las tarifas deberían ser establecidas al nivel que aseguren la viabilidad financiera total de la empresa y (2) las tarifas deberían ser económicamente efectivas y optimizar el uso de las instalaciones (15).

En consecuencia, parecería que es recomendable que las tarifas portuarias tengan cierto grado de flexibilidad, desde que esa flexibilidad puede darles un gran valor potencial: se puede hacer uso de las tarifas para optimizar el uso de las instalaciones portuarias, induciendo a los usuarios a emplear instalaciones poco utilizadas y disminuyendo la presión sobre instalaciones más usadas; y aún alentando el empleo de instalaciones portuarias cuando ellas no son utilizadas completamente. Este aspecto merecería ser tomado en debida consideración.

Tres turnos en el trabajo portuario

Aun cuando en el análisis sobre la situación portuaria del Perú efectuado por la Comisión, se menciona que la reforma portuaria en Chile fue efectiva porque incluyó cambios importantes en la política portuaria, tal como la implantación del trabajo de tres turnos, no se ha considerado entre los aspectos de política portuaria del proyecto propuesto, la adopción de dicha importante modalidad de trabajo.

Al respecto en el análisis del ejemplo sobre los costos del buque "Santa Sofía" (págs. 57 y 58) se señala que entre los costos portuarios, los costos del tiempo del buque en puerto (denominado costo operativo), podrían haberse reducido en más de un tercio si se hubiera trabajado tres turnos completos.

Sin duda, entre los costos portuarios se debe considerar el costo de oportunidad del empleo del buque en los días en que permanece en puerto. Y por lo tanto, la adopción de un sistema de trabajo de tres turnos es un aspecto importante, si es que entre los objetivos económicos y financieros de esta política se considera disminuir los costos portuarios.

Aunque las modalidades de trabajo constituyen un asunto "operacional" que por su nivel no merecerían ser incluidos entre los aspectos de política portuaria, si se consideran en la política portuaria otros aspectos operacionales, la incorporación de este asunto podría estar justificada.

Seguridad portuaria

De otro lado, parecería conveniente poner énfasis en la necesidad de hacer

los puertos del país menos riesgossos, teniendo en cuenta el diagnóstico que se hace sobre los puertos y terminales portuarios en la pág. 56. En efecto allí se señala que nuestros puertos han sido calificados por "autoridades internacionales" como "los más inseguros" de la región. Habría que considerar entonces cómo dar a los puertos más seguridad. El aspecto de la seguridad portuaria es amplio. De un lado está la seguridad del buque mismo; de otro la seguridad de la carga; también la seguridad del puerto; y la seguridad de los trabajadores.

En relación con la seguridad de la carga, desde el punto de vista del usuario de los servicios portuarios el costo de los riesgos asociados a un movimiento específico de la carga (esencialmente pérdida, daños, interrupción y demora) no está considerado totalmente en las pólizas de los seguros, en parte porque algunos riesgos no son cubiertos del todo por dichas pólizas y en parte porque los premios contratados están más directamente relacionados a la experiencia con los reclamos generales del asegurado que con el riesgo específico en cuestión (16).

Conclusión

Indudablemente, la política portuaria propuesta por la Comisión tiene un objetivo muy claro: enmendar los vicios y deformaciones resultantes del actual sistema portuario, que ha tenido efecto tan negativo sobre el comercio marítimo nacional. Sin embargo, el tema es complejo, y requiere estudios en profundidad. La formulación de una política por la Comisión tiene muchas virtudes. Una de ellas es, precisamente, el aliento que brinda a la consideración y al debate de este importante tema. Ciertamente, el trabajo de la Comisión facilita la discusión de la política portuaria nacional. Esta formulación de política tiene lugar, cuando parece que al fin hay decisión política de resolver -de uno u otro modo- (esperemos que sea del mejor) el problema portuario nacional.

BIBLIOGRAFIA

1. *Según la publicación "Maritime Subsidies", (U.S. Department of Transportation, June 1988) aproximadamente 98% del comercio exterior del Perú se realiza por mar.*

2. *"Hacia una política marítima nacional", Centro Peruano de Estudios Internacionales e Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú, 1990.*

3. *E.E. Pollock, "Ports policy and the organization and structure of the ports industry; some alternatives" (& II), Boletín, Newsletter, March 1991, European Institute of Maritime Studies.*

4. *R.O. Goss, "Economic policies and seaports; 2. The diversity of port policies" – Maritime Policy & Management, 1990, Vol. 17, No 3, 221–234.*

5. *Ibid.*

6. *J.C. Crosdidier de Matons, "Economics and financial appraisal of port projects at the World Bank; a review of policy and practice" –Maritime Policy & Management, 1986, Vol. 13, No 6, 259–275.*

7. *R.O. Goss, "Economic policies and seaports: 1. The economic functions of seaports" – Maritime Policy & Management, 1990, Vol. 17, No 3, 207–219.*

8. *Ibid.*

9. *"Lloyd's List".*

10. *E. E. Pollock, "Ports policy and the organization and structure of the ports industry: some alternatives", Boletín, Newsletter, March 1991, European Institute of Maritime Studies.*

11. *E. E. Pollock, Ibid.*

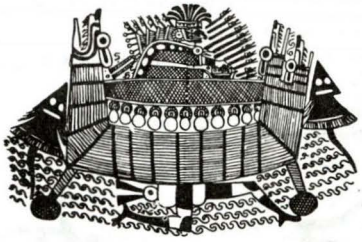
12. *R.O. Goss, "Seaports should not be subsidized", Maritime Policy & Management, 1986, vol. 13, No 2.*

13. *Ibid.*

14. *A. Vigarie, "State aid for seaports; a Cartesian position in the French case" – Maritime Policy & Management, 1986, Vol. 3, No 2.*

15. *J.C. Grosdidier de Matons, "Economics and financial appraisal of port projects at the Wold Bank: a review of policy an practice" – Maritime Policy & Management, 1986, Vol. 13, No 7, 259–275.*

16. *R.O. Goss, "Economic policies and seaports; 1. The economic functions of seaport" – Maritime Policy & Management, 1990, Vol. 17, No 3, 207–219.*





Nuevas manos Antigua tradición

Como el resplandeciente acero, continúa brillando una antigua tradición, la tradición de volar con Faucett.

Como gigantescos cóndores que sobrevuelan con experta precisión valles y cumbres, los aviones de Faucett unen a la gente con la gente y a los pueblos con los pueblos, como lo vienen haciendo desde hace 63 años.

Hoy, nuevas manos se juntan a las manos de Faucett, aportando modernismo a la experiencia e innovación al talento.

Hoy, un nuevo avión, un Boeing 737-200, surca los cielos del Perú, reafirmando este compromiso y nuestro deseo de servir mejor.

Faucett

Peruanos como tú

Perú 2000: ¿Qué hacer?

Capitán de Navío Armando Echeandía Luna

"Administrar sin objetivos es como conducir un automóvil mirando por la ventana trasera".

Peter Drucker

"El socialismo ya murió; lo que sucede es que la noticia todavía no llegó a Latinoamérica".

José Oliveira dos Campos (Senador brasilero)

En 1988, el tema central de la Conferencia Anual de Ejecutivos (CADE) fue, casualmente, Perú año 2000 y, francamente, salí desilusionado; de todas las presentaciones, solamente 2 respetaron el tema; el resto se limitó a presentar un diagnóstico y, aún éste, sólo en los aspectos coyunturales. En realidad no los culpo: el planeamiento a largo plazo nunca había sido antes necesario; en el Perú siempre se había vivido en un ambiente relativamente estable, aunque no necesariamente el adecuado, y, por lo tanto, el futuro se aproximaba bastante al presente e incluso al pasado.

Este año, el tema central del Congreso Nacional de Gerencia ha sido "Competitividad: el reto", fiel reflejo de que la situación ha cambiado dramáticamente no sólo en el Perú sino en el mundo. A quién se le hubiera podido ocurrir el giro radical y en tan corto plazo de las economías socialistas europeas, incluyendo a la Unión Soviética, hacia el capitalismo y la liberación económica? Quién iba a pensar en la distensión o fin de la guerra fría entre los Estados Unidos y la Unión Soviética? Y en las inmensas cantidades de capitales su-

peravitarios que buscan mercados apropiados? Un poco más concretamente, en el Perú, alguien habría podido preveer el giro de la política económica hacia un liberalismo? El fin del proteccionismo? La eliminación de aranceles dentro del Pacto Andino?

Todo esto y muchos otros factores han sorprendido a empresarios y políticos, produciendo una suerte de inmovilización en la toma de decisiones o, cuando menos, una reacción ante los acontecimientos y no una previsión. Faltan 9 años para el año 2000 y no es que ese año tenga nada en particular, fuera de que es un punto natural de referencia entre países, pero constituye un hito histórico en el desarrollo, una invitación a la reflexión, como lo es el hecho de cumplir 40 años.

¿Qué esperamos ser para el año 2000? Buscar la respuesta en los objetivos permanentes del Estado provee solo una guía muy macro: Bienestar general y Seguridad integral. Suena bien pero, ¿cómo se miden? ¿Cómo saber si los hemos alcanzado? Necesitamos trabajar, pues, con objetivos más concretos, de los cuales derivar lineamientos de política y estrategias para el mediano plazo. Sería relativamente fácil, pero sumamente aventurado, establecer una lista de objetivos para el año 2000; total, el papel aguanta todo; pero de ahí a que sean realizables, c'est autre chose!

Requerimos, pues, empezar por un diagnóstico, tanto en lo estructural como en lo coyuntural, a la luz del entorno que, para el Perú, tiene varias esferas de influencia: región andina, Sudamérica, América, el Mundo; debemos apreciar el potencial, que es lo que confiere el carácter de posibilidad, para arribar a ese modelo de Perú posible al año 2000. La palabra clave es Modelo, es decir una abstracción de ese complejo político-económico-social que es el Perú, manejando lo sustantivo y no lo adjetivo, mirando el bosque sin marearse con los árboles.

Bien, ¿qué es el Perú? Permítanme efectuar un ensayo neutral, dejando por un momento la camiseta en el perchero. El Perú es un país ubicado en el continente sudamericano y dentro de la región andina. Es un país multicultural y multiracial,sin objetivos nacionales internalizados; con una geografía que tiende a separarlo intestinamente, con un pasado más grande que su presente. Es un país rico en recursos naturales pero que requieren grandes inversiones para su utilización. El poder político y económico está centralizado en Lima, la que, además, alberga a casi 30% de la población. La tasa de natalidad es de 2.6% lo que implica que para el año 2000 seremos 28 millones, y la tasa de mortalidad infantil es de 84 por mil. Solamente el 54% de su población tiene acceso a sistemas de agua y desagüe; la generación eléctrica es de 643 KwH per capita y cuenta con 30 líneas telefónicas por cada 1000 habitantes. Existe

1 cama de hospital por cada 1000 habitantes y posee una deuda externa de 800 dólares por habitante.

Exportamos $3,276 millones e importamos $2,885 millones; la tasa promedio a 1991 de inflación es de 5 a 7% mensual, existen casi 4 millones de sub-em–pleados y 1.5 millones de desempleados, aunque estas cifras son casi imposibles de comprobar por toda la economía informal y la generada por el dinero del narcotráfico; el ahorro corresponde al 2% del PBI, siendo que este cayó 19% el año pasado. El aparato estatal emplea a 700,000 personas y las em–presas públicas a otros 300,000 es decir, el Estado provee el 28% de los em–pleos a tiempo completo. Para colmo de males, tenemos dos movimientos subversivos que han causado cerca de 18,000 muertos y 20,000 millones de dólares en pérdidas, es decir, el equivalente a un PBI; casi 250,000 campesi-nos viven de la cosecha y elaboración de la coca y más de 600,000 que se dedican al comercio informal.

Nos guste o no, el camino hacia ese Bienestar general y Seguridad integral requiere de dinero y este dinero procede, clásicamente de 4 fuentes: el ahorro, que posibilita la inversión vía el sistema financiero; los impuestos y otros ingresos del Gobierno, que permiten la inversión del Estado; el superávit en la balanza comercial y la inversión extranjera. Ahora, en el caso específico del Perú debiéramos añadir, para ser honestos, la inversión que es producto de la coca; caso contrario, los análisis macroeconómicos resultan distorsionados.

El manejo de cada una de estas fuentes resulta todo un arte y debe hacerse con un enfoque sistémico. Tomemos el caso del ahorro. Se ha discutido mucho acerca de qué es lo que hace que el ahorro aumente o disminuya; algunas de las ideas mas aceptadas tienen que ver con la propensión marginal a ahorrar, que es sobre todo un problema de la cultura y formación de un pueblo; con la tasa del ahorro relativa a la inflación (tasas positivas o negativas) y, finalmente, con el exceso de ingresos por sobre el nivel de subsistencia. Como quiera que se produzca el ahorro, de hecho retira dinero que podría ser gastado o in–vertido, por lo tanto es un drenaje de moneda y, en consecuencia, es recesivo, por lo menos al corto plazo, hasta que las inversiones del sector privado, que el ahorro promueve, compense este efecto.

Los impuestos, como todos sabemos, es el ingreso por definición de un go–bierno; se supone que el monto recaudado debe ser igual a los egresos, o sea un presupuesto equilibrado, lo que nunca ha sucedido en el Perú. La llamada presión tributaria se refiere a la proporción entre lo recaudado y lo producido en bienes y servicios (PBI) y aquí tenemos dos problemas: el primero, no todos los bienes y servicios producidos son declarados (evasión tributaria), lo que en el Perú es una enfermedad endémica y, el segundo, que un aumento en la

presión tributaria retira, igualmente, dinero del circuito del gasto y, por tanto, tenemos otra vez recesión, hasta que, nuevamente, las inversiones del Estado, como consecuencia de la captación de impuestos, compensen este efecto recesivo.

El superávit en la balanza comercial es la diferencia, supuestamente positiva, entre lo ingresado por exportaciones y lo egresado por importaciones. Aquí tenemos varios problemas. El primero, la tasa cambiaria; ésta debiera ser lo suficientemente alta como para hacer nuestros productos atractivos en el mercado mundial y, al mismo tiempo, desalentar las importaciones. El asunto está en que el flujo de los "coca-dólares" es tan grande que impiden una subida libre del precio del dólar (situación conocida como la "enfermedad holandesa" o "dutch disease") y, por otro lado, el Perú requiere importar insumos para su industria y productos alimenticios en los que somos tradicionalmente deficitarios(trigo, maiz duro, carne) y otros en los que no deberíamos serlo (arroz, papa). El segundo problema está en la baja productividad de nuestra industria; para corregirlo se requiere aumentar la inversión en bienes de capital, en capacitación, en investigación y desarrollo. Unido en cierta forma al problema anterior viene el tercero: el escaso valor agregado a nuestra producción.

Finalmente, la inversión extranjera. Indudablemente que una condición "sine qua non" para ella es la reinserción del Perú en el sistema financiero internacional y todos estamos al tanto de los esfuerzos del gobierno por lograrlo, pero a menudo dejamos de lado el otro aspecto fundamental: la pacificación interna y la estabilidad política. ¿Creen que hayan muchas empresas dispuestas a invertir en un país calificado de alto riesgo interno y donde todo funcionario o inversionista importante tiene que andar a todos lados con dos o tres guardaespaldas? Y aún cuando se haya logrado pacificar al país, ¿quién puede garantizar que sucederá a partir de 1995? Las inversiones en nuestros recursos naturales ingentes tienen un largo plazo de recuperación y alguien tendría que garantizar unas reglas de juego aceptablemente estables, caso contrario ese capital internacional móvil se va a Chile o Bolivia, a Tailandia o Indonesia, a Irlanda o Portugal, pero no al Perú.

El manejo de estos problemas requiere, pues, de una estrategia global, sistémica u holística que balancee los efectos positivos de determinadas políticas económicas con los "efectos secundarios".

Ahora, hagamos una apurada apreciación del potencial. Con la nueva ley de Banca y la aplicación de tasas positivas de ahorro existe un atractivo para captar masas interesantes de dinero, no necesariamente del pequeño ahorrista que pasarán todavía de 2 a 3 años para que pueda ahorrar montos significativos. Me refiero a la repatriación de dólares de nacionales en busca de tasas

de rendimiento mas altas que en el mercado americano; me refiero también a dólares "móviles", es decir, aquella masa que busca en el mundo rendimientos elevados con una decente seguridad. Creo que no sería difícil captar un monto equivalente a unos $2,000 millones los que, con una tasa de encaje de, digamos, un 40%, podrían generar $5,000 millones de inversión, verdadero motor de la recuperación; claro que si no se maneja bien la política fiscal, podríamos avivar la inflación.

Este año el objetivo de la presión tributaria es del 8.5% del PBI, que pienso que se puede alcanzar, para subir a alrededor del 15% a partir de 1,993-1994 mediante una ampliación de la base tributaria y una semi-formalización del comercio informal. Este aumento de recursos permitirá una inyección de dinero, alrededor de $3,000 millones, dólares más, dólares menos, en actividades tales como educación, salud, carreteras, puertos y seguridad, dejando a la empresa privada aspectos hasta ahora "estratégicos" tales como las comunicaciones, la electricidad, la minería, petróleo, acero, etc. Otra fuente de recursos fiscales la constituye, indudablemente, la venta de la participación del Estado en empresas donde nunca debió estar e, incluso, en las que podría estar, a fin de captar unos $1,500 millones para apoyar un vigoroso programa de compensación social, que, entre otras cosas, reste argumentos a los movimientos subversivos así como proveer la contrapartida nacional a eventuales préstamos promocionales de instituciones internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, de los que se podría captar, en una primera instancia, no menos de $800 millones de inversión directa.

Pasemos ahora a analizar el potencial de las exportaciones. El Perú ha sido un tradicional exportador de minerales, algodón, azúcar, derivados de la pesca y, ahora último, de la coca y refinados. Pero aquí el valor agregado es relativamente menor y, por otro lado, hay tantos proveedores internacionalmente, que es un mercado perfectamente competitivo, aunque yo prefiero el nombre de tomadores de precios (price-takers). Es demasiado reciente que se ha incursionado en la agro-industria: espárragos, mangos, uvas, flores, aunque sin descartar al café, palillo, orégano, achiote, etc. Pero para exportar se requieren características rígidas: calidad, cantidad, oportunidad, a los que no hemos estado acostumbrados pues el mercado nacional siempre se conformó con poco. Ahora tenemos la oportunidad de penetrar en el mercado Andino con cero aranceles, pero que los otros países andinos penetren en el Perú también; tenemos una rebaja de aranceles de ciertos productos agro-industriales en la Comunidad Económica Europea y en el mercado americano pero seríamos infantiles de pensar que podemos entrar en estos mercados tan exigentes sin mejorar calidad y oportunidad, sin reducir costos de embarque y flete, sin eliminar las inmensas trabas burocráticas y las "coimisiones", sin distinguir entre lo que es hacer empresa y hacer negocio, sin innovar. En fin,

exportar debe constituir un objetivo nacional, con apoyo gubernamental y financiero y así podríamos seguir el ejemplo de Chile, que exporta $9,000 millones en bienes y otros $1,000 en servicios. En resumen, creo que aquí podríamos, en 5 años, llegar a no menos de $7,000 millones en exportación y, manejando bien la tasa cambiaria, podríamos tener una balanza positiva de unos $3,000 millones.

La inversión extranjera es, aparentemente, el que mayor potencial ofrece, habida cuenta de la cantidad tan grande de mercados superavitarios actualmente existentes. Pero no vayamos a creer que algún banquero o empresario va a venir a invertir y arriesgar al Perú porque le encanta el cebiche, Machu Picchu o el landó. La inversión busca reglas estandar: estabilidad política, seguridad interna, re-exportación de utilidades y garantía de inversiones pero, cuidado, dentro de los factores de la producción, es el más volátil. Ahora, ¿qué ofrece el Perú para atraer estas inversiones? Estabilidad política:garantizada hasta mediados del '95; a partir de allí, cualquier cosa puede pasar y eso al inversionista no le gusta. Seguridad interna: 51% del territorio en situación de emergencia, una lucha terrorista que ya lleva más de 10 años y que se mantiene a pesar de la cantidad de bajas infringidas, una Lima fortificada y que más se parece a una ciudad de pistoleros, voladura de torres, paros, etc. en las otras dos reglas (re-exportación de utilidades y garantía de inversiones) por fin nos hemos actualizado y ya han sido refrendados por el gobierno. ¿Cuánto podremos captar en inversiones extranjeras? Me temo que no mucho. Con suerte entre $1,500 y $2,000 millones, casi exclusivamente en sectores de rápida recuperación, que no son, casualmente, los que más necesitamos, por sus relativamente menores efectos en generación de empleos, obras de infraestructura e industrias "satélites".

La pregunta de los 64,000 dólares es cómo vencer al terrorismo, para poder vivir y trabajar en paz y cómo vencer al narcotráfico, para que la economía se sincere y para no depender de sus sucios ingresos. Ya sé que los líderes de los principales movimientos subversivos son unos dementes y unos equivocados, pero éstos encontraron un caldo de cultivo ideal en las comunidades abandonadas secularmente del Perú serrano, al principio, y de todo el Perú pobre, después. Por años de años, décadas tras décadas, los políticos peruanos y todos, en general, dejaron de preocuparse por lo que no era Lima, Arequipa, Trujillo y algunas otras ciudades y regiones, buscando complacer a la población que podía darle sus votos, en el caso de partidos políticos, o darle su apoyo populista, en el caso de los frecuentes gobiernos militares. Incluso se llegó a decir que el Presidente del Perú parecía más el Alcalde de Lima. En realidad, este problema subversivo ha podido pasar hace 40, 30 ó 20 años, pero,¿ nos tocó a nosotros pagar la factura de tanto descuido?. ¿El remedio? Inversión en todo lo que nunca ha habido: escuelas, caminos, postas médicas,

teléfono, agua, luz, crédito, trabajo, semillas, justicia, ¡Dios Santo!, para que pierda fuerza el argumento de los terroristas. Con el narcotráfico se presenta un caso semejante: ofrecer a los 250,000 campesinos del valle del Huallaga las condiciones que haga atractivo alejarse de los mafiosos: carreteras para sacar sus productos a los mercados de consumo, crédito para semillas y fertilizantes, apoyo para dar a su producción valor agregado, precios y mercados competitivos, es decir, entrar de igual a igual con la coca y sus derivados; si no hacemos así no habrá solución definitiva al problema de la coca, con DEA o sin DEA, con AWACS o sin ellos, punto.

¿Cuáles pueden ser los objetivos apropiados para los próximos10 años? A la luz de lo aportado brevemente en estas líneas, pareciera ser que priorizando las exportaciones, controlando el déficit mediante una mayor presión tributaria y un menor gasto, desprendiéndose del inmenso aparato estatal y para-estatal, atrayendo las inversiones y el ahorro, nacional y extranjero; pacificando al país y dando una estabilidad política, social y económica que permita cumplir un conjunto dado de metas.

Perú año 2000, ¿dónde estaremos? ¿ Será posible pacificar al país?¿ Podrá sincerarse la economía?¿Daremos las condiciones para atraer los capitales que tanto necesitamos? ¿Podremos entrar con paso firme al club de países realmente en vías de desarrollo? ¿Habremos vencido al cólera y a la tuberculosis? ¿A la altísima mortalidad infantil?¿Seremos realmente un Perú integrado? Mucho de la solución estará en manos de los equipos de gobierno de aquí al 2000, pero mucho también esta en manos de los que no somos o seremos gobierno, participando en el quehacer nacional, denunciando a los corruptos, aportando ideas, influenciando en nuestros círculos de familia o de trabajo, pagando impuestos, teniendo compasión por los pobres.

No hay, pues, una receta mágica ni un libro de macroeconomía que pueda resolver ese problema complejo que se llama Perú; nosotros tenemos que resolverlo, atacando en paralelo los componentes principales: el económico, el social, el político, como normalmente ocurre cuando se extiende el horizonte de planeamiento del corto al mediano al largo plazo. Una alternativa cómoda es irse a otro país; muchos ya lo han hecho, quién sabe por qué efectuando un análisis similar al de este artículo, llegaron a la conclusión de que ésto no tiene solución, al menos en los próximos 10 años y, seguramente, no están dispuestos a "perder" esos 10 años. Pero habemos un buen grupo que estamos convencidos que si nos vamos entonces ciertamente no habrá solución; constituímos una generación ni recién empezando la vida ni ya culminándola:estamos en la plenitud de la vida y decididos a no tener que empezar otra vez, pero conscientes también que no hay mucho espacio de maniobra ni cuota muy grande de fallas.

Quisiera terminar este artículo no como otros anteriores con una intervención tierna de alguna de mis hijas que, dicho sea de paso, realmente sucedieron, sino con una frase de ese simple pero efectivo Presidente de los Estados Unidos que fue Harry S. Truman: "¡A quien no le gusta el calor, que salga de la cocina!". Amén, Harry.



Deposite su confianza en buenas manos.



En las manos seguras y eficientes de su Gente de Confianza, que hace de sus depósitos la mejor inversión. No sólo gana mejores tasas. Gana además:

- Consejo oportuno, para que administre su dinero de la mejor forma.
- El más conveniente Horario Corrido Nacional.
- Cuenta Corriente sin costo de mantenimiento.(*)
- Protección familiar contra todo riesgo, a través de un seguro de vida automático.
- La más amplia red de oficinas interconectadas.
- El mejor servicio en Banca Electrónica.

Y sobre todo, la seguridad que sólo le da su Gente de Confianza.



(*) Sólo para personas naturales con saldos acreedores.

BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO



Cursos de Guerra Naval, Comando y Estado Mayor con miras al año 2000.

C. de N. Manuel Sánchez Arriarán

El dinamismo del mundo, la transformación que se observa en la recomposición de los bloques Este-Oeste, la diferencia sustancial que se observa entre el desarrollo de los países del Norte y del Sur, el aparente término de la guerra fría, la desarticulación de algunos Estados, los últimos sucesos experimentados por el golpe de Estado en la URSS que podría haber generado tendencias ideológicas regresivas, la aparición de nuevos conflictos originado por razones políticas, económicas, sociales, territoriales, étnicas y específicamente de índole terrorista y de narcotráfico en nuestro país y Estados vecinos, requieren de los Estados y por tanto de sus Instituciones, estar preparados en relación a los acontecimientos que se presentan en el contexto internacional y poder así enfrentar a las situaciones que pudieran ocurrir en las postrimerías del siglo e inicios del próximo milenio.

El enfrentamiento tradicional con que se han resuelto los conflictos hasta la fecha han sido generalmente por medio de las armas convencionales y no convencionales y en el caso del alejamiento de la guerra fría, observamos cómo uno de los países más poderosos abandona las armas sin haber hecho uso de ellas en las fronteras antes defendidas por ésta.

Los conductores políticos de los grandes bloques han sopesado el peligro que entraña el enfrentamiento para la humanidad, con riesgo incluso de la posible destrucción del mundo, y por otra parte, han tomado conciencia del alto porcentaje de los presupuestos destinados a la Defensa los que han hecho colapsar las economías de los pueblos, en especial de los países antes denominados

socialistas. Estos liberalizando sus economías y sus sistemas políticos, no han hecho otra cosa que reinsertarse en el mundo occidental, aspectos que generan expectativas en los gobiernos de los países en las proximidades del inicio del próximo milenio.

Es, ante estas circunstancias, que la Escuela Superior de Guerra Naval, considerando el dinamismo del mundo esbozado ligeramente líneas arriba, ha reestructurado sus programas para enfrentar el futuro incierto que se presenta y por medio del diagnóstico que en ella se efectúa, sacar a luz perspectivas a seguir, a través del conocimiento científico que los alumnos de los cursos: Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor y participantes del curso de Guerra Naval, están comprometidos.

El curso de Comando y Estado Mayor para Capitanes de Corbeta, Capitanes de Fragata y Oficiales del Ejército y la Fuerza Aérea del Perú designados por sus respectivos comandos, permite capacitar a los Oficiales de Marina para el desempeño de las funciones de los Estados Mayores Operativos, el ejercicio del Comando y Control de las Unidades Navales y Direcciones Administrativas. Al desempeñar, además, los Oficiales actividades relacionadas a la administración de recursos para la Defensa, se ha programado el dictado concurrente de la Maestría en Economía con énfasis en la administración de recursos en convenio con la Pontificia Universidad Católica. Las asignaturas correspondientes son: Métodos Cuantitativos, Introducción a la Teoría Económica, Introducción a los Modelos Económicos, Análisis Microeconómica y Macroeconómico, Econometría, Economía Política, Teoría del Desarrollo y Tesis de Grado, al término del cual se les otorga el grado académico de Magister en Economía.

La Marina de Guerra, para la conducción de la guerra en el frente externo como en el interno, dentro del ámbito de su competencia, así como en los aspectos de la conducción operativa y administrativa,requiere que los altos mandos estén compenetrados de los conocimientos que demanda la problemática existente en el entorno de la actividad naval en general. Conciente de ello ha reestructurado el curso de Guerra Naval para Capitanes de Navío, Coroneles del Ejército y Fuerza Aérea del Perú designados por sus respectivos Comandos y mediante un convenio con la Universidad Católica del Perú, ha ampliado el programa del curso, de tal forma que se incluya la Maestría de Relaciones Internacionales que dicta dicha Universidad, habiéndose por tanto extendido la duración a un año y medio, al término del cual y previa presentación de una Tesis de Grado, será otorgado a los Oficiales participantes el grado académico de Magister en Relaciones Internacionales. Esta en sus requisitos, contenidos y créditos, es igual a la que dicta en su campus.

Sin descuidar la razón de ser del Oficial de Marina y menos de la preparación académica orientada en ese sentido, se amplía aún más sus conocimientos para enfrentar los problemas que nos deparará el Contexto Internacional futuro, que como antes expresaramos se presenta imprevisible por la rapidez de los cambios experimentados en los diversos aspectos de un mundo cada vez más interdependiente.

Alguna de las asignaturas clásicas que conforma el curso de Guerra Naval son: Fundamentos de Estrategia en el Frente Interno y Externo, Estrategia Marítima y Naval, Planeamiento Estratégico Operativo y Administrativo, Subversión y Contrasubversión, Identidad Nacional y Marítima, Filosofía, Psicosociología, Fundamentos de Ciencia Política y Doctrina Social de la Iglesia. Se suman a ellos los que conforman la Maestría en Relaciones Internacionales, que se describen a continuación a fin de conocer el propósito.

Derecho Internacional Público.- presenta los principios, costumbres y normas convencionales que rigen las relaciones de los sujetos de Derecho Internacional, es decir, de los Estados, las Organizaciones Internacionales y el individuo.

Teoría de las Relaciones Internacionales.- busca integrar las aproximaciones normativas, descriptivas, explicativas al sistema internacional, tendiendo a superar la dicotomía "realidad-teoría", de escaso valor en el estudio de las Relaciones Internacionales, donde estos ámbitos son inseparables. Como Objetivo específico, pretende interpretar la situación de América Latina y muy especialmente del Perú, en la compleja dinámica de las Relaciones Internacionales.

Realidad Peruana.- acerca al participante a una interpretación adecuada de los fenómenos más relevantes de la sociedad peruana en los distintos ámbitos, de la realidad nacional, y propone soluciones a problemas centrales del país.

Contexto Internacional.- pretende determinar la actual ubicación del Perú en el contexto internacional, analizando la posición que nuestro país ocupa dentro de ese ámbito, así como las políticas que con tal objeto se formulan.

Ciencia Política.- su objetivo es familiarizar al Oficial participante con los distintos modelos y sistemas políticos, como con las teorías para interpretarlos. Deducir de éstos los elementos constituyentes de las prácticas políticas contemporáneas. Como objetivo específico, es interpretar las formas políticas peruanas y latinoamericanas.

Administración Pública y Gestión Externa.- introduce al participante en la

temática relativa al Estado en tanto que agente de desarrollo, con énfasis en sus funciones de gestión externa.

Bases de Economía y Estadística.- proporciona el instrumental básico de la teoría económica, para entender la estructura básica de la economía peruana y explicar los problemas económicos actuales de ésta.

Fundamentos de Economía Abierta y Desarrollo.- su logro es desarrollar un marco conceptual sobre la teoría del comercio internacional y sus aspectos monetarios estudiando los principales modelos del comercio, la política comercial, el tipo de cambio, la balanza de pagos, así como el problema de la deuda externa.

Comercio Internacional.- pretende desarrollar conocimientos sólidos sobre la problemática del Comercio Internacional, como agente directo de la dinámica de la economía de los Estados y base de las Relaciones Internacionales.

Finanzas Internacionales.- plantea desarrollar conocimientos macro–económicos de la teoría y el desenvolvimiento de las finanzas internacionales, como complemento al estudio del comercio externo.

Política Exterior del Perú.- proporciona un conocimiento actualizado de los temas y líneas de acción internacional del Perú.

Historia del Pensamiento Estratégico.- analiza cómo las nuevas corrientes del pensamiento político aunadas a la innovaciones tecnológicas, genera formas específicas de conversión de los objetivos políticos, en objetivos militares con formas determinadas de acción.

Negociación.- en el mundo se negocia todos los días, aún así no es fácil hacerlo bien. Las estrategias están derivadas para negociar, con frecuencia dejan a las personas insatisfechas, cansadas o alineadas.

En cuanto a la utilidad que puedan rendir las materias antes descritas en la preparación profesional del marino de guerra, es posible que existan escépticos de esta formación, pero no se concibe en la actualidad que los mandos en el nivel que les corresponda actuar, desconozcan temas como son el Derecho Internacional, las Relaciones Internacionales, la Ciencia Política y la Negociación, que a manera de ejemplo se puede apreciar como en la última guerra del Golfo las fuerzas intervinientes tenían que actuar en los diversos campos de la amenaza, el conflicto en si, las negociaciones pre y post guerra. Los cursos de la Realidad Peruana, Economía, Comercio Internacional y las tradicionales de la Escuela de Guerra, serán de utilidad de los Jefes en la

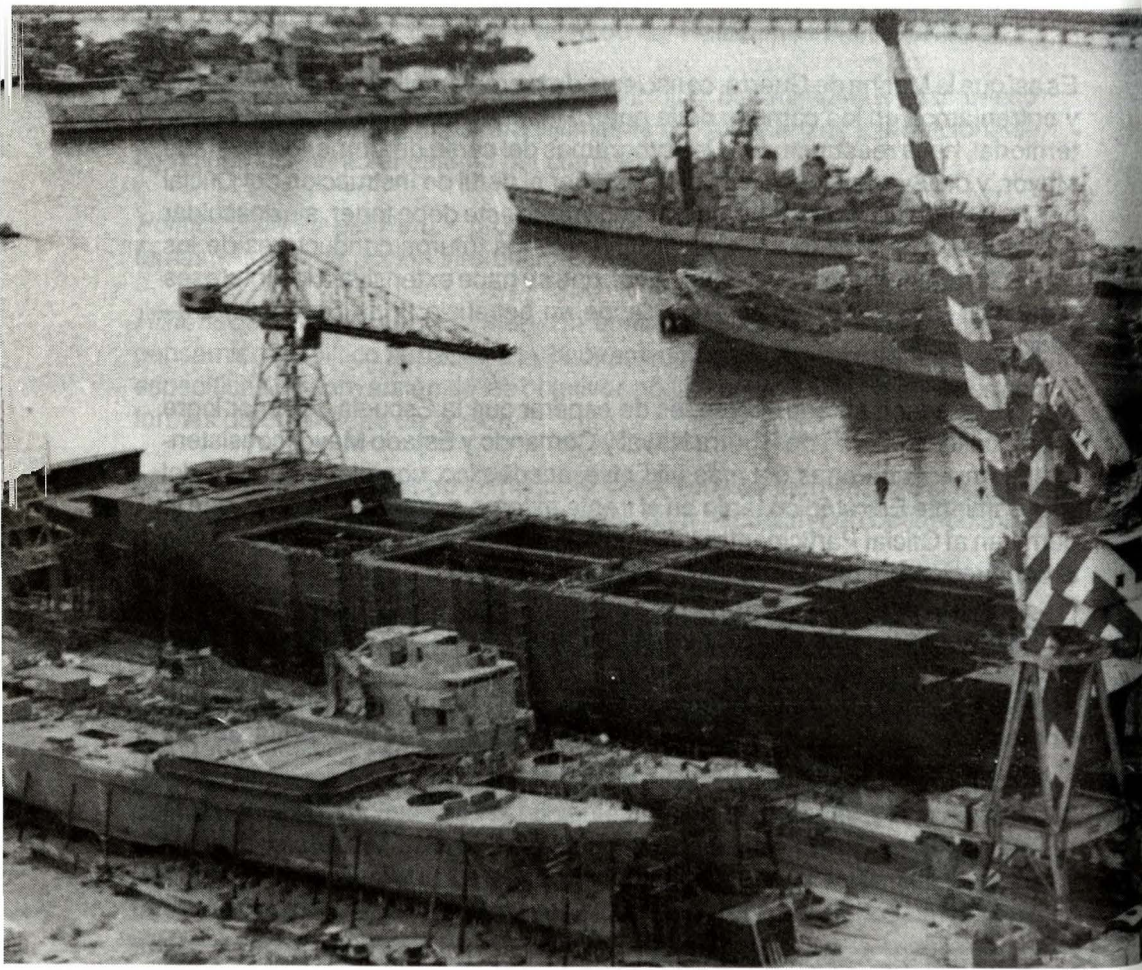
preparación de las propuestas para el entrenamiento, mantenimiento y operación de las Fuerzas Navales dentro del Contexto Internacional, en especial el de la Cuenca del Pacífico, entre amenazas y nuevos rumbos se encamina el mundo cada vez mas transnacional e interdependiente. Cargos como los destinados al Comando de Unidades, Comandancias, Estados Mayores, Jefaturas en general, agregadurías, edecanes y otros afines, recibirán el aporte de los egresados del curso de Guerra Naval y Magister en Relaciones Internacionales, quienes a su vez enfrentarán el reto que representa desenvolverse en la situación del mundo cada vez más dinámico.

Entender la naturaleza del conflicto que atraviesa nuestro país, originado por el Terrorismo, Narcotráfico, la extrema pobreza del 60% de la población y otros aspectos de la crisis que atravesamos, requiere que las instituciones tutelares del país enfrenten esta situación con conocimientos de causa, profesionalismo y a la vez patriotismo.

Es así que la Marina de Guerra, consciente de la problemática que atravesamos y enfrentamos en los campos de la guerra interna y defensa de la integridad territorial, haya reestructurado los programas del curso de Comando y Estado Mayor, y de Guerra Naval, a fin de mantener el perfil de instrucción del Oficial de Marina, dentro de la preparación integral que este debe tener, sin descuidar el alto grado de instrucción que deben tener los futuros conductores de los diferentes campos de la actividad naval, que se hace extensiva a los Intereses marítimos y otros que se le encomiende en beneficio de la Defensa y Desarrollo del país.

Por lo expresado anteriormente, es de esperar que la Escuela Superior logre el propósito del Curso de Guerra Naval y Comando y Estado Mayor consistente en formar estrategas del más alto nivel académico, con pleno dominio del Planeamiento Estratégico tanto en el frente externo como en el interno, que le permitan al Oficial Participante desempeñarse en funciones relacionados con la conducción del Instituto para la Defensa Nacional.

Al finalizar el presente año, egresará otra promoción que constituye la 33va. promoción del curso de Guerra Naval y la Segunda a la vez con la modalidad de Maestría en Relaciones Internacionales, y la 31va. promoción el curso de Comando y Estado Mayor y la Segunda con la Maestría en Economía, ambas al servicio de la Marina de Guerra y por tanto del Perú.



La formación de nuestros oficiales para la Marina Mercante Nacional

Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutierrez

En alguna anterior ocasión tuve la grata oportunidad de expresar, en esta misma Revista de Marina, que en mi opinión, así como de una misma maceta, cuya cuna común es la misma tierra, pueden surgir varios tipos de plantas correspondientes a sembríos diferentes creo que, por analogía, desde una fuente común que para un tema en el presente artículo, es el mar, es necesario formar a tres tipos de oficiales marítimos que, aunque con una raíz común, se tornan después en bastante diferenciados pero fundamentalmente complementarios para el desarrollo y seguridad marítima de la nación. Ellos son: el oficial naval propiamente dicho (el esencialmente bélico), el oficial guardacosta (tanto bélico como de policial naval y protector de nuestros intereses marítimos) y el oficial de la marina mercante (fundamentalmente comprometido con el comercio marítimo). Ahora, en el presente trabajo, deseo ocuparme especialmente de este último, particularmente en sus vinculaciones con diferentes sectores de la actividad nacional.

Sin embargo, debo señalar antes que mientras el oficial naval se mueve fundamentalmente en el campo de la seguridad nacional y, secundariamente, en el del desarrollo nacional a través del apoyo a nuestros intereses marítimos, el oficial de la marina mercante pertenece totalmente al campo del desarrollo y aún, en caso de conflicto bélico, formando parte de la reserva naval, en términos generales, su rol difícilmente va a variar por ese hecho, pues, con mayor razón, en caso de guerra tendrá que atender con más urgencia nuestras líneas

de comunicaciones y de intercambio comercial marítimos, además, desde luego, de participar en el apoyo de las operaciones de nuestras fuerzas navales en determinados lugares y tareas de los teatros de operaciones adonde tuviesen que ser movilizados. El oficial guardacosta resultaría, en este contexto, constituyendo un importante factor intermedio entre las dos clases de oficiales anteriormente señalados porque tiene roles muy importantes de paz y de guerra, esto es, de desarrollo y de seguridad, lo que le otorga, en mi opinión, dos funciones igualmente importantes y simultáneas.

Y ahora, ingreso directamente en el tema.

Si bien la Marina de guerra tuvo a su cargo la capacitación, y en forma a veces esporádica, de oficiales para nuestra marina mercante durante el decenio de los años cincuenta y sesenta, el curriculum para sus formaciones profesionales no correspondían exactamente con la enseñanza apropiada para tal disciplina, sino que la orientación pedagógica estaba destinada a formarlos más como oficiales auxiliares de la Marina de Guerra. Tan es así que, salvo rarísimas excepciones, cuando estos recibieron sus correspondientes títulos quedaron adscritos a la Marina de Guerra. Es más, estos oficiales, desde su egreso, no mostraron su deseo de pasar a servir a nuestra flota mercante a pesar de que las disposiciones vigentes les imponían esa obligación después de un período de servicio a bordo de las unidades de nuestra Armada Nacional.

Con la adquisición de doce (12) modernas unidades mercantes construídas, para la CPV, en España y Finlandia a mediados del decenio 1960-1970, la urgencia de que esos oficiales (que constituían ya varias promociones y que estaban alcanzando hasta el grado de Capitanes de Corbeta en la Marina de Guerra) para dotar esos nuevos buques mercantes era realmente necesaria porque, ante la tradicional ausencia en el Perú de centros de instrucción para oficiales mercantes, tanto la CPV como la misma flota mercante privada, carecían de oficiales bien preparados profesionalmente.

Soy testigo de excepción sobre todos los esfuerzos que, desde la CPV, y desde el mismo Ministerio de Transportes y Comunicaciones, creado en el año 1969 al cual pertenecía, y pertenece la CPV, se hicieron para lograr el traslado a CPV de ese valioso contingente de profesionales, sin conseguirlo, porque el Ministerio de Marina aducía que los seguía necesitando. Y es entonces cuando el MTC decide crear no solo su propia Escuela sino hacerlo en forma realmente idónea de manera de preparar el verdadero tipo de oficial que requiere una marina mercante, es decir, con sentido mucho más comercial que militar. La ley que mandó instituir la actual Escuela de Marina Mercante Almirante Grau dispone el apoyo de la Marina de Guerra en lo relativo al aprovisionamiento de Jefes y Oficiales de planta, fundamentalmente en lo atingente

a la dirección del plantel y también en lo concerniente a aspectos de formación militar.

Y así es como, en diciembre de 1990, esa Escuela viene cumpliendo 20 años de existencia en forma ininterrumpida.

La ENAMM, se ha desarrollado bien pero pudo haber alcanzado mayor vuelo debido a que, en mi opinión, parece no haberse entendido que, para su progreso, son dos los entes que tienen que trabajar mancomunadamente: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Marina de Guerra del Perú, de manera que el rol de ésta última no debería estar limitado solamente a destacar personal naval para las funciones anteriormente señaladas. Porque para la elaboración de los planes de proyección de la ENAMM y para la confección de los programas académicos no solo se requiere información de los ministerios de la producción que permitan explotar en su beneficio académico los datos estadísticos de nuestro comercio exterior sino que el sector defensa tiene mucho que apoyar en información concretamente naval. Y esto es así porque en la Administración Marítima, dentro de la cual está la actividad portuaria y naviera (y académicamente ENAMM), necesita el complemento de la Autoridad Marítima que, sin competencia en los asuntos comerciales de la Administración Marítima, suministra datos importantísimos sobre asuntos de seguridad de la vida humana en el mar y otros que son de su competencia.

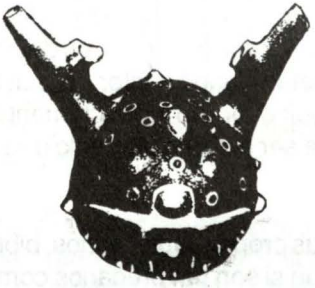
No se debe, pues, entonces, colegir que porque la ENAMM pertenece al sector Transportes y Comunicaciones (que, en mi opinión, es donde más debe permanecer) a la Marina de Guerra no le correspondería una actuación activa. Y eso es justamente lo que necesita la nación; es decir, que aunque una entidad determinada esté en un determinado sector de la actividad nacional los organismos llamados a contribuir directa o indirectamente con ese órgano aduzcan que a ellos no les compete ser actores sino sólo una especie de espectadores de su desarrollo.

La ENAMM, además de sus propios laboratorios, biblioteca, etc. de los que hoy pueda disponer (y peor aún si son tan precarios como los son ahora) necesita del apoyo de instrucción de ciertos elementos de la Marina de Guerra y que bien esta última podría valorizar para que el MTC considere el gasto en su presupuesto de modo de transferirlo oportunamente. Porque además de que así se racionaliza el gasto se logrará que el trípode constituído por las tres clases de oficiales marítimos que señalé al inicio de este artículo funcionará adecuadamente y en mucho mayor beneficio para el país.

Es imprescindible pensar en la gran área de influencia que, en el territorio nacional, abarca la capacitación del marino mercante. Porque hay necesidad

no solo de acometerla en la flota mercante propiamente dicha sino también en la pesquera, en la deportiva, etc. y en todos los ámbitos acuáticos, y no solo el marítimo. Y porque sin pensar ahora en que quizás algún día (como ya se hizo una vez) la ENAMM puede disponer de filiales fuera de Lima, está obligada a suministrar capacitación a distancia a una serie de zonas geográficas del territorio nacional y algunas de ellas, justamente donde la Marina de Guerra podría, y debería, apoyarla.

Si bien la carrera naval es una hermosa profesión que ha distinguido, y distingue, a nuestra Escuela Naval del Perú, creo que debe tenerse muy presente que igualmente hermosas y necesarias, pero bastante distintas, son la de los oficiales guardacostas y la de los oficiales mercantes. Por lo tanto, el MTC y el Ministerio de Defensa, a través de la Comandancia General de la Marina, debería constituir un dúo muy sólido para mantener la mejor coordinación para el mejor empleo de esos tres tipos de talentos de formación profesional marítimo, como la forma de garantizar mejor la defensa y el desarrollo nacional.



Clase Aparte

LA COMERCIAL AUTOMOTOR S.A.
Av. Nueva Tomás Marsano
Nº 260 Surquillo - Lima
Telf.:452293 Fax: (51-14) 47-1844

KURT GEORGE AUTOMOTRIZ S.A.
Dionisio Derteano 140 San Isidro
Telf.:422850 - 422851
Fax: (51-14) 425835

AUTOTECNICA VEHICULOS S.A.
Av. Javier Prado Este 1155-1159
Lima 13 Telf.:756255 - 757800
Fax: (51-14) 717490

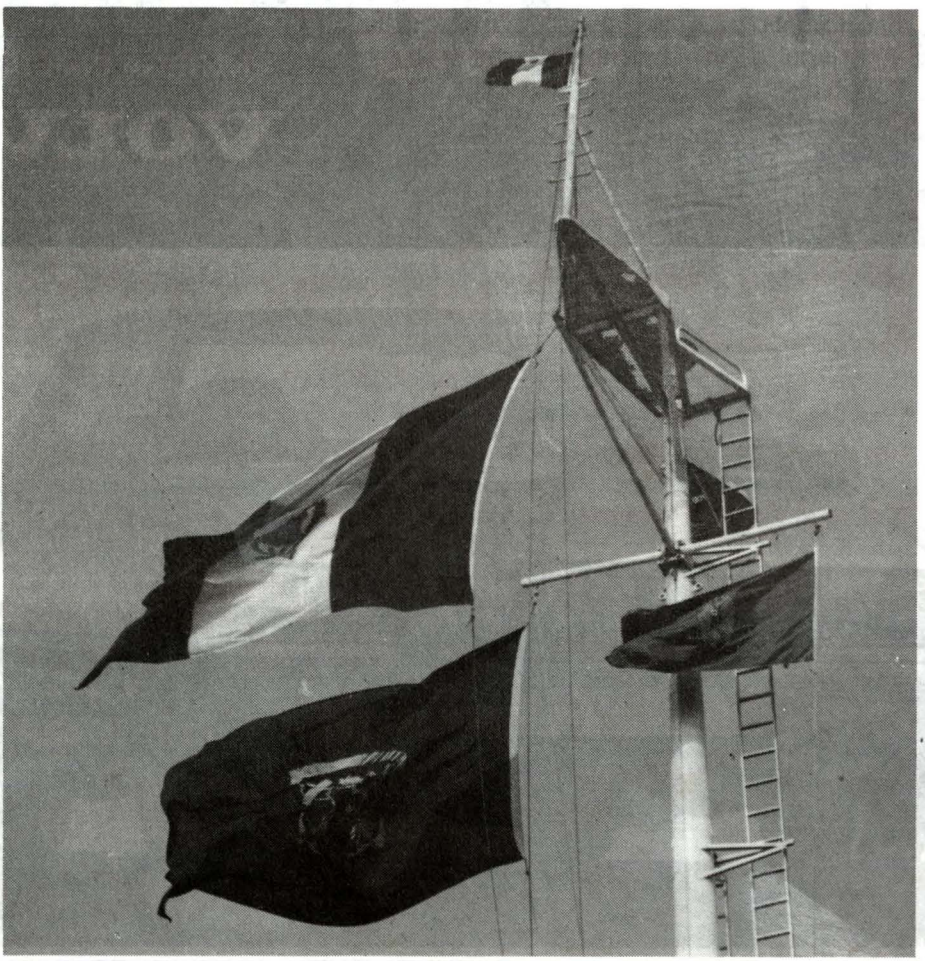
VOLVO DISTRIBUIDORA S.A.
Carretera Central Km. 6.5
Ate Vitarte - Lima Telf.: 942668 - 350630
Fax: (51 - 14) 371153

ENTREGA INMEDIATA

VOLVO



VOLVO 740 **Visite a su distribuidor más cercano.**



La Fuerza de Operaciones Especiales un flamear vital

Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado

La gente de mar en el mundo posee un vínculo común: la religión del riesgo.

El peligro es inherente al marino. Pero es mayor, obviamente, cuando la profesión es la guerra.

Del riesgo, emerge natural la unión. Los marinos mercantes y los pescadores son unidos. Los combatientes del mar jugándose la vida son más unidos todavía, la razón es obvia: se juega la vida por una motivación superior, defender a la patria.

En una patrulla o en un pelotón de la Fuerza de Operaciones Especiales (FOES) sus elementos, es decir cada hombre, tiene que ser altamente confiable. Si los combatientes son eficientes, la misión se cumplirá aunque ninguno de ellos viva para contarlo después.

Allí, "el hombre es el arma". Se dice rápido. Pero hay que aquilatarlo, meditarlo. La preparación de la mente y la fortaleza del cuerpo son, especialmente vitales, amalgamadas en un FOE (así el término, aunque realmente debe decirse OES, tal vez la fonética gana aquí la partida).

En un buque de tonelaje ligero, por ejemplo una fragata, el equipo de a bordo está integrado por trescientos tripulantes.

Un pelotón de FOES lo componen dieciséis hombres, y una patrulla es la mitad de ellos. Entonces la calidad a peso específico de cada combatiente tiene que ser alta.

Si no es así, es decir si la calidad de cada hombre o de algunos de ellos no es buena, dicho esto en términos de profesionalismo puro, entonces el cumplimiento de la misión corre peligro.

Es fundamental, siempre, que el combatiente tenga confianza en el otro, es decir en el hombre que tiene al costado; esto se da por igual en un buque de superficie, en un submarino, una aeronave, en una misión de desembarco por infantes de marina, pero juega de manera singular en un grupo muy pequeño que debe cumplir determinado objetivo, casi a pulso, poniendo el cuerpo.

El sentimiento de vencer nace con el ser humano y es especialmente cultivado en el hombre de armas. Frente al peligro el combatiente se agiganta y cuanto más se agiganta dentro del grupo, es decir dentro de la patrulla o pelotón más seguridad y confianza tendrá el resto de combatientes, ello al margen del resultado.

Vale la pena acotar que la profesión del soldado -dicho esto en la amplia dimensión que la palabra tiene- es una actividad que difícilmente es entendida por quien esté fuera del mundo de los soñadores. No es exageración el sustantivo soñadores.

Hace algunos siglos, una luminaria de España, Pedro Calderón de la Barca, quien fue soldado, dijo:

> "Aquí nadie espere,
> que ser preferido fuera,
> por la nobleza que hereda,
> sino por la que él adquiere.
> Porque aquí a la sangre excede
> el lugar que uno se hace,
> y sin mirar como nace,
> se mira como procede".

En la Marina de Guerra del Perú los FOES son un columna fundamental dentro de la Comandancia General de Operaciones Navales.

Sin duda es la calificación "de los pocos". De los pocos en el sentido que dio -valga la analogía- a esta frase. Winston Churchill cuando en la segunda Guerra Mundial habló él de los aviadores ingleses, quienes fueron singulares

héroes de la Batalla de Inglaterra frente a la entonces casi invencible Lutwafe alemana.

Efectivamente, el combatiente de FOES es un marino que ha optado voluntariamente por la calificación más dura que existe, curso que pocos completan tras la decisión de optar por ella. La "semana del infierno", es parte del curso en nuestra Marina y en todas las Armadas del mundo, algo hay en el esfuerzo físico y mental, que se exige en ella con otras pruebas que, paradójicamente si se quiere, se exige también en circunstancias y lugares tan distantes al tema, como por ejemplo los monjes de religiones muy ajenas a nuestro entender occidental y disciplina cotidiana. Sin embargo un ligero análisis resultará en que uno y otro, soldado y monje, son creyentes acérrimos, y cuando se cree, todo se puede (o casi todo).

Peter Young en un ameno libro titulado "Comando" define al combatiente de este tipo con la expresión: "Apto para todo".

En nuestra Marina como en todas las Marinas del mundo, los FOES como los SEALS norteamericanos por ejemplo son combatientes antipáticos (es decir no gozan de simpatía respecto a sus compañeros de otras fuerzas).

La autosuficiencia concurre a esto, pero también el hecho de que sus camaradas de armas en otros ámbitos, es decir la gente de los buques de superficie, submarinistas, aviadores navales, infantes de marina, los ven como muy distintos a ellos, alejados.

Por si fuera poco un comandante de destructor, el piloto de una aeronave, o el comandante de un submarino tienen a menudo la misión de "sembrar" a los FOES en determinado lugar de mar abierto, aire, o puerto y dejarlos allí para que "superman" (según algún contralmirante) o "rambo" (según algún teniente primero), "Ganen la guerra ellos solos". He escuchado a más de un oficial, decir con mucha convicción, que "esto de poner en peligro el (igual puede escribirse aquí: destroyer, submarino o helicóptero) para dejar aquí (Bayóvar por ejemplo) a ocho FOES con su bote de goma me parece una barbaridad". Consecuentemente lo mismo, aunque con mayor convicción, seguirán pensando uno y otro años adelante y qué decir si años adelante el puerto ya no es Bayóvar ni se está corriendo un ejercicio. Claro que la esperanza del cambio de concepto, es decir la posibilidad de que los FOES convenzan al contralmirante o al teniente en contrario y "siembren" de buen grado a sus compañeros de armas, tendrá que ver con los resultados, con nada de subjetividades ni prejuicios y con mucho de modernidad. Modernidad.

Pero, ¡atención!, no es justamente que superman o rambo (que ni lo son ni se

sienten así los FOES) vayan a ganar la guerra solos.

Ellos van a cumplir misiones específicas, que valgan verdades pueden incidir fundamentalmente en el resultado de la guerra (ó tal vez terminar con ella muy rápido... y quién sabe, hasta evitarla así como suena).

Y son rentables (con perdón por el uso de este término). Es decir tienen la capacidad de superar las expectativas del empresario más exigente; del más idealista de los soñadores, del más aguerrido de los guerreros. Mismo rambo, volvería a acotar aquí el teniente de más arriba, que por supuesto está en la misma sintonía del oficial que estuvo en Bayóvar.

Miremos que dice la historia (más necesaria que los más sofisticados misiles de la más sofisticada fragata): en la guerra de 1879, un pequeño buque chileno, la "Covadonga" propiciaría la pérdida de la fragata peruana "Independencia". El mismo buque será uno de los protagonistas, si bien no importante, del combate de Angamos en la mañana del miércoles 8 de octubre, al conformar con el "Blanco Encalada" y el "Matías Cousiño" la división que encontró al salir de Antofagasta al "Huáscar" y la "Unión".

En el mismo combate del miércoles, figura el buque chileno "Loa" que alineó en la división compuesta por el "Cochrane" y el "O'Higgins", es decir aquella que la historia naval chilena nomina como la división ligera, porque estaba conformada por buques rápidos. De esta división se desprendió el "Loa" y la "O'Higgins" para tratar de capturar la corbeta "Unión" que al mando de Nicolás del Portal (y Aurelio García como comandante de división) escapó del cerco de Angamos.

Pues bien, ¿a qué vino esta disgresión histórica?

Al hecho de que ambos buques, la "Covadonga" y "Loa", de importante figuración en la campaña naval de 1879 fueron hundidos en Chancay y en el Callao gracias a excelentes operaciones especiales muy bien planeadas y eficientemente ejecutadas por hombres que pueden considerarse válidos antecesores de los FOES.

El 3 de julio de 1880 el comandante chileno del "Loa" Guillermo Peña y ciento veinte tripulantes de su buque murieron como consecuencia de una operación especial realizada en la rada del Callao por el alférez de fragata Carlos Bondy quien empleó un ingenio explosivo ideado y construido por Manuel Cuadros. Así, bien cabe afirmar que esta acción realizada en aguas chalacas, es la primera que amerita, la insospechada importancia que tiene una operación de estas características en la guerra naval. Que en 1880 devino en la voladura del

"Loa", infructuoso perseguidor de la corbeta "Unión" el 8 de octubre de 1879.

Dos meses y doce días después seguiría idéntico destino, el 13 de setiembre de 1880 la "Covadonga", en aguas de Chancay, víctima de similar táctica, en virtud del esmerado trabajo final del alférez de fragata Decio Oyague y el electricista Del Campo. El comandante de la "Covadonga" Pablo de Ferrari y ochentitrés tripulantes chilenos murieron al volar también -como el "Loa" en el Callao- su buque en Chancay.

Así terminó sus días la "Covadonga", el buque que al mando del comandante Carlos Condell -el 21 de mayo de 1879-dejó el escenario del combate de Iquique, que protagonizaron el "Huáscar y la "Esmeralda" y que al fugar, propició la pérdida de la fragata peruana "Independencia". El comandante de ésta. Guillermo More expresó, después de la tragedia -cuando viajaba a Arica a bordo del "Chalaco"- lo siguiente al comandante Villavisencio: "he perdido el buque que la nación me confió y debo pagar con mi vida este desastre". Cumplió su palabra el 7 de junio de 1880 al lado de Francisco Bolognesi.

Guillermo More héroe, primero de actitud, negó al parlamentario Cruz Salvo la rendición de la plaza. La Marina peruana sigue incumpliendo la deuda que tiene con el comandante More, en esto le hace el juego a Chile. Una vibrante carta de More al comandante de la "Covadonga", Carlos Condell de la Haza merece mayor difusión dentro de nuestra institución. "Para verdades el tiempo, para justicia Dios". El tiempo ya pasó en ciento doce años..., ¿habrá que esperar a Dios? Mientras tanto, aquí, un párrafo pequeño de esta carta fechada en Arica el 14 de junio de 1879, escrita por un comandante sin buque, por un oficial ejemplar en desgracia, por un hombre que tenía decidido morir por su bandera para compensar de algún modo su vergüenza profesional, actitud que es al fin de cuentas un ejemplo vital de vergüenza profesional, de patriotismo, de consecuencia: "Bien se comprende que en los devaneos que produce el entusiasmo irreflexivo, se adultere apasionadamente los hechos en que los hombres vulgares toman parte con el fin de atraer sobre sí, no la gratísima admiración de la gente sensata sino los atronadores aplausos de las muchedumbres inconscientes".

En las calle de la base "Decio Oyaque", donde se asienta la Fuerza de Operaciones Especiales, enseñorean los nombres : "3 de julio" y "13 de setiembre", al igual que "Del Campo" y "Carlos Bondy". Son escenario cotidiano de carreras y de saltos, de ejercicios con explosivos, de simulacros muy reales, de la puesta en práctica de operaciones planeadas con mucha meditación profesional, de grandes nadadores, de audaces paracaidistas, de jóvenes y no tan jóvenes hombres navales, absolutamente rentables para la Marina. Probados y aprobados en la guerra que vivimos y que ellos conocen de cerca (y no por

los diarios ni por la televisión), probados y aprobados una y otra vez en los escenarios en los que se está jugando la suerte del Perú (sin que se enteren muchos peruanos...).

En el mundo moderno naval todo se ha simplificado. Muchedumbres y tonelajes han dejado lugar a lo preciso. Cascos de varias pulgadas de espesor reaparecieron por allí para el cumplimiento de alguna misión medio desesperada y hasta atosigante, finalmente infructuosa, ahora los cascos pueden ser atravesados por una bala de fusil, pero la velocidad del buque no da oportunidad al fusilero. El hombre se ha tecnificado siglos en pocos años, pero su cuerpo, su mente y su espíritu no han variado. Sigue siendo vulnerable el cuerpo, educable la mente y misterioso el espíritu.

Nuevos tiempos y cercanas guerras han corroborado un aserto: el hombre es el arma. En todo caso el hombre preparado, físicamente apto es decir sano y fuerte. Mentalmente apto es decir imbuido de ciencia de guerra, de conocimientos y fundamentalmente de actitud. Espiritualmente apto, es decir animado por ese ser que nos habita y da vida. "El hombre es el arma", ¿siempre lo ha sido?, sí pero aquí Calderón de la Barca interviene otra vez, porque "el lugar que uno se hace" es singularmente importante, (en una operación especial de guerra), vital, negado al error. Profesionales de la guerra ganan guerras. Una muchedumbre llena y hasta impresiona, pero ¿cumplirá? Unos pocos hombres, profesionales entrenados: física, mental y espiritualmente adecuados para cumplir con su misión reemplazan hoy, en muchos casos a las muchedumbres y los cascos.

En la Fuerza de Operaciones Especiales, FOES, flamean tres banderas.

La peruana de colores inconfundibles e incambiables. Amenazada de cambio por la delincuencia subversiva (en mancha acotaría, otra vez el teniente que insiste en lo de rambo).

La azul de nuestraMarina, que es la institución históricamente más consecuente, siempre, con la Patria (sin menoscabo de los muy altos méritos de las otras instituciones castrenses, pero con insistencia en lo afirmado).

La verde olivo de los FOES con su inconfundible insignia, más pequeña que la bandera de la Marina y más pequeña aún que la bandera del Perú.

Y es que así es el asunto de la Fuerza de Operaciones Especiales.

Discreción, confianza, altura, orgullo. Auténtico orgullo que nace en la seguridad que inspira la confianza. La confianza en lo que se sabe y lo que se hace.

En las potencialidades de cuerpo, mente y alma. En la fuerza física, en la preparación mental, en el espíritu. En la tradición que sustenta, en los resultados que -como el viento hinchando las velas de una embarcación-alientan y alegran.

En suma en la aptitud del combatiente, un marino capaz de ganar la guerra él solo. Y es verdad. Palabra de honor.





EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
VENTAS MOLINO: 29-3600
Mariscal Miller 450 – CALLAO

FABRICA DE FIDEOS COGORNO
VENTAS FIDEOS: 65-0778
AV. VENEZUELA 120 – La Perla

"Es necesario cambiar: Debemos y podemos hacerlo"

Contralmirante Hugo Arévalo Escaró

Pensemos en reformas efectivas e importantes para el país y para la institución y no en aquellas que son intrascendentes.

Hablar de algo que se ha aprendido a querer puede hacernos muy felices como también puede hacernos sentir muy desdichados, pues, en unos casos sentiremos el orgullo y la satisfacción de compartir con nuestros compatriotas o con nuestros colegas de armas las razones que originan nuestra felicidad, pero habrán otras, en las que compartiremos el desasosiego y la preocupación que nos causa el contemplar aquello que siendo y sintiéndolo nuestro lo apreciamos en estado de deterioro.

El Perú, nuestro hogar nacional, está atravesando una situación muy difícil, quizás la más grave de su historia y en la que se está comprometiendo la existencia misma del Estado y su capacidad de proyección en el tiempo. Hablar pues de estas cosas es no solamente delicado sino incómodo ya que las apreciaciones y opiniones que se expresen tendrán que ser crudas y objetivas buscando extraer de ellas las causas de nuestro pasado y de nuestro presente pero a la vez que nos sirvan para modificar nuestra actuación futura, pues *es necesario cambiar: debemos y podemos hacerlo* justamente estas son las razones por las cuales muchas veces la conciencia y los principios fuerzan al individuo a buscar una tribuna desde donde poder expresar aquellos sentires y preocupaciones que están o que podrían estar en la mente y en el

corazón de muchos peruanos, que en una u otra forma quieren luchar y ofrecer su esfuerzo y su trabajo para que el destino histórico de nuestro país sea diferente.

El Perú, nuestra patria, como proyecto histórico emerge a su vida independiente como un país portador de genuinas características ancestrales en las que como en un extraño crisol se amalgaman razas y costumbres y del cual surge un concepto muy particular de identidad nacional. Sin embargo para que ese proyecto histórico se hubiera hecho realidad en el tiempo, habría sido necesario programar su desarrollo en forma integral y planificada buscando que toda la población peruana, dentro de sus particulares posiciones socioculturales, económicas, geográficas y laborales y teniendo en consideración la situación imperante de cada época, interpretaran su rol dentro de dicho proceso y comprometieran su participación en forma más activa. No fue así, y los sucesivos grupos de poder político en el país se dedicaron a llevar a cabo obras y proyectos, unos mejor ejecutados que otros, pero que en el tiempo y en el espacio nacional no plasmaron la huella inmarcesible de un desarrollo integral ni de una vinculación profunda del hombre peruano con su geosistema.

Hoy, en los albores del siglo XXI, nos encontramos sufriendo las consecuencias de ese prolongado período en el que la sociedad peruana, mayoritariamente autóctona, ante la ausencia de un Proyecto Nacional que encausara las actividades y esfuerzos de la nación no ha sentido la presencia del Estado Peruano como promotor y defensor de su desarrollo integral, generando en ella, actitudes y comportamientos que en sus inicios fueron de una silenciosa indiferencia ante la evolución de los acontecimientos pero que con el discurrir del tiempo han encontrado medios de expresión mucho más firmes y contundentes, tratando de darle solución a los problemas en forma autogestionaria creando sus propios mecanismos para superarlos y presentando sus expresiones de desconfianza contra quien consideran es la causa de ese y de muchos de los problemas nacionales: el Estado.

Sin embargo, debemos tener siempre presente que el hombre en su desarrollo individual y colectivo dentro de la sociedad, es y deberá seguir siendo el protagonista principal de lo que el Estado haga o deje de hacer, ejerciendo mediante su activa participación la influencia necesaria y suficiente para la real y efectiva conducción de los destinos del país, si esto no se produce es cuando aparece el Estado paternalista, dirigista y empresario, usurpando funciones y realizando actividades que le competen a esa sociedad mediatizada y tímida que no cumple el rol que le corresponde.

En el caso de nuestro país, desde el inicio de nuestra vida republicana, el Estado ha ido progresivamente interviniendo más activamente en la vida

nacional y han sido unas veces los gobiernos civiles y otras los gobiernos militares, como expresiones auténticas del Estado, los que han propiciado el desarrollo y fortalecimiento del aparato estatal limitando en una u otra forma la auténtica participación ciudadana.

Hoy, en los albores del siglo XXI y con el paradigma del cambio como expresión máxima de la modernidad, debemos de proponernos encontrar el verdadero camino hacia el progreso y el desarrollo, que inexorablemente se encuentra en la conformación de un nuevo hombre, para una nueva sociedad peruana: ese nuevo hombre surgirá de un proceso de reeducación de las actuales clases dirigentes del país así como del establecimiento de un nuevo sistema educativo, en donde la sociedad misma conceptúe que el cambio de mentalidad y actitud cívica de la población en su conjunto es la única garantía para iniciar un verdadero proceso de transformación nacional que nos conduzca a recuperar el sitial de país libre, soberano y desarrollado.

Las expresiones más claras y elocuentes de nuestro subdesarrollo son falta de planificación a corto, mediano y largo plazo con Objetivos Nacionales realistas y de consenso general, falta de autoridad, débil formación cívico-ética y moral, sistema de educación elitista y no adecuado a los requerimientos de la sociedad peruana y ausencia de una concepción geopolítica para el desarrollo integral del país. La falta de planificación nacional impide la continuidad de los esfuerzos de la sociedad para el logro de objetivos que comprometan más de un período de gobierno. La restitución del principio de autoridad significa que las clases dirigentes así como las dirigidas tengan que reconocer y aceptar que en una sociedad civilizada la autoridad se encuentra jerarquizada en razón de la función y de la responsabilidad que adquiere dentro de la estructura social en la que se encuentra y que como tal, al no hacerlo así, deja de cumplir su misión dentro de ella, afectando a la colectividad, a la cual le debe su servicio. La recuperación en nuestra formación cívico-ético moral nos permitirá entender que la vida societal exige un código de comportamiento mínimo en nuestras relaciones para con la familia, con la empresa, con la sociedad y con nosotros mismos, en donde la puntualidad, la honestidad, la responsabilidad, el deseo de superación, el respeto a los demás, el respeto a las leyes, el amor al trabajo y otras actitudes más, producirán en nosotros una real transformación como seres humanos y nos permitirá ayudar a nuestro país en forma más efectiva, a salir del estado de subdesarrollo y de atraso en el cual actualmente se encuentra. El actual sistema de educación se encuentra divorciado de la realidad socio-cultural del país, pues aún pretende seguir formando profesionales en áreas cognoscitivas que no son las que verdaderamente se requieren, descuidando las áreas técnicas en donde más se necesita la mano de obra calificada. Finalmente la ausencia de una concepción geopolítica a nivel nacional, regional e internacional limitan un accionar integrado y coherente

del Estado que sirva de guía orientadora a los sucesivos gobiernos en el esfuerzo común de lograr el desarrollo y la seguridad de la nación peruana.

Si realmente deseamos superar el actual estado en que nos encontramos todos los peruanos, debemos de establecer un compromiso formal, un pacto o acuerdo nacional, todos sin excepción, olvidándonos de ideologías, razas, credos, situaciones políticas, sociales, económicas y laborales, comprometiéndonos a cambiar nuestro comportamiento para con nuestra patria, que tanto lo necesita ahora; que ese cambio signifique que las clases dirigentes gobiernen con más transparencia y menos egoismo, con más sentido práctico y de efectividad en su servicio a la colectividad, que alienten y promuevan la confianza, la solidaridad y la integración de toda la sociedad peruana, que los empresarios comprendan que la institución empresarial es prioritariamente un instrumento de desarrollo del estado y de la sociedad y que como tal debe estar orientada al bien común y que ello exige una proyección coherente de la empresa en términos económicos, sociales, tecnológicos y de competitividad, buscando no el enriquecimiento de un grupo de personas sino la acumulación de sus bienes patrimoniales que les permita en el tiempo mejorar sus condiciones de competencia en el mercado tanto nacional como internacional. Que los trabajadores en general entiendan que el trabajo es la principal fuente generadora de riqueza, y que antes que exigir aumentos salariales, es preciso trabajar más y mejor, aumentando la productividad del trabajo y que como consecuencia, el resultado del mismo permitirá progresivamente el incremento y mejora no solamente del salario sino de las condiciones del trabajo y de la vida en la sociedad. *Que se establezca como un gran objetivo nacional, la educación y la alimentación a la niñez peruana,* pues son ellos el futuro del país, serán ellos quienes realicen la gran tarea de transformación de nuestra patria, para ello habrá que construir miles de escuelas, preparar miles de buenos educadores, crear cientos de centros politécnicos, desactivar universidades, dignificar al educador. Que se entienda que el Perú está constituido por 20 millones de peruanos, distribuidos en un vasto territorio, con diferencias muy marcadas en cuanto al nivel socio-cultural del poblador, con serias limitaciones en cuanto a facilidades para vivienda, educación, salud, transporte, trabajo y acceso a los medios que la modernidad le ofrece al hombre en los albores del siglo XXI, que todo esto tiene que superarse como parte de ese gran desafío nacional y que para ello se necesita ante todo una actitud de sacrificio y de desprendimiento para quienes tienen que entregar su esfuerzo, y por otro lado una gran dosis de honestidad, moralidad y equidad para quienes tengan que administrar los dineros del Estado en la consecución de estos objetivos nacionales.

Frecuentemente hemos escuchado decir tanto de connacionales como de extranjeros, que el Perú es un país viable, con grandes potencialidades y con

un capital humano que merece ser reinvindicado en el tiempo y en la historia; si estamos decididos que así sea, *cambiemos de rumbo: ¡Ahora!* Hagamos que ese cambio de rumbo signifique la recuperación progresiva de los valores que como sociedad moderna y competitiva, el Perú debe de poseer antes de ingresar al próximo siglo: que las instituciones privilegien al hombre honesto, trabajador e innovador, que está en constante actitud de superación y que encuentra en el estado actual de las cosas, el medio desafiante donde puede realizar su acción innovadora que reconozcamos que el mundo está en constante transformación y que el fenómeno más característico de la hora presente es la velocidad del cambio, que en su dinámica está destrozando estructuras, costumbres y sistemas de vida, imponiendo en su reemplazo nuevos tipos de relaciones en lo político, económico y social tanto en lo interno como en lo internacional.

No hace más de cinco años atrás, el mundo estaba configurado en una forma fundamentalmente diferente, en donde predominaba la confrontación de ideologías contrapuestas: el capitalismo y el comunismo, las que en su accionar mantenían erigidos muros y barreras artificiales que separaban al mundo libre del mundo comunista y en donde se agitaban las pasiones de los líderes de uno y otro bando, hoy la racionalidad está dando paso al pragmatismo político y la reestructuración (perestroika) del Estado Soviético ha hecho colapsar las estructuras políticas, económicas y sociales de todo el aparateik Volchevique (Muro de Berlín, COMECON, Pacto de Varsovia, etc.), facilitando con esto la integración de Europa y la conformación de bloques geopolíticos dentro de la arena internacional.

Estas líneas magistrales del accionar de la política internacional deben considerarse como expresiones características del nuevo comportamiento de la sociedad mundial, en donde los países sudamericanos requieren de un replanteamiento en su accionar colectivo y del potenciamiento en su integración, como único mecanismo que les permita aceleradamente presentarse como interlocutores efectivos para las negociaciones de un nuevo orden político económico y social. Para ello el Perú requiere de un aggiornamiento integral de sus estructuras, buscando más calidad que cantidad en la realización de sus actividades, en donde los criterios de eficiencia, productividad, rendimiento y rentabilidad sean las más claras expresiones del cambio de mentalidad en la conducción de las gestiones de gobierno y de política empresarial. Como recientemente lo dijera el Primer Mandatario de la Nación, *el Perú debe declararle la guerra inmediata a la pobreza, a la ignorancia, a la mediocridad, a la corrupción y a la ociosidad,* debemos tener conciencia que la única fuente generadora de la riqueza honesta y bien habida es el trabajo en equipo bien hecho y dentro de los esquemas de una planificación a largo plazo. Fue así como en menos de tres décadas Japón, China Nacionalista, Corea del Sur, Formosa, Singapur

y otros países más han logrado obtener niveles adecuados de desarrollo para sus respectivos pueblos. Propongamos a nuestras autoridades, a nuestros educadores, a nuestros empresarios, a todos el país entero, convertirnos en los próximos años en el "Japón de Sudamérica", concientes que ese reto significará que todos por igual debemos entregar lo mejor de nuestras capacidades para la transformación integral del país, que será necesario la efectiva integración de la población indígena mediante esfuerzos coherentes en educación, salud, alimentación y trabajo y que la regionalización será el instrumento mediante el cual se logre la efectiva articulación de espacios socio–culturales tan disímiles como son los de la costa, de la sierra y de las regiones selváticas. Que las clases dirigentes del país asuman su rol histórico frente a este desafío, asegurará el éxito de esta proverbial transformación.

En cuanto al Establecimiento Militar del país, es indudable que se tienen que replantear los términos dentro de los cuales se desarrollaron las estructuras y dimensiones de dicho aparato, pues las señales que se reciben de las tendencias a futuro en cuanto a confrontaciones militares se refiere parecen estar más supeditadas a las interacciones de bloques que de estados independientes, en este sentido, el mutuo entendimiento entre Estados y las medidas de confianza que alivien las ocasionales desavenencias entre ellos, serán los mecanismos más efectivos que transformen el largo período de tensiones y las eventuales confrontaciones que han marcado el período de nuestras relaciones como países independientes; de ser así, la tendencia será el establecimiento de Fuerzas Armadas reducidas, flexibles y muy bien entrenadas, capaces de poder accionarse ante casos inminentes, y mostrar una efectiva capacidad de respuesta durante el lapso breve, después del cual se asegurará la intervención del bloque en el cual uno se encuentra inscrito, para resolver el diferendo y restablecer la situación original.

No olvidemos que el mundo actual se encuentra en la confluencia de una era que se va y que está quedando atrás: *la era industrial* y la presencia de una nueva era, cuyas señales como cuñas se están dejando sentir cada vez con más fuerza: *la era tecnológica.* El salto de una era a la otra no es solamente un salto cuantitativo sino principalmente cualitativo, que se ha venido experimentando en el discurrir de la segunda mitad del presente siglo y cuyos impactos más espectaculares los puede apreciar la generación de comienzos de siglo. En este breve espacio-tiempo histórico se han revelado los descubrimientos más fantásticos especialmente en el campo de la electrónica, de la informática y de la inteligencia artificial, en donde los límites de la ciencia y de la tecnología con la ficción solamente han encontrado algún freno en el campo de la genética y en el control de los fenómenos atmosféricos y climáticos.

El país necesita con urgencia una actitud decidida para llevar a cabo su propio

proceso de transformación, debemos y podemos hacerlo con sacrificio pero con decisión y coraje, reconociendo nuestras limitaciones pero también nuestras capacidades, planificando y programando nuestro desarrollo dentro de un marco conceptual práctico y realista en el que se den todas las diversas variables de nuestra realidad nacional, y en el que se priorice y privilegie la educación en todos los niveles y sectores sociales de la población peruana. El reconocimiento y la información serán las herramientas y la fuerza transformadora de nuestro pueblo, será el instrumento que facilitará el entendimiento de los objetivos y de las metas por alcanzar.

Nadie conoce con detalle qué es lo que nos reserva el futuro ni que será lo que mejor funcione en una sociedad tecnotrónica. Por esta razón, debemos de pensar no en una única y masiva reorganización ni en un solo cambio revolucionario impuesto desde arriba, sino en miles de experimentos concientes y descentralizados que nos permitan probar nuevos modelos de procesos decisionales a niveles institucionales, nacionales y regionales. La ley de la transitoriedad del cambio es tan dinámica que no debemos pretender mantener organizaciones rígidas, complicadas y burocratizadas sino por el contrario debemos tratar de hacerlas simples, flexibles, horizontales con gran capacidad de reacción ante lo imprevisto, con alto poder de análisis ante lo incierto y con una manifiesta delegación de autoridades. Hagamos de nuestra actividad diaria una sucesión de decisiones por cambiar el statu-quo, por innovar nuestra actual realidad, por transformarla dentro de un proceso planificado y programado, imprimiéndole una dinámica con aceleración positiva, que arrastre a los indecisos, a los indolentes y a los haraganes y que aliente a los tenaces, a los trabajadores, a los intrépidos y a los innovadores.

De ser así, seguramente iremos observando un cambio manifiesto en el país, en donde el empresario y el obrero, el agricultor y el campesino, el fabricante y el artesano, el industrial y el trabajador, todos juntos ya sea en el campo o en la ciudad, en la costa, en la sierra o en la selva, en el país o fuera de él, forjaremos un nuevo Perú para una nueva estirpe de peruanos: dejaremos atrás la ignorancia, la mediocridad y la miseria, el desorden y la injusticia social, la crisis de valores morales y espirituales, proyectaremos la imagen de un país moderno y organizado, con instituciones dinámicas y eficientes, con hombres responsables, honestos y trabajadores que luchan diariamente por el fortalecimiento del bienestar nacional para todos y cada uno de los peruanos. *Pasarán muchos años para lograr este ansiado objetivo nacional pero cada año será mejor que el anterior,* cada día tendrá un mensaje de esperanza para cada uno de nosotros y ese don divino de la felicidad terrena será la mejor dádiva a recibir por nuestro honrado y desinteresado esfuerzo personal.

CLAE 24 años



Cordialmente le invitamos a participar en los múltiples servicios a nuestros asociados:

CONFECCIONES
Para Damas,
Caballeros y Niños
ABARROTES
PERFUMERIA

C·L·A·E S·H·O·P CENTER

COSMETI "DEL PRA
Shampoo,
Colonia
Reacondicio

Aumento de estatura con el maravilloso sistema
STATURE max

CECAP
"EDUCACION A DISTANCIA"
Computación, Secretariado, Contabilidad, Administración

POLICLINICO
Medicina Ge
Odontología, P
Laborator

INSTITUTO SUPERIOR TECNOLOGICO GRAN MARISCAL RAMON CASTILLA
Estudios de Computación (Nivel Universitario)

TESIS Y PROYECTOS
Asesoría y Colaboración para todas las especialidades

CLAE
ESTUDIO JUR
Abogados especia
al servicio de

LIMA :
Av. Arequipa 137 -199°
☎ 332918
SAN BORJA
Av. Aviación 3070 - 3058
☎ 756243 - 756244
Av. San Luis 2009
☎ 377016 - 232420



Opciones para el logro de una seguridad común

Embajador de la República de Argentina Julián Licastro

I
LA NUEVA SITUACION MUNDIAL Y LA REFORMA MILITAR EN NUESTRO CONTINENTE

La historia de la humanidad se ha desarrollado entre el ideal de la paz y la realidad de la guerra. Dentro de esta verdad irrevocable, ha resultado tan nefasta la vocación belicista como la ingenuidad política, ya que ambas han precipitado las grandes conflagraciones. En el punto de equilibrio, en cambio, se encuentra la posibilidad de evitar la guerra, cuando se plantea *la cooperación como función correlativa a la existencia de un conflicto, cuya peor amenaza, precisamente, se quiere eliminar.*

En otras palabras: la paz es posible, pero no por un pacifismo abstracto que siempre ha hecho el juego al armamentismo, sino por un nivel balanceado de mutua disuasión. En este marco recién, pueden prevalecer las voluntades decididas, de ambos bandos, *a cambiar el costo cruento de la guerra, por ciclos integrados de competencia y cooperación, en busca de la solución política.* Esto es cierto, en particular, en la actual etapa de globalización geoeconómica, que muestra con claridad los esfuerzos de las naciones en sus relaciones diplomáticas, por encima de viejas rivalidades ideológicas y militares.

En América Latina, tales conceptos de validez universal requieren interpretaciones específicas, que asimilen las lecciones de nuestra propia historia de conflictos, a menudo alentados por potencias extracontinentales. De este mo-

do podremos *superar actitudes declaracionistas, para avanzar paso a paso en el camino de la integración*, que es la meta final que encaramos con el auspicio de la distensión fronteriza y la consolidación de los procesos democráticos.

No hay seguridad sin desarrollo

La cuestión principal es resolver los problemas de la paz en conjunto con los del desarrollo, ya que son *anverso y reverso de una connotación latinoamericana de dependencia que nos ha condenado a la marginalidad económica y estratégica.* Como todos sabemos, ho hay seguridad sin desarrollo, y éste pasa hoy por los criterios de la libertad económica ante el fin de la época estatista, que también rigió, a su turno, en el modelo europeo de pre-guerra.

Pero la libertad económica exige simultáneamente la libertad laboral, la capacitación profesional y la participación, como lo afirma la Doctrina Social de la Iglesia. *Lo que concluye en un concepto de seguridad económica,* logrado únicamente por aquellas sociedades bien concertadas para compartir los esfuerzos del trabajo y los beneficios de la prosperidad.

En el plano más técnico de la defensa nacional y continental, tales ideas deben plasmarse en nuevos objetivos y estructuras que signifiquen, en definitiva, *una ecuánime y oportuna reforma de las Fuerzas Armadas.* Esta tarea, que es inevitable para entrar en la época presente, requiere superar la estéril dicotomía militarismo-antimilitarismo, para diseñar un nuevo y fecundo relacionamiento cívico-militar, en paralelo al ejercicio pleno de la democracia, entendida como un régimen perfectible pero no sustituible.

Si desterramos, entonces, la práctica del golpismo, para afianzar la legítima participación profesional; y descartamos una suerte de "sindicalismo militar", para reafirmar entre todos los ciudadanos el rol de las instituciones castrenses, la reforma, aunque difícil, será factible. Porque *lo más doloroso, sin duda, resultará el no hacer la reforma* y permitir conflictos internos agónicos de estructuras que, más allá de la voluntad de sus integrantes, pueden haber quedado demoradas en el tiempo.

Reformar no es destruir sino actualizar

La reforma militar, en este aspecto, constituye materia sustancial de la reforma del estado, que debe vencer la habitual inercia burocrática. En las Fuerzas Armadas cierto aferramiento a la estructura anterior está ligada a la alta valoración profesional de la disciplina, la formación recibida y el mantenimiento de las tradiciones. Por eso hay que entender que reformar no es destruir, sino *actualizar objetivos, planes, programas y presupuestos de acuerdo*

a las necesidades urgentes de la realidad.

Esta reforma no opera sólo en el campo logístico u organizativo, sino, lo que es fundamental, *actúa en la mente y el corazón de quienes han abrazado la noble carrera militar como extensión de su espíritu cívico y patriótico.* Por tal motivo, tiene que acompañarse con argumentos persuasivos, que se encuentran de modo natural en el análisis de la acelerada evolución de los acontecimientos mundiales.

El cambio de época es tan obvio que está transformando a todas las instituciones políticas, económicas y sociales, lo que involucra definitivamente a las instituciones de la defensa. Y como el *cambio apunta a la aglutinación de grandes bloques de países por vecindad geográfica, es lógico que la defensa adquiera un carácter continental,* sin desconocer en absoluto las soberanías nacionales. Con esa óptica, varios autores de reconocido prestigio han elaborado el tema de las "Opciones para el logro de una seguridad común en Sudamérica", lo que motiva estos breves comentarios.

En síntesis, se trata de revisar con prudencia las viejas hipótesis de conflicto, *para estudiar su reemplazo por hipótesis de cooperación y paz.* El objetivo superior, sería el planteamiento, en su oportunidad, de una defensa conjunta y combinada, atendiendo tanto a la sofisticación tecnológica de la guerra contemporánea, como a las amenazas no convencionales y no militares a la seguridad, concebida en forma integral.

Asociarse sin someterse

Para extraer conclusiones valiosas en el estudio comparativo de nuestra región, es conveniente observar *el nuevo escenario estratégico.* Aquí se presentan tres grandes problemas político-militares. En el caso de la superpotencia hegemónica: cómo contrarrestar la tentación de aplicar el poder militar, en su versión más sofisticada, al rediseño geoeconómico del mundo. Para los emergentes Alemania y Japón: el dilema de construir o no una fuerza bélica compatible a su actual poderío económico y tecnológico; y para la Unión Soviética, la encrucijada de la guerra civil y su propagación centroeuropea.

De allí que sea necesario enfatizar ciertos ejes de acción para construir la protección amplia que significa la seguridad política del continente, entre ellos:

- Aspirar a un sistema básicamente defensivo y proporcional a los objetivos regionales vigentes (que priorizan la integración).
- Desarrollar la solidaridad tecnológica entre nuestros países, para alcanzar juntos un nivel compatible de sofisticación en las armas

y medios necesarios para la defensa (caso del emprendimiento argentino-brasileño para la fabricación de aviones).
- Comprender el grave riesgo que entraña la aventura de tratar de romper unilateralmente el equilibrio regional (el síndrome de Irak).
- Encontrar, dentro de la misma región, las instancias de buenos oficios que ayuden a neutralizar conflictos (el Grupo de Contadora de Nicaragua y Esquipulas en Centroamérica).
- Resolver, con capacidad política y diplomática, el problema que implica *asociarse sin someterse* a la potencia continental que es a la vez, la potencia mundial (profundizar la integración para negociar en posición gravitante).

Se ha dicho con acierto que la primera potencia mundial, intenta ahora realizar "su propia perestroika". Esta metáfora resume el empeño de la clase dirigente más lúcida por reestructurar sus grandes espacios económicos y de influencia internacional, para no caer, al cabo de un tiempo, en el actual dilema soviético de *un poder militar desfasado de la real capacidad productiva.* Es decir: un ejército que podría perder la guerra antes de comenzarla.

Una parte significativa de esa transformación quiere proyectarse a la totalidad del espacio triamericano (norte, centro y sur): desde el impulso por crear un mercado común norteamericano junto a Canadá y México; pasando por las preferencias comerciales a otorgar a los países andinos para el desarrollo alternativo; hasta la intención de negociar un gran acuerdo con el Mercosur (Argentina - Brasil - Paraguay - Uruguay).

Este cambio histórico, especialmente en la percepción de América Latina, no es gratuito, pues entraña la madurez adquirida en décadas de errores, desencuentros y enfrentamientos entre lo angloamericano y lo iberoamericano. Por eso conviene registrar, sin prisa pero sin pausa, la serie de hechos recientes que testimonian el pasaje de una actitud política a otra, *iniciada por la admisión de corresponsabilidad en temas claves como drogas, deuda externa y ecología.*

Nuevo enfoque de política exterior

En el ejercicio de la diplomacia esto representa el abandono del rígido bilateralismo, que siempre nos disminuía en la relación aislada de la superpotencia con cada uno de los países latinoamericanos. En consecuencia, surge un nuevo enfoque de las relaciones exteriores más predispuesto a tratar, en forma multilateral, con *una región que toma conciencia, cada vez más, de su identidad cultural y potencialidad económica.*

Si como piensan algunos analistas militares, el drástico desenlace del conflicto del Golfo Pérsico le otorga a la potencia victoriosa un nuevo horizonte de hegemonía estratégica de más de una década, hay un largo período de reacomodamiento mundial y continental. Obviamente, no es un período pasivo, sino de cambios vertiginosos; pues, como lo señalan las profundas secuelas de aquella misma guerra, lo finalmente rentable y duradero pertenece al campo de las soluciones políticas.

Los pueblos de nuestro continente están mucho menos separados que lo que lo estuvieron, por citar algunos ejemplos, los ingleses y los franceses, los franceses y los alemanes o los rusos y los japoneses. Por eso cuando contemplamos la integración, la unión o los acercamientos entre pueblos hasta ayer divididos por tantas guerra, no podemos menos que *reflexionar sin ideologismos sobre las posibilidades de nuestro futuro.*

Pase lo que pase, sepamos que el logro principal dependerá siempre de nuestra iniciativa. O sea: de nuestro sentido de responsabilidad, solidaridad y eficacia; tal cual lo hicieron los países que se reconstruyeron después de la segunda guerra, para resurgir por su cautela y trabajo. Sólo así, la integración del norte no se pagará con la postergación del sur; ni la paz y prosperidad de otras regiones, equivaldrá a una nueva forma de dependencia financiera y tecnológica de nuestra América.

II
VIGENCIA Y ACTUALIZACION DE LAS GRANDES FUERZAS POLITICAS DE AMERICA LATINA

Es evidente que la nueva escena interna e internacional que estamos presenciando, motiva la impostergable realización *de reformas políticas compatibles a la naturaleza de los cambios producidos.* Esta intención vital y positiva permitirá asimilar la evolución de los hechos e ideas que afectan a la sociedad actual, para entrever la dinámica del futuro y apoyar el rol protagónico de los pueblos. El resultado será la consolidación del sistema constitucional por encima de duras transiciones económicas y coyunturas electorales.

El clima propicio para emprender esta movilización interior de las estructuras partidarias, requiere un primer componente de sinceramiento y reflexión, alejado de la retórica y la autodisculpa; ya que se trata de *reafirmar principios fundadores, pero revisando los programas y procedimientos que se hayan demostrado inconducentes respecto a la vida del país real.* No debe existir pues, el propósito de ataque y defensa, sino profundizar la comprensión de las transformaciones políticas, económicas y sociales que reclaman criterios más eficaces en el arte de la conducción de grandes contingentes populares.

Si estamos convencidos que la reforma, aunque difícil, es inexorable y que *el destinatario y beneficiario de un nuevo estilo político es el ciudadano común,* entonces nos resta elaborar el mensaje constructivo que ponga en marcha este esfuerzo creador, donde todos seamos partícipes activos. Así actualizaremos la línea programática, la estrategia organizativa y los equipos de dirección, cubriendo el espacio vacío entre la estructura política y la base social. No hacerlo, llevados por un impulso ciego de agresión y contracrítica, ahondaría el rechazo cívico a la dirigencia abroquelada y aumentaría la tendencia a reacciones imprevisibles en el campo de la lucha electoral y la administración del Estado.

Planes audaces pero posibles

En el aspecto programático, hay que eludir los enfoques polarizantes de la sociedad, y apuntar al centro de las expectativas de pacificación, depuración y reactivación compartidas por la gran mayoría. Descartar el contra-ataque a los partidos rivales, por la propuesta propia bien delineada. Superar las falsas opciones ideologistas, para afirmar *un modelo de eficicacia social y trabajo productivo.* Y abandonar la inercia burocrática para replantear planes y medidas audaces pero posibles de ejecutar.

Entre los viejos defectos políticos se cuenta presentar las alternativas de acción como posiciones extremas. En el tema del Estado: estatismo o antiestatismo. En la forma de gobernar: politiquería o tecnocracia. En el modo de administrar: despilfarro de recursos o insensibilidad social. Tales opuestos son ahora recusados, en la urgencia de lograr síntesis eficientes, no dogmáticas, para superar la crisis.

Una reforma inteligente del Estado, por ejemplo, fortificará sus grandes objetivos, pero lo librará del exceso de estructuras que hoy no corresponden al área oficial. Asimismo, una nueva promoción de dirigentes *reunirá política y técnica, es decir visión global y sustentación seria de cada tema.* De igual modo que, en lo social, marchará de la declaración de derechos, al señalamiento de los pasos concretos a dar para asegurar condiciones de vida y trabajo.

El gran eje de la transición angustiosa entre dos épocas políticas es la búsqueda de la concertación nacional, no como gesto forzado de "relaciones públicas", sino acto sincero de unión para evitar la agonía de las luchas internas. En el fondo, es *reabrir el debate sobre el Proyecto Nacional y la Integración Continental,* trascendiendo el ensayo intelectual o el mero arreglo entre cúpulas partidistas, para dar lugar a los objetivos de consenso que tienen clara urgencia en la sociedad latinoamericana.

Reinserción en la base social

Un movimiento o partido político lo es en plenitud, cuando su teoría y su práctica no están desfasadas de las aspiraciones populares manifiestas. Cuando puede testimoniar naturalmente que actúa para satisfacer necesidades concretas de amplios sectores, por el cauce de su representatividad institucional. Y cuando, además *puede influir en la gran red de organizaciones y semiorganizaciones sociales de distinto tipo*, que se constituyen en forma libre en la franja intermedia entre el individualismo y el Estado.

En una situación límite, creada por el arrastre de problemas irresueltos por modelos agotados en lo ideológico y económico, *tomar contacto directo con la base social en general y los sectores marginados en particular*, resulta una cuestión de vida o muerte para las fuerzas políticas tradicionales. Allí están las posibilidades auténticas de renovación, no por actos de beneficencia o demagogia, sino por la toma de conciencia que requiere una profunda acción transformadora.

Ante la ineficiencia, la corrupción y la violencia, que suelen actuar juntas en las crisis terminales de una época histórica, debe renacer la fe y la mística reconstructora de la sociedad bajo principios solidarios, entre los que destaca la honestidad personal y política. El subdesarrollo es, en lo interno, una larga cadena de ineptitudes y deslealtades, por lo que *liberarnos significa eslabonar una cadena alternativa de capacidad y lealtad.* Esta es la clave para poder revertir la dependencia externa y generar un desarrollo autosostenido y permanente.

Conducciones organizadas y organizadoras

Todas estas reflexiones nos llevan al hombre como principio y fin del sistema político. Al hombre-ciudadano que desea vivir de su trabajo y en paz. Al hombre-militante que aspira a una pertenencia política sana, vigorosa, organizada. Y al hombre-dirigente que debe estar a la altura del desafío inscripto en la incertidumbre y el riesgo de momentos de reforma de la sociedad y el Estado.

El gran esfuerzo colectivo que demanda el cambio de hábitos y conductas cotidianas que nos mantienen sumergidos en crisis con riesgo de colapso, reclama conductores de extraordinaria formación y solidez. Conductores de *perfil humilde, austero y laborioso,* con cuya emulación puedan descentralizarse adecuadamente las múltiples tareas políticas y técnicas que comprende el hecho de gobernar. En consecuencia; líderes hábiles no sólo en el hacer por sí mismos, sino en promover el trabajo armónico de sus cuadros dirigentes y administradores; y para generar respuestas de confianza y concertación en

otros partidos o movimientos que comparten el papel de interlocutores sociales válidos.

Estos son algunos criterios de acción factibles de asumir en lo inmediato por quienes, con distintos signos y matices, pertenecemos a las grandes fuerzas políticas de América Latina, cada una de las cuales debe sobrevivir a la crisis, para contribuir a la sobrevivencia de cada país. Y, paralelamente, diseñar la nueva forma con que actuará, para ingresar al futuro con un planteo actualizado y efectivo, que es el único modo de servir a la integración del continente.

III
LA DIPLOMACIA - CONTINENTE

Los cambios profundos que, en este intenso fin de siglo,afectan a todas las instituciones de la sociedad y el Estado, influyen también sobre la diplomacia; motivando, junto con la reafirmación de sus principios fundamentales, la actualización de objetivos y estructuras orgánicas. Es natural que esto ocurra, precisamente cuando la teoría y la práctica política, en general, se transforman para adecuarse a una nueva época, lo que se traduce aquí en *una nueva concepción de la política internacional y de las relaciones exteriores.*

La tendencia acelerada hacia la integración de grandes bloques de naciones, la globalización de la economía y el impacto de la revolución tecnológica de las informaciones y comunicaciones, son factores que impulsan la definición de una nueva diplomacia encargada de actuar ante *la desaparición de las fronteras ideológicas y el rediseño de las alianzas estratégicas.* Simultáneamente, se abren nuevos horizontes temáticos: desde la inserción financiera hasta la conservación ecológica, dando mayor complejidad a las funciones diplomáticas respecto de sus orígenes tradicionales.

Revolución tecnológica y diplomacia directa

Sin ir muy lejos, los adelantos en las telecomunicaciones, al acortar de modo drástico las distancias relativas, hacen posible a quienes encabezan el poder (presidentes y ministros), ejercer cierto tipo de "diplomacia directa" en cuestiones fundamentales. En consecuencia, la vinculación entre ellos no siempre pasa por los funcionarios diplomáticos, que antes eran protagonistas de la negociación en el país sede, con un margen de acción realmente plenipotenciario.

Esta enorme facilidad de enlace para la toma de decisiones conjuntas, que sería estéril negar, exige sin embargo una mayor dinámica profesional, no sólo creadora del clima propicio para que las comunicaciones directas sean más

fructíferas; sino para garantizar el adecuado seguimiento de las acciones acordadas en el nivel superior. Es decir que, para la consecución de puntos concretos, la gestión diplomática sigue siendo imprescindible en el espacio y en el tiempo.

La asimilación correcta del impacto de los sistemas técnicos de que es objeto y sujeto la diplomacia, bastaría para comprender la urgencia de su renovación. De igual modo que el adecuarse a los planes de reforma estatal vigentes en esta transición de modelo económico. Hechos ambos convergentes, desde las áreas de comunicación y organización, en los nuevos caracteres a asumir como cuerpo profesional, para poder *proyectarse al futuro con creatividad, austeridad y dinamismo.*

Globalización económica y diplomacia empresaria

Las grandes corrientes comerciales del mundo de hoy, por su parte, al globalizar el intercambio, vinculan más estrechamente que nunca la economía con la política internacional. Esta realidad, que corresponde aceptar como tal, enriquece el rol fundamental de las misiones diplomáticas, de clara naturaleza política, al incorporarle enfoques empresarios, en el sentido de *alentar los vínculos de complementación tecnológica y productiva entre países amigos.*

La imagen de "diplomacia empresaria", expresada para graficar *la necesidad de potenciar emprendimientos mutuamente fructíferos,* no significa confundir los respectivos papeles políticos y económicos, este último encaminado en el trámite específico por las oficinas comerciales de las legaciones. Pero sí remarca el nuevo espíritu con que deben actualizarse las tradicionales relaciones diplomáticas, para servir ahora, de manera decisiva, al desarrollo y la integración.

Con dicho propósito, los titulares de misión tienen que prestar especial atención a la concepción macroeconómica y a las medidas sectoriales que afecten las relaciones; al mismo tiempo que estudiar nuevas vías de transporte y comunicación para la unión y ampliación de los espacios económicos. Esta acción se verifica también en el fomento de las relaciones interempresariales, cuya calidad de comunicación debe trascender el aspecto meramente utilitario o monetario de las operaciones realizadas, para *ampliar la base humana y organizativa de la integración continental.*

Cooperación técnica y diplomacia del desarrollo

La cooperación técnica es otra gran herramienta en manos de la diplomacia, si se la emplea con efectos innovadores en materia de equipamiento, capaci-

tación laboral y administración. La nueva cooperación, dejará de lado proyectos "faraónicos" de poca transparencia y dudosa rentabilidad, para dirigirse directamente, sin trabas burocráticas, a proyectos pequeños y medianos que tengan las condiciones locales básicas de factibilidad. Así se constituirá también en el *puente natural entre mercados potenciales y el empresariado latinoamericano* que esté dispuesto a actuar como columna vertebral de la integración económica.

Por este carácter conveniente para alcanzar mejores niveles de nuestra "identidad-modernidad", la cooperación requiere la voluntad de realizar un esfuerzo complementario en el campo de las relaciones culturales aplicadas al desarrollo profesional. En cuanto a las funciones diplomáticas, esto representa incorporar a la labor tradicional en lo cultural-artístico, el necesario aporte cultural-educativo y técnico, para *tejer una red de profesionales y expertos* con vocación continental. Red que actuará antes, durante y después de los proyectos de desarrollo y las operaciones de intercambio, vehiculizando la solidaridad tecnológica y sumando su trabajo en ideas a la integración empresarial.

La globalización económica y las urgencias sociales, alimentan *el proceso formal e informal de la descentralización del Estado,* que se acentúa en las zonas limítrofes, más estimuladas por la circulación económica entre poblaciones vecinas. Sin duda, la meta de transformar los límites territoriales de factores de división en factores de integración requiere el desarrollo de economías regionales vigorosas; ya que su ausencia provocaría el resultado contrario de un "separatismo" anacrónico. Pero el hecho no se agota allí, sino que se repite incluso en distritos centrales de cada país, cuyos sectores oficial y privado están ávidos de relacionarse con la cooperación, el comercio y la inversión externa.

El fenómeno tiene sus riesgos, pero, como es irreversible, puede y debe ser conducido. A tal fin hay que evitar superposiciones y anarquías que desvirtúen el carácter centralizado del manejo de las relaciones exteriores. Y en forma simultánea, administrar los instrumentos de información y gestión capaces de encausar las propuestas más adecuadas. En síntesis se descubre *un nuevo marco geográfico de la acción diplomática* que, para servir al desarrollo mutuo, insume un conocimiento detallado no sólo del país en su conjunto, sino de sus diferentes regiones y gentes.

Complejidad de las relaciones multilaterales

El pasaje de las relaciones centradas casi exclusivamente en el estado-nación, a la era actual que es el continentalismo y su proyección universal,

marca la consiguiente importancia de la política multilateral y su manejo diplomático. Esta complejidad bilateralismo multilateralismo intra y extra-regional, es el más fuerte acicate para la reforma del servicio exterior, *obligado a modernizarse y competir con los mejores del mundo, que a su vez están asociados entre sí.*

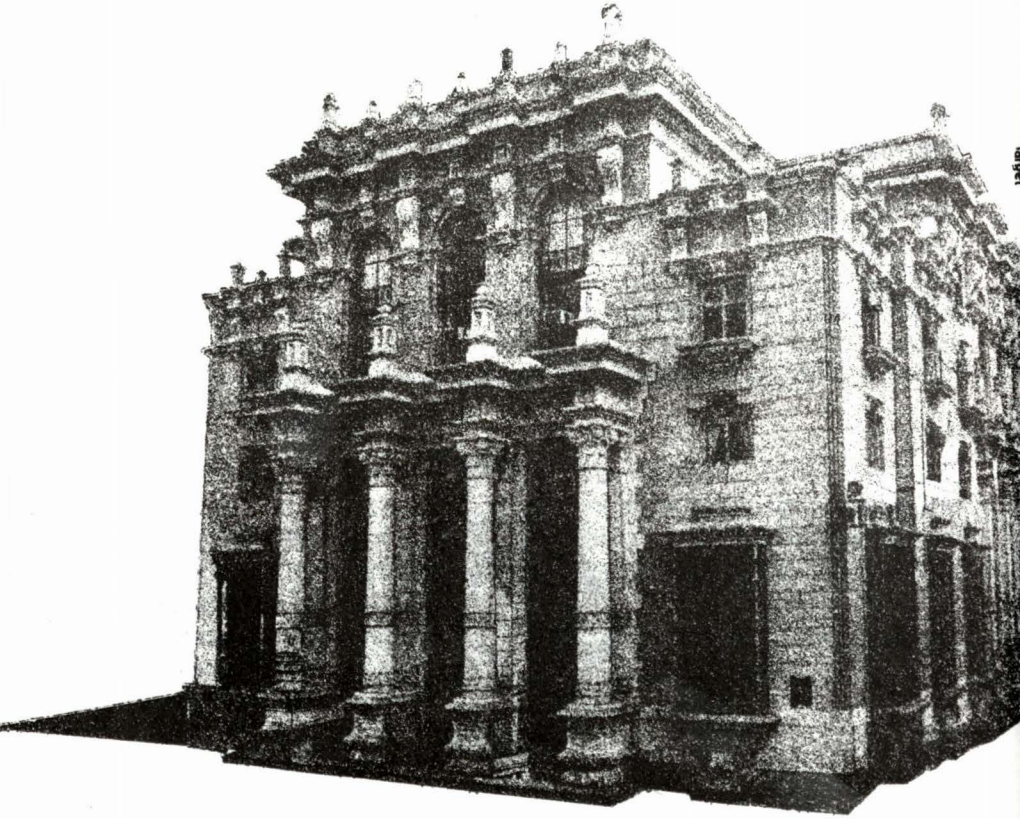
Se dice, con algo de razón, que es más difícil formar una sociedad con parientes que con extraños; y eso podría explicar parte de nuestras demoras y frustraciones integracionistas. En verdad, los iberoamericanos poseemos una relativa unidad de lenguas, razas y cultos, en contraste con las diversidades étnicas y culturales europeas que, sin embargo, confluyeron en la Comunidad. Pero esto no hace más que destacar la importancia de *la maduración política para sortear los prejuicios internos del racismo residual y los recelos domésticos entre países hermanos.*

Por lo demás, la acelerada evolución mundial amplía sin cesar el horizonte de la diplomacia latinoamericana, responsable de compatibilizar nuestros pactos subregionales y vincularlos a los megabloques del norte industrializado; sin dejar de atender asuntos claves como deuda externa, proteccionismo de los países industrializados, ecología, narcotráfico y sofisticación armamentista. Desafíos todos confirmatorios de los grandes pensadores que vislumbraron al "pueblo-continente", que hoy, en realidad, precisa *una diplomacia-continente para contribuir en unidad a la pacificación y desarrollo de nuestra América.*



AL CRUZAR ESTAS PUERTAS UD. ENCONTRARA TODO UN MUNDO FINANCIERO A SU SERVICIO

La experiencia acumulada en 93 años de actividad bancaria, con más de 200 oficinas en el país y con cerca de 500 corresponsales en el exterior, nos permiten brindar a nuestra clientela una amplia gama de productos y servicios bancarios con la mayor efectividad y rapidez. Trabajar con INTERBANC es mucho más fácil.



Interbanc

¡Con INTERBANC es mucho más fácil!

Oficina principal: Jr. de la Unión 600 – Lima.
Teléfono: 27-3850.
Telex: 25270 PE LIMA
25703 PE LIMA
20214 PE LIMA
FAX : 273203 – 279937

Más años pasan,
más te queremos,

CALLAO!

"SELLO A LA CALIDAD"
ITINTEC.

Mientras exista un chalaco
de alma, vida y corazón
se podrá seguir hablando
de gente noble, gentil
y de auténtica calidad!

PRODUCTO PERUANO NORMALIZADO
ITINTEC 370002

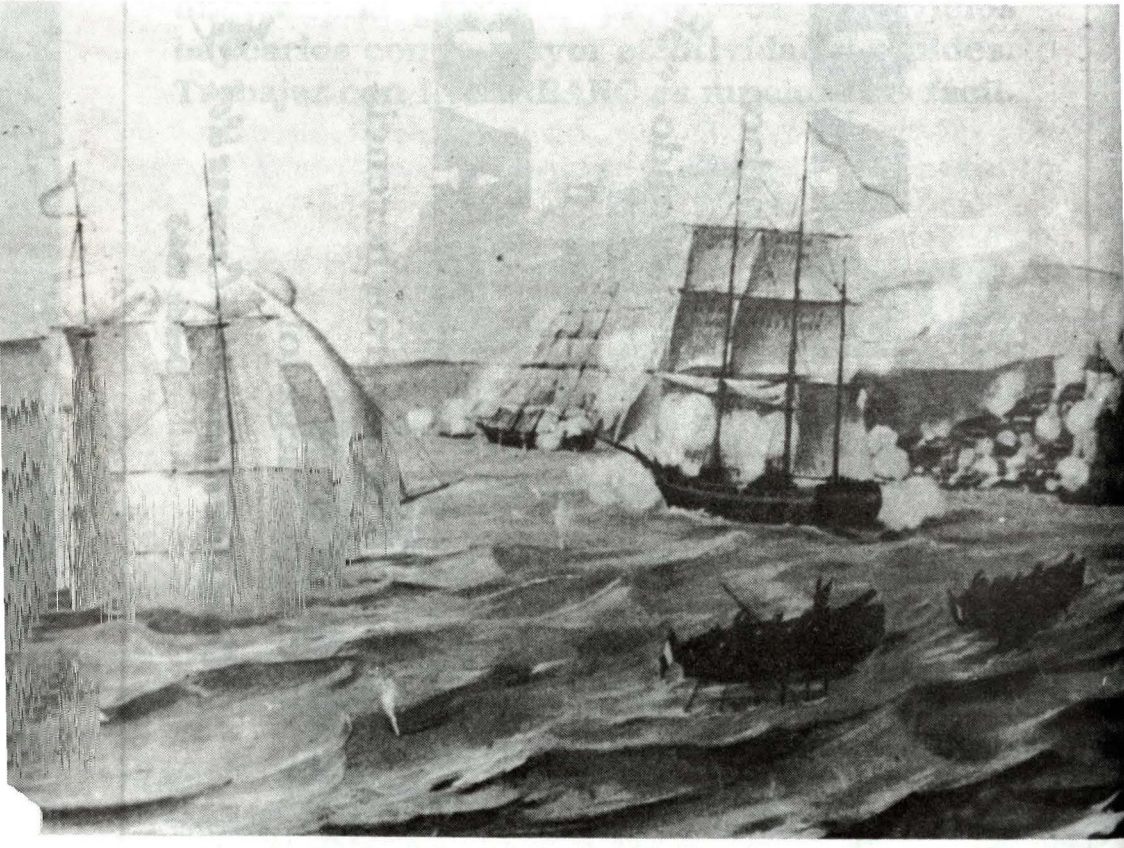
CALLAO!

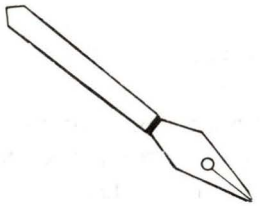
Eres nuestra gran herencia
y tú, chalaco
el mejor legado!

Compañía Nacional de Cerveza S.A.
Desde 1863

Pilsen Callao

¡Calidad!





Historia gloriosa de un buque y su triste final

C. de F. (r) Salvador Mariátegui y Cisneros

Por los años de 1821, la Escuadra de Lord Cochrane, compuesta por la "O'Higgins","Independencia","Valdivia" y "Arauco" que navegaba en las agua de la costa peruana hostilizando el comercio español y capturando a cuanta nave enemiga encontrara en su ruta, el 6 de octubre arrumbó con su Fuerza al norte en persecución de las fragatas de guerra españolas "Prueba" y "Venganza".

Las fragatas españolas:"Prueba" de 44 cañones, 26 de 24 libras y 18 de 16 libras al mando del capitán de navío Villegas y "Venganza" de 42 cañones de 16 libras al mando del capitán de fragata Don Joaquín de Soroa, habían zarpado en diciembre de 1820 de Cerro Azul donde habían desembarcado dos batallones de la fuerza del General Canterac navegando hacia el norte siguiendo instrucciones secretas del Virrey Pezuela.

Cochrane había buscado por el sur a estas fragatas sin tener ningún resultado ni noticias de ellas, regresó hacia el norte recalando el 18 de octubre en Guayaquil para tomar información que no obtuvo: Continuó rumbo al norte hasta Panamá donde se informó que allí estuvieron las fragatas, luego el 6 de enero de 1822 llegó a Tehuantepec y el 29 de enero en Acapulco continuando al mismo rumbo (cerca de California) dividió su fuerza, ordenando al " Araucano" e "Independencia" que continuaran la búsqueda hacia el norte con órdenes de reunión en Guayaquil, y él con el "O'Higgins" y "Valdivia" tomó rumbo al sur.El 5 de marzo arribó en Tocames supo que las fragatas "Prueba" y "Venganza" y la corbeta "Alejandro" estaban en Guayaquil desde febrero de 1822, donde

a cambio de que le entregaran víveres no hostilizarían la ciudad y permanecieron al ancla en la isla de Puná. La casualidad hizo que en la ciudad estuvieran; el Agente Diplomático del Perú General Don Francisco Salazar y el General Don José de la Mar, ellos y las autoridades del puerto estuvieron en tratos con los comandantes de los buques, Villegas y Soroa y les hicieron creer que era inminente que cayeran en manos de Cochrane y que sería mejor para ellos que capitularan entregándose al Perú lo que hicieron el 15 de febrero los tres buques, "Prueba", "Venganza" y "Alejandro" con las siguientes condiciones: que se les abonaría los sueldos atrasados, desde octubre de 1820, que aquellos que quisieran servir en la Armada del Perú lo harían ascendiéndoles un grado y los que no, les sería costeado su viaje a España, que los buques zarparían con destino al Callao al mando de sus oficiales, haciéndolo primero la fragata "Prueba".

El 13 de marzo arribó Cochrane a Guayaquil donde se enteró de lo sucedido, y al dia siguiente, 14 de marzo, ordenó al Capitán Crosby que abordara y se apodere de la fragata "Venganza", izando el pabellón chileno conjuntamente con el peruano, de nada sirvió la protesta de las autoridades ni el reclamo de La Mar en su visita a bordo, pués, Cochrane aludía que esas presas eran suyas por haberlas perseguido por todo el Pacífico. En previsión de cualquier acto hostil, las autoridades de Guayaquil se prepararon para enfrentar a Cochrane de modo que se entró en arreglos el 17 de marzo decidiendo; que la fragata "Venganza" quedaría en poder de Guayaquil con una garantía de 40.000 pesos si fuera entregada a otra nación quedando los Gobiernos de Perú y Chile para arreglar este asunto, en cuanto la corbeta "Alejandro" volvería a sus dueños.

La fragata "Prueba" al llegar al Callao y ser entregada a las autoridades siendo Comandante General de Marina el Almirante Don Pascual de Vivero, se le dio el nombre de "Protector"

El 25 de abril de 1822 llegó Cochrane con sus buques al Callao, reclamó a la ex-"Prueba" y en previsión de que hiciese lo que hizo en Guayaquil con la "Venganza", se colocó a la "Protector" en un lugar donde estuviera bien protegida por los fuegos del Castillo y con órdenes de emplear la fuerza en caso necesario.

El último acto de agresión al Perú de parte de Cochrane fue el 8 de mayo de 1822 cuando la "Montezuma" que pertenecía al Perú fue abordada apoderándose de ella e izando el pabellón chileno. Cochrane abandonó el Callao el 1° de mayo.

Siendo Comandante General de la Escuadra el Vicealmirante Guise durante

la Campaña a puertos intermedios en 1823 se decretó el bloqueo de la costa entre los paralelos 14° a 22° 30' de latitud sur, desde Pisco a Cobija inclusive, llevado a cabo por la fragata "Protector" y la corbeta "Limeña".

En 1825, la fragata "Protector" es llevada por Guise a Guayaquil para hacerle varias reparaciones.

En 1826, la fragata "Protector" participa en el bloqueo al Real Felipe.

Y así como la fragata "Prueba" recibió en tiempo del Protectorado del General Don José de San Martín, el nombre de "Protector" en su honor, así también en tiempo de la República se le cambió de nombre y se le dio el de "Presidente" que fue con el que terminó.

Hasta aquí he relatado muy someramente la historia de esta nave, pero la parte mas importante y gloriosa de ella, se halla en la guerra con la Gran Colombia, para continuar con su historia y que esta sea mejor comprendida debo acompañarla con la de las unidades que en ese tiempo constituyeron la Escuadra del Perú y nada mejor para ello que desarrollar la Campaña Naval de la guerra.

No podría tampoco seguir adelante sin explicar las causas y pretextos que motivaron la guerra con la Gran Colombia, pues dejaría un vacío, de modo que lo haré en forma muy concisa.

En el Perú gobernaba como Presidente el gran Mariscal Don José de la Mar, nacido en Cuenca en 1778, que al caer el régimen vitalicio del general Don Simón Bolívar, el Congreso convocado por el General Don Andrés de Santa Cruz lo eligió como Presidente el 10 de junio de 1827.

La Gran Colombia la formaba las actuales Repúblicas de Venezuela, Colombia y Ecuador, y el General Bolívar, su Libertador, la gobernaba en forma dictatorial ocasionando resentimientos que dieron motivo a una oposición que trajo como consecuencia sublevaciones.

En Bolivia gobernaba Sucre manteniendo allí tropa colombiana y creando un clima de descontento en el pueblo que vio desplazado a los suyos. Sucre, siguiendo las instrucciones de Bolívar trató de segregar los departamentos del sur del Perú, para formar una República que se confederara con Bolivia y con ese objeto mantenía comunicación con el representante colombiano en Lima, Señor Cristóbal Armero el que además recibía dinero de Sucre.

Todas estas circunstancias que agregadas a las que desde la Colonia habíamos heredado y que continuaron en la guerra de la Independencia y con la

política de los primeros años de la República, que resumiendo expondré: la disputa por los territorios de Jaén y Mainas y la deuda del Perú a Colombia por los gastos en la Campaña de la Independencia y los reemplazos, que constituía en reponer al ejército de Colombia por cada baja en él, con un soldado peruano.

La enemistad entre La Mar y Bolívar y el deseo del primero de anexar al Perú el territorio donde nació.

Los pretextos fueron dos; la expulsión del representante de Colombia Señor Armero, y la actitud del fogoso tribuno, Doctor Don Francisco Javier Mariátegui Ministro de Relaciones Exteriores y dirigente del Partido Liberal que apoyaba a La Mar, que nombró, con decidida intención de violentar a Bolívar y que este hiciera un desaire que provocase un rompimiento, como Ministro Plenipotenciario para arreglar las diferencias entre el Perú y Colombia, al señor Villa que había sido Secretario de Berindoaga, Visconde de San Donás, liberal que había complotado con Mariátegui contra Bolívar y perseguidos, solo lograron capturar a Berindoaga que fue fusilado.

Por último, conocidas las intenciones de Sucre, el Perú concentró en la frontera con Bolivia un numeroso ejército al mando del General Gamarra quién mantuvo con Sucre una correspondencia hostil. Las tropas colombianas en Bolivia estaban descontentos contra sus jefes que terminó con la sublevación del Batallón Voltigeros el 24 de diciembre de 1827.

El 5 de marzo de 1828 tuvo lugar en el Desaguadero una conferencia entre Gamarra y Sucre en la que quedó establecido que Sucre se retiraría en cuanto se reuniera el Congreso y se le diesen los medios para hacerlo, pero esto no lo cumplió, en cambio aumentó su ejército. En Chuquisaca hubo un motín que encabezaron dos sargentos peruanos, Sucre fue herido y dejó el mando al General Urdanivia el 18 de agosto de 1828.

La misión de Villa fracasó como lo había previsto Mariátegui. Bolívar declaró la guerra el 3 de julio de 1829.

Campaña Naval - Combate de Malpelo

La situación en que vivían Perú y Colombia era de crisis y en previsión, el Comandante General de Marina Contralmirante Don Pascual de Vivero, que desde el año anterior trabajó arduamente para poner la Marina en pie de guerra, ordenó el zarpe del Callao la Corbeta "Libertad", el 2 de Julio de 1828, su Comandante don Carlos García del Postigo tenía instrucciones de cruzar el Golfo de Guayaquil y vigilar la entrada de la ria.

La dotación: Teniente 2° don José Félix Márquez, Teniente 2° don Juan José Panizo, Teniente 2° Don José Otero, Alférez de Fragata Don Pedro Willianson, Guardiamarina Don José Manuel Pérez Oblitas, Guardiamarina Don Miguel Pastiana. Oficiales Mayores: Contador Oficial de 2da. Don Tomás Vivero, Segundo Contador Don José Vásquez, Segundo Piloto Don Juan Griffis.

Características

Artillería: 24 cañones de a 24 libras, Munición 1200 balas esféricas, 83 sacos de metralla, 3 palanquetas (barras de acero ochavado y de longitud y grueso proporcionado rematados en ambos extremos en una base circular de menor diámetro del ánima del cañón con que va a ser disparado, servía para destrozar los aparejos y palos del buque enemigo cuando se combatía a corta distancia). Eslora: 132 pies, manga 30 pies, puntal 19 pies. Víveres 14.000 raciones ordinarias de armada para tres meses con sus respectivas dietas. Aguada 8.500 galones en 63 pipas.

El General Juan José Flores Jefe político y militar de los departamentos del sur de Colombia, hoy Ecuador, tuvo noticias de la misión de la "Libertad", y deseando que al fin se declarara la guerra, ordenó al Intendente de Guayaquil, General Illingworlh armase los buques disponibles y se hiciesen a la vela con el fin de pedir explicaciones al Comandante de la Corbeta.

De acuerdo a esta orden se aparejó la corbeta "Guayaquileña" de 12, la corbeta "Pichincha" con 12 cañones de 12 libras y 8 carronadas (cañón muy usado en la Marina,los primeros fueron fundidos en Carrón, Escocia, son piezas de acero colado de poca longitud y gran calibre, no tiene muñones y se sujetan a la cureña por una pieza cilíndrica taladrada perpendicularmente al ánima, en la culata tiene una muesca, que con otra colocada en la boca sirven para hacer puntería, atrás tiene una asa por donde se pasa un cabo para regular el retroceso, disparan un cartucho que contiene de 60 a 100 balas que lo usan para el personal en el combate a corta distancia).

Los dos buques fueron puestos a órdenes del Capitán de Navío Tomás C. Wrigth, zarpando de Guayaquil el 29 de Agosto de 1,828, iniciando su crucero avistaron a la "Libertad" el 31 de Agosto en las cercanías de la costa de Tumbes, fondeada a la cuadra de la Punta Malpelo.

Antes de empezar a describir la acción comentaré la verdadera intención, los buques grancolombianos no venían sólo a preguntar al Comandante de la "Libertad" qué es lo que hacía allí. Con qué derecho hacían esa pregunta si el buque peruano estaba en sus aguas, esa pregunta debían hacércela a ellos. Wrigth tenía órdenes mas precisas.

El General Juan José Flores, Comandante General del Sur, a Illingwarth Comandante del Apostadero de Marina de Guayaquil, le dice, que envíe a la "Guayaquileña" y a otro buque a apresar a la "Libertad" donde quiera que se encuentre, que con ella ataque a todo buque peruano, hagan desembarcos en la costa y operen sicológicamente entre sus habitantes, etc. etc., pero esto sólo quedó en la mente del General.

Comparación de Fuerzas

Los buques grancolombianos tenían en conjunto, 30 cañones de 12 libras y 8 carronadas.

El buque peruano tenía 24 cañones de 12 libras de los cuales 9 estaban mal montados y recamarados.

La Acción

El 31 de agosto de 1828 la goleta "Libertad" estaba fondeada a cuatro millas a barlovento de la desembocadura del río Tumbes, siendo las 06h. 00m. fueron avistadas hacia el norte dos velas, avisado de la novedad el Capitán de Fragata García del Postigo ordenó levar el ancla y aparejar las velas quedando todo listo a 07h 00m, como el dia anterior se había mandado a tierra dos chalupas, maniobró para recogerlas, pero al no lograrlo, continuó la vuelta arrumbando hacia las dos naves del norte identificándolas a 12h 00m, este lapso tan largo se debió al viento flojo que también impidió a Wrigth sorprender a García del Postigo, que eran las instrucciones que tenía.

Las naves avistadas fueron identificadas como la corbeta de guerra "Pichincha" y la goleta armada en guerra "Guayaquileña" las que navegaban en formación y en son de combate acercándose a la "Libertad", como García del Postigo solo tenía órdenes de vigilancia, al ver las maniobras de las naves reconocidas, ordenó "Zafarrancho de Combate" para impedir que lo tomaron "entre dos puños", maniobra que efectuó rápidamente, pues su buque era dócil al contraste de los enemigos, la "Pichincha" muy "zorrera", solo bolineaba (caer contra el viento) con ángulos muy abiertos y al hacerlo se abatía como una balsa. A 13h 00m, los buques colombianos afirmaron sus Pabellones, teniendo la "Guayaquileña" la insignia de mando de Wrigth.

García del Postigo ordenó izar el Pabellón peruano. En ese momento las naves enemigas navegaban en formación y de una misma vuelta marcaban por la aleta de estribor, García del Postigo navegaba dando bordadas para ganarles el barlovento lo que le daría ventajas en sus maniobras y también para zafarse de tierra, llegó un momento en qué habiendo forzado velas las naves

colombianas ganaren distancia acercándose a la "Libertad" a distancia de la voz, y se entabló el siguiente diálogo, siendo las 14h 00m García del Postigo pregunta; "a qué se debe su actitud hostil", y Wrigth inquiere, sin contestar la pregunta del Comandante peruano, "que buque era", a lo que se contesta "que era un buque de guerra del Perú". Mientras se efectuaba este diálogo se iba acortando distancia. Wrigth volvió a preguntar: "el nombre del buque peruano y cuál su objeto en esas aguas" a lo que se contestó: "se llamaba corbeta "Libertad", que estaba en nuestras costas disciplinando su gente e igualmente celando mis puertos y comercio". En ese momento, Wrigth estrechó de tal modo su buque que se atracó por la aleta de estribor y creyendo García del Postigo que era una mala maniobra del colombiano, le reconviene, diciéndole, que orzara su buque y que él arribaría el suyo. Wrigth no obedece y por lo contrario se atraca más con la "Guayaquileña" mientras la "Libertad" continuaba arribando. El Comandante de la "Libertad" estuvo lerdo al no comprender desde el principio del diálogo cuáles eran las intenciones de Wrigth.

Estando así atracados, se advierte mucha gente armada en la cubierta de la "Pichincha", principalmente un grupo que avanzaba para subir por las jarcias de la "Libertad" por lo que se ordenó "andar", cargando la mesana para zafarse y poder utilizar los cañones de popa y los fusileros que estaban listos.

Este proceder detuvo el intento de la nave colombiana, es decir, el abordaje, pero mantuvo sus fuegos activos sobre la "Libertad" durante veinticinco minutos, en cuyo lapso se acercó la corbeta "Pichincha" para proteger la empresa de la goleta, viniéndose por la aleta de sotavento haciéndole un fuego violento de metralla y fusilería a la que se contestó con cuatro disparos, con bala y metralla, lo que la hizo desistir pasando por popa.

El combate continuó con igual vigor y García del Postigo aprovechando de que los buques estaban trabados, mandó a su gente al abordaje pero tuvieron que desistir por que desde la "Guayaquileña" lanzaron bombas incendiarias; fue en este momento, en el que el Comandante peruano resultó herido en el brazo y conducido bajo cubierta siendo reemplazado por el Teniente 2do. Don Juan José Panizo, oficial que en curso de su carrera tuvo gran notoriedad, siendo el héroe en el combate de Islay y terminó en 1865 cuando siendo Comandante General de la Escuadra fue en el "Amazonas" a develar la insurrección de Montero siendo vilmente asesinado junto con ocho de sus oficiales. Panizo dejó en la Marina muy buena semilla.

En esos momentos la "Guayaquileña" rompe amarras y se abrió tomando rumbo a Guayaquil siendo perseguida por Panizo hasta mas allá de Punta Arenas en que no pudiendo alcanzarla regresó al sur en busca de la "Pichincha" a la que no encontró.

Los oficiales de la "Pichincha" enemigos del régimen de Bólivar decidieron en junta entregarse al Perú, lo que efectuaron días después ante las autoridades de Paita, el 6 de diciembre de 1828.

Resultados del combate: La "Guayaquileña" tuvo 24 muertos y 36 heridos, además un incendio en proa.

La "Libertad" tuvo 15 muertos y 28 heridos.

Panizo al no encontrar a la "Pichincha" arrumbó a Paita para enterrar a sus muertos, fondeando el 5 de setiembre de 1828.

Bloqueo de la costa Grancolombiana

En vista de la agresión de parte de Colombia a la "Libertad", el gobierno peruano decretó el 9 de setiembre de 1828 el bloqueo de las costas colombianas, puertos y caletas, desde Tumbes, excluyéndolo hasta Panamá y en vista del trato dado a nuestro Representante, señor Villa, los insultos de Bolívar en sus proclamas y las amenazas del General Flores, el 16 de setiembre de 1828 se publicó el Decreto Supremo dado el 17 de mayo de 1828 en el que, el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo de utilizar los medios diplomáticos y a poner al Ejército y a la Armada en pie de guerra.

Es justo anotar que desde que se hizo cargo de la Comandancia General de Marina el Contralmirante don Pascual de Vivero en 1827 trabajó arduamente en poner a los buques en estado de cumplir sus misiones y por haber sido el último Gobernador Virreynal en Guayaquil, dio valiosísimos informes al Vicealmirante Guise, Comandante General de la Escuadra.

Para hacerse cargo del Ejército del Norte, el Presidente, General La Mar, se embarcó el 18 de setiembre en la fragata "Presidente" con destino a Paita, en la que también estaba el vicealmirante Guise como Comandante General de la Escuadra, el ex-Ministro de Guerra Coronel Don Mariano Castro que ahora tenía el cargo de Secretario General del Presidente, varios militares de diferentes grados y 275 soldados, la navegación fue sin novedad y se dio fondo en Paita el 22 de setiembre de 1828 a las 15h 00m. El Presidente, viajó a Piura el 23 de Setiembre.

Flota Bloqueadora

Fragata "Presidente" 26 cañones de 24 libras, 16 cañones de 12 libras, 2 carronadas de 32 libras, 3 carronadas de 18 libras, en total 54 bocas de fuego con una dotación de 295 hombres.

Corbeta "Libertad" armada con 24 cañones de 12 libras al mando de Don José Boterín.
Bergantín "Congreso"
Goleta "Arequipeña"
Goleta "Peruviana" armada con 6 cañones de 12 libras
Goleta "Esperanza" armada con una coliza de 12 libras
Goleta "Rápida"
Lanchas Cañoneras en número de 8
Lancha Cañonera de la "Presidente" armada con una coliza de 12 libras en proa y otra de 6 libras en popa
Tres Botes con un pedrero de 4 libras cada uno, al mando del Teniente 1° San Julián.

El 30 de setiembre de 1828, la Escuadra peruana a órdenes del Vicealmirante Guise zarpa de Paita con rumbo a la isla de Puná en la embocadura de Guayaquil fondeando el 1 de Octubre en Punta Arenas en un lugar en el que dominaba la entrada y salida de las naves del puerto de Guayaquil.

Por las simpatías que se tenía por el Perú en el pueblo de la provincia de Guayaquil, se supo que tropa colombiana conducía armamento de Guayaquil a Cuenca y que en esos momentos estaban en Naranjal, por lo que a 23h 00m del 1 de octubre se desembarcó una Fuerza de Infantería de Marina compuesta de 30 infantes, en cuatro botes armados al mando del Teniente 1° Don Roberto Maihlijohn en misión de sorprender a la tropa enemiga en Naranjal.

El desembarco se llevó a cabo sin novedad, la fuerza venció con entusiasmo la distancia de tres leguas de un terreno cenagoso y obstaculizado por la vegetación de mangle que es enmarañado y a todo esto se añadía que era una noche oscura y plagada de mosquitos, aproximadamente a 02h 00m del 2 de octubre se divisó el cacerío de Naranjal, el Teniente Mayhlijohn desplegó su tropa y atacó por sorpresa a los soldados del destacamento colombiano que opusieron resistencia, durante el combate, tal fue la intrepidez demostrada por el Alférez de Fragata Don Francisco Forcelledo, es así como lo nombra Guise en el Parte elevado por él, que recibió un balazo de fusil al arrojarse contra el fuego enemigo, además tuvimos un marinero contuso, tras breve combate cayó la resistencia enemiga, tomando prisioneros a dos Capitanes, un subalterno, dos soldados, el Gobernador y el Administrador de Correos del Distrito, seis fusiles completos, cuatro cajas de munición, cuatro sables y tres tercios efectos de vestuario. El resto de la tropa enemiga se enmontó.

Infelizmente cuando se produjo la sorpresa, solo había una parte de la tropa enemiga, horas antes había salido el mayor número llevando también una buena cantidad de la carga de armamento.

Guise solicitó para el Alférez Forcelledo su ascenso a Teniente 2°.

Si bien no se encontró el total del armamento, la acción demostró tenacidad en la marcha y valor en el empeño, y como dijo Guise en el Parte elevado, que su personal era capaz de mayores empresas.

Con el objeto de obtener información, Guise comisionó al Teniente Coronel Valle Riestra para hacer un reconocimiento en la ria frente a Guayaquil, obteniendo de este, los siguientes datos: frente a Las Cruces se había instalado una cadena aformada en tierra a la desembocadura del Santay y sujeta por una balsa, este obstáculo estaba protegida por una Batería de seis cañones y apoyando aguas arriba por la Goleta "Guayaquileña" armada de 16 cañones de 12 libras, además, el Bergantín "Adela" y tres lanchas cañoneras armadas cada una con un cañón largo y dos carronadas, en la Tejerina había montada una batería de cuatro piezas.

Otro reconocimiento a cargo del Teniente Don Manuel Sauri sobre el Canal de Jambelí frente a la población de Puná hizo prisionero al Comandante colombiano don Manuel Becerra, dos soldados y correspondencia.

Durante estos mismos días, el 6 de Noviembre, la Corbeta Colombiana "Pichincha" con 18 cañones de 12 libras y ocho carronadas al mando de Manuel Bustamante, que combatiera en Malpelo con la "Libertad" y fuera perseguida por esta se entregó a las autoridades peruanas en Paita protestando por la tiranía de Bolívar.

De esta forma perdió Colombia su mejor unidad naval en el Pacífico por lo que dispuso el mando colombiano el viaje de la Fragata "Cundinamarca" de su Flota del Caribe, se trasladara a la Zona de Operaciones del Pacífico, misión que no llegó a cumplirse en tiempo oportuno.

Combate y captura de Guayaquil - Muerte de Guise

Guise por intermedio del espionaje montado en tierra, supo que en Guayaquil se habían producido dos revoluciones, y también recibió dos proclamas de Sanders, una promovida por la ciudadanía y la otra por el levantamiento del Batallón Caracas, los levantamientos fueron sofocados siendo fusilados sus principales Jefes el 21 de noviembre, debiendo ser pasados por las armas los demás, en la tarde del dia siguiente, razón por la cual, Guise decidió atacar la Plaza sin esperar los refuerzos que había pedido para el desembarco.

En vista de los acontecimientos y de acuerdo a la decisión de Guise, la Escuadra zarpa de Puná a 16h 00m del 20 de noviembre a media marea creciente



Almirante Guise

dirigiéndose a la Boca del Zono distante 15 millas de Guayaquil, a 18h 00m se pasa el bajo Chupador fondeando a 21h 00m del 20 frente al estero Matorrillo.

Guise envía a una de las Lanchas Cañoneras de la Flotilla del Teniente San Julián en misión de exploración, la que regresó en la madrugada del 22 de noviembre trayendo cuatro embarcaciones capturadas y dos Oficiales, Brown y Robles.

A 10h 00m del 22 de Noviembre al empezar la primera pelea zarpó la Escuadra teniendo el siguiente orden: a vanguardia, la Flotilla del Teniente San Julián con órdenes para arriar la cadena que cierra el paso del canal, dato conseguido por los reconocimientos.

La fragata "Presidente" y la corbeta "Libertad" apoyarían a las "Cañoneras" batiendo con su artillería a la Batería de Las Cruces y a las naves enemigas situadas atrás de la cadena.

Refiere Mariano Felipe Paz Soldán; el paso estaba defendido por el Fuerte Las Cruces con nueve cañones de 24 libras y otras obras y detrás de la línea de cadena fondeada con codera para mostrar toda su artillería, estaban los buques "Guayaquileña" con 16 cañones de 9 libras, otra Goleta armada con un cañón de 18 libras en coliza (giratoria).

Estando a medio tiro de cañón el enemigo rompió el fuego, siendo solo contestado por las "Cañoneras" peruanas que habían avanzado en línea protegida por la "Peruviana".

Comprendiendo Guise que las dotaciones de las" Cañoneras"no hubieran podido actuar para romper las cadenas bajo ese fuego enemigo, tomó para la Fragata "Presidente" la misión de las "Cañoneras" y ayudado por el viento del S.O. y la corriente de marea entrante, forzó sus velas y arrumbó hacia la cadena, pasó a la vanguardia de la línea soportando un vivísimo fuego, rota la cadena fondeó a medio tiro de fusil de Las Cruces abriendo un vivo fuego de bala y metralla sobre la Batería enemiga obligando a su dotación a abandonar el campo, cubierto de cadáveres.

Los buques enemigos fondeados con codera, largaron sus anclas y se retiraron hacia el cerro La Pólvora.

Nuestras "Cañoneras" terminaron de romper la cadena largándola a fondo.

La "Libertad" intenta fondear a popa de la "Presidente, pero pierde el ancla y está a punto de ser arrastrada, al fin logra aguantarse y en esa posición bate

con su artillería a una columna enemiga que intenta llegar a Las Cruces.

A 18h 00m desembarca la Guarnición de la "Peruviana" al mando del Guardiamarina don Manuel Villar y se apodera del Fuerte Las Cruces, clavó sus piezas, destruyó sus cureñas y vuela el Fuerte trayendo a bordo lo utilizable. Durante la noche hubo un lento fuego de cañón entre las baterías de tierra y los buques y cambió de fuego de fusil entre las "Lanchas Cañoneras" y las tropas atrincheradas en el Astillero.

Una de nuestras "Cañoneras" al mando del Alférez de Fragata don José Manuel Pérez fue arrastrada por la fuerza de la marea entrante hacia el Daule combatiendo toda la noche con tropas de tierra, muriendo en el combate su Comandante el Alférez Pérez y un tripulante. A 08h 00m del 23 de noviembre se reunió con la Escuadra.

La situación de las Fuerzas al empezar el segundo dia del combate

Nuestras naves se mantienen fondeadas, pues la marea no les permite maniobrar.

Las posiciones Grancolombianas

En el muelle delante del edificio de la Aduana, una Batería de cuatro cañones, una Batería de tres cañones en la ladera del cerro La Pólvora, una Batería de dos cañones situada en la Plataforma flotante al norte de la ciudad Vieja el Bergantín Adela con dos cañones acoderado a la orilla cerca de la Aduana y de la Batería ya mencionada, allí instalada.

Desde el amanecer del 23 de Noviembre de 1828, las fuerzas enemigas abrieron fuego, que fue contestado por las naves peruanas desde su fondeado, pues la marea no les permitía maniobrar, pero a pesar de su mala posición la fragata "Presidente" logró acallar la batería de la Aduana y hundir a la "Adela" a 10h 00m.

A 12h 00m del 23 de noviembre se reorganizan las fuerzas Navales colombianas, la "Guayaquileña" con dos cañones y la "Goleta" con dos cañones, avanzan por la ribera hacia el cerro La Pólvora y apoyándose en la Batería que allí había, formaron una línea y abrieron fuego contra la Escuadra peruana. A 15h 00m con la marea pudieron maniobrar los buques peruanos, abriendo fuego contra la Batería del Muelle, de la Pólvora, de La Planchada y de las naves acostadas a la orilla, resultando de este combate: la Batería del Muelle destruida, la"Guayaquileña"desmantelada retirándose con sus dos "Cañoneras" hacia el Estero del Daule donde tuvieron que vararse, la "Goleta" y sus dos

"Cañoneras" quedaron destrozadas y se rindieron arriando sus Pabellones, momento en que el Almirante ordena el "Alto el Fuego" para las naves, y su concentración para las Baterías de Tierra.

En tierra quedan solo las Baterías, de La Pólvora, de la Planchada y un cañón en el muelle donde se hundió la "Adela" por lo que el Almirante ordena que solo continúen en acción los cañones de los portalones de popa de la Fragata "Presidente" y de la Corbeta "Libertad" contra las Baterías de tierra, quedando estas silenciadas a 19h 00m.

Siendo las 21h 30m del 23 de noviembre y viendo el Almirante Guise que habían sido destruidas todas las defensas de la playa y no desando causar mayor daño a la población ordenó el "Alto Fuego" y la concentración de los buques en el fondeadero de Las Cruces.

La situación apreciada por el Almirante, fue a pesar de haber silenciado por dos veces el fuego enemigo, que las fuerzas colombianas que en Guayaquil mantenían el orden serían capaces de aplastar cualquier posibilidad de desembarco y para ver si había alguna posibilidad de efectuarlo, le encargó esa misión al Teniente 1° Don Roberto Mayhlijohn, (el nombre de este teniente es escrito diferentemente de acuerdo a los historiadores que he consultado; Miklejohn, Miklejohn y Mayhiljjohn que es como aparece en los documentos del archivo Mariátegui, hoy en el archivo Histórico Naval) que al mando de la Cañonera de la fragata "Presidente" se dirigiera a tierra, en efecto, a 22h 00m desatracó del costado de la Fragata llevando tropa, pero en las cercanías de tierra, recibió nutrido fuego que hirió de muerte al teniente Mayhiljohny, mató a nueve hombres causando muchos heridos, la "Cañonera" se bate en retirada y regresa a bordo.

Después de esta fracasada toma de información, Guise decidió ir al fondeadero de Las Cruces, donde estaban los buques, pero aproximadamente a 02h 00m del 24 de noviembre debido a una mala maniobra el buque varó a la cuadra del astillero en 12 pies cuando la Fragata calaba 20 pies.

La noche era clara y el buque estaba cerca a tierra de lo que aprovechó el enemigo en trasladar un cañón de 24 libras colocándolo en un lugar donde no pudiera ser batido por la artillería de la Fragata abriendo el fuego a 06h 00m, el que duró cinco horas.

Desgraciadamente por estar en marea saliente las unidades que estaban fondeadas en Las Cruces no pudieron auxiliar a la Fragata.

Al empezar la pelea la Corbeta "Libertad" que había estado durante la noche

preparando los tacos y cartuchos para el próximo combate, estuvo lista para zarpar en ayuda de la "Presidente" que durante la noche había recibido más impactos que en todos los combates anteriores, pero ninguno en la obra viva.

A 009h 00m la fragata empieza a flotar, la Corbeta se aproxima y empieza a combatir con el cañón mientras la "Presidente" maniobra para zafar.

Al empezar la vaciante la Escuadra se dirige hacia Las Cruces pero continuó disparando para batir al cañón que en su último disparo impactó en el pecho del Almirante matándolo.

De acuerdo a las disposiciones de Guise lo sucedió en el mando el Teniente 1° Don José Boterín Comandante de la "Libertad" quién se trasladó a bordo de la"Presidente" y ordenó fondear en Motorrillas.

Boterín de acuerdo con las disposiciones de Guise continuó con el bloqueo de Guayaquil, cortando las comunicaciones y dando golpes de sorpresa para aumentar el descontento contra Bolívar con el objeto de reducir la Plaza de Guayaquil.

Como consecuencia de estas incursiones se sublevaron las poblaciones de Babahoyo y Daule.

Boterín cumpliendo lo dispuesto por Guise, embarca el cadáver del Vice-Almirante en el Bergantín "Guadalupe" amortajado con el hábito franciscano y para su conservación fue introducido en un tonel con ron y colocado en el alcázar de la nave teniendo a su lado Guardia de Honor durante el viaje, en Paita se desembarcó a los heridos durante los combates de Guayaquil y se trasladó a la fragata "Joven Corina" el cadáver de Guise para llevarlo al Callao, efectuándose los funerales en Lima el 28 de Enero de 1829 y dándole sepultura en el Cementerio Presbítero Maestro, de donde, durante el Gobierno del Señor Leguía fue trasladado al Panteón de los Próceres, donde lo he podido ver muy bien conservado, con sus facciones perfectas y en su hábito franciscano.

El 1° de febrero de 1829, Illingword Jefe de la Plaza de Guayaquil, de parte de Colombia firmó la Capitulación de la Plaza ante Don José Boterín Comandante de la Escuadra peruana, este documento es firmado también por Hipólito Bouchard que habiendo sido nombrado Comandante General de la Escuadra y llegando a Guayaquil mientras se discutía la Capitulación, tuvo la delicadeza de no intervenir en la negociación empezada por Boterín.

De acuerdo a las estipulaciones del documento, las tropas Grancolombianas

se retirarían al Daule, ingresando a Guayaquil una Compañía del Batallón Ayacucho al mando del Capitán Negrón nombrado Comandante Militar de la Plaza, quien tomó como botín de guerra todas las armas, buques y Lanchas Cañoneras que estaban en el Apostadero, cuyo inventario pasó a las Fuerzas de Ocupación.

Consecuencias

Bajas peruanas

Durante los combates del 22, 23 y 24 de Noviembre de 1828, murieron: el Alférez de Fragata Don José Manuel Pérez Oblitas, el Teniente 1° Don Roberto Mayhiljohn, y el último día, el Vice Almirante Don Martín Jorge Guise, además, once marineros y soldados y 56 heridos entre marineros y soldados.

La Fragata "Presidente" recibió 89 impactos de cañón en el casco, arboladura y jarcia.

La Corbeta "Libertad", 23 impactos de cañón.

La Fragata "Presidente" ha disparado 2750 tiros de cañón y 6000 de fusil.

La Corbeta "Libertad" ha disparado 530 tiros de cañón y 2300 de fusil.

La Goleta "Peruviana" ha disparado 56 tiros de cañón y 80 de fusil.

En el orden táctico

Fueron destruidos todos los elementos de defensa de Guayaquil, así como las naves de guerra y Lanchas Cañoneras que constituyeran la Escuadra del Pacífico de la Gran Colombia.

En el orden estratégico

El Perú adquirió el dominio del mar, cortó las comunicaciones, impidió que el teatro de operaciones del sur de Colombia pudiera recibir refuerzos ni apoyo logístico, perdió la Plaza de Guayaquil quitándole al enemigo una fuente de recurso y amenazando el flanco derecho del eje Quito-Cuenca.

En el orden político

Se había dado a Colombia un fuerte golpe moral para la continuación de la guerra y con peligro de perder la provincia de Guayaquil y Azuai donde había gran influencia peruana.

Ocupación de Guayaquil

Las Fuerzas Navales a órdenes de Boterín se habían incrementado con las unidades que el 31 de Diciembre de 1828 protegieron el convoy que llevó las tropas a órdenes de Gamarra a Paita, contando la Escuadra bloqueadora con las siguientes unidades: Fragata "Presidente", Corbeta "Libertad" y "Pichincha" y las Goletas "Arequipeña" y "Peruvian", además ocho "Lanchas Cañoneras".

Después de los combates del 22, 23 y 24 de noviembre los colombianos habían reflotado a la "Adela" que la usaron como batería flotante acostada a la orilla.

La Goleta "Guayaquileña" y el Bergantín "Potrillo" que los habían regresado del estero Salado donde se habían varado, así como algunas Lanchas Cañoneras.

Además habían reacondicionado los cañones de la Batería Las Cruces reforzando la defensa de la Plaza con 22 cañones colocados en la orilla.

El Coronel O'Leary y el Jefe del Apostadero Capitán de Navío Wrigth prepararon un brulote usando dos pequeñas embarcaciones "Caupolicán" y "Serafín" con las que pretendieron atacar a las naves peruanas y en la mañana del 6 de diciembre de 1828 fueron remolcadas por el Bergantín "Potrillo", el resultado fue un fracaso.

El Teniente 1° Don José Boterín, Comandante General de la Escuadra desde la muerte de Guise decidió estrechar el bloqueo y mas aún con el aumento de la Fuerza Naval en los primeros dias de Enero de 1829 decidió atacar la ciudad por segunda vez si no se le entrega.

El 13 de Enero intimó la rendición de la Plaza haciéndole entender al Jefe de ella, General Illigrot la responsabilidad que tenía de exponer a una ciudad de madera casi ya sin defensa a ser incendiada y destruida, Illingrot accedió a la rendición, pero no inmediata, envió una comisión formada por los Coroneles Lizárraga y Pareja que presentaron las bases de una capitulación a los Tenientes, Comandantes de buques, comisionados por Boterín, Accuaroni y Marques.

Boterín aplazó la aceptación de los términos expuestos por Illingrot al saber que la Villa y el Cantón del Daulen se habían sublevado, así mismo el Comandante Dávalos los apoyó para poner a Illingrton en peores condiciones e imponer las condiciones de la Capitulación, el Jefe de la Plaza volvió a enviar a sus comisionados y se firmó el Convenio el 19 de enero de 1829 a bordo de la Goleta de Guerra "Arequipeña".

Misiones navales durante la ocupación de Guayaquil

Durante estos días nuestras "Lanchas Cañoneras" capturaron a otras embarcaciones con 200 soldados que iban a atacar a nuestra guarnición de Samborondon.

Debido a la hostilidad que había en las poblaciones aledañas a Guayaquil contra Bolívar y los suyos, el General Illingrot se vió obligado a evacuar Daule abandonando armamento que de acuerdo a la capitulación debió entregarlo y lo había sacado; cuatro cañones de 18 libras, 600 fusiles y munición, todo lo que fue arrojado al río, rescatándolo nuestras "Lanchas Cañoneras".

La Goleta "Arequipeña" transportó tropas para apoyar a las poblaciones cercanas a Guayaquil que protestaban contra la Dictadura de Bolívar.

Informado Bouchard que el Bergantín "John Cato" se había convertido en una verdadera pesadilla en toda la zona norte del Perú hasta Panamá, dispuso su búsqueda, poco después se enteró que la Goleta colombiana "Tipuani" lo había apresado y conducido a Panamá.

En el Astillero de Guayaquil, con operarios del lugar por disposición de Bouchard se repararon nuestros buques.

Nuestras "Lanchas Cañoneras" mantenían vigilancia y protegían a las tropas transportadas por la "Arequipeña" a San Borondón y el 25 de Abril de 1829 fueron atacadas por fuerzas al mando del General Flores produciéndose un fuerte cañoneo a las 8 de la noche en cuyo encuentro tuvimos 7 marineros muertos y 2 soldados de la Columna del Coronel Bustamante, nuestras tropas tuvieron que replegarse a Baba.

El Bergantín "Congreso" que navegaba en búsqueda de la "Jhon Cato" capturó el 3 de Abril a la Goleta mercante colombiana "Jesús" que fue conducida a Guayaquil por el Guardiamarina Don Antonio Doygararte.

Bouchard emplea a las Goletas de guerra "Arequipeña" al mando del Teniente 1° Don José Boterín, la Goleta de guerra "Guayaquileña" al mando del Teniente 2° Don Ignacio Mariátegui, que había comandado la Fragata transporte "Monteagudo" conduciendo tropas del Callao a Guayaquil con escala en Paita, estas dos naves debían buscar y apresar a la "Tipuani", los resultados fueron negativos.

Misión encomendada al Teniente 2° Don Ignacio Mariátegui

En esta fase de la Historia Naval los datos son confusos, los historiadores

anotan los mismos hechos, pero dan como actores a diferentes personas, aquí, valiéndome de documentos, de la Historia General del Perú de Rubén Vargas y de la Historia Militar del Perú de Dellepiani expondré estas versiones.

El 19 de febrero de 1828 obtuvo la efectividad como Teniente 2° Don Ignacio Mariátegui nombrándosele Comandante de la Fragata "Monteagudo", esta Fragata fue construida en Inglaterra, siendo destinada como transporte, y aunque en buen estado, fue necesario abastecerla y preparar sus entrepuentes para la cabullería y almacenes para víveres.

En Guayaquil el General Necochea había revelado al Coronel Prieto como Comandante General de la Plaza.

Del Callao salieron en convoy, la Corbeta de guerra "Pichincha" que pasó a la Armada del Perú después del combate de Malpelo estaba al mando del Teniente 1° Don Alejandro Accuaroni y la Fragata "Monteagudo" al mando del Teniente 2° Don Ignacio Mariátegui, y el 17 de Abril fondearon en Paita, de este puerto zarpa la Fragata "Monteagudo" para Guayaquil para ponerse a órdenes de Bouchard quien le ordenó para que cruzara la costa de Guayaquil a Manabí limpiándola de lanchas y buques enemigos; –Esta es la versión de la Historia Marítima.

Rubén Vargas en su Historia General, refiere: La Escuadra mientras tanto no había permanecido inactiva Bouchard mandó a Mariátegui cruzar la costa de Guayaquil a Manabí en la "Arequipeña" y a Boterín en el "Congreso" y la "Macedonia" con Accuaroni, de este punto a Panamá.

El primero –Mariátegui– auyentó las lanchas enemigas, y el 22 reunido con Boterín se dirigieron a Panamá. Allí apresaron a la Goleta mercante "Jesús Nazareno". cargada de reses, que llevaron de Chiriquí a Choco de donde fue enviada a Guayaquil con el Guardiamarina Doyudarte.

Mariátegui quedó haciendo aguada y Boterín continuó el bloqueo en la costa no habiendo recibido la orden de suspenderlo, que diera Salazar y Baquíjano el 1° de Marzo.

El 7 de Abril salió en busca de la "Arequipeña" y en convoy se acercaron a Panamá, no obstante el fuego que se les hacía desde tierra, Boterín y Mariátegui se apoderaron del "John Cato", que hacía poco había sido apresado por la Goleta colombiana "Tipuani", era la nave que había apresado en Lambayeque al Bergantín "Rímac" y a la Goleta "Joaquina" y que, persiguiendo al "Rímac" había tenido que abandonar la caza a la altura de Paita, hacia el 26

de Marzo; Mariátegui recibió orden de perseguirla y con el mismo objeto salieron de Paita el Bergantín "Adela" y la "Peruviana".

La Historia Militar del Perú, del General Don Carlos Dellepiani, refiere: mientras se realizaban las operaciones terrestres, la Escuadra peruana a órdenes de Bouchard con Mariategui y Boterín mantenían el bloqueo hasta Panamá, capturaban las naves enemigas mercantes y armadas en guerra que hallaban en su camino, llegando su espíritu de empresa hasta arrancar de manos de los colombianos un Bergantín inglés capturado por contrabandista, el "John Cato", hazaña que se realizó bajo los fuegos de los castillos de Panamá.

Incendio de la Fragata "Presidente"

La Fragata "Presidente" en la que el Vice Almirante Guise y el Teniente 1° Boterín grabaron páginas gloriosas para la Marina de Guerra del Perú no terminó en combate, los proyectiles que la hirieron estando varado, solo la hirieron, no pudieron con la noble nave todas las Baterías de Guayaquil en los tres días de combate, pero terminó su noble vida una imprudencia y la falta de organización para una emergencia.

Nota

El documento que transcribo es el Parte que elevó Bouchard y se encuentra en "Archivo Mariátegui", hoy en poder del Archivo Histórico Naval.

República Peruana

Comandancia General de la Escuadra

Corbeta "Libertad", Guayaquil, Mayo 20 de 1829

Al Señor Secretario General de su Excelencia Presidente Coronel Don Mariano Castro Taboada

El corazón se me horrorisa al verme en la suma necesidad de anunciar a U.S. para que ponga en el conocimiento de S.E. el Presidente de la República, la catástrofe que sucedió el día 18 de este mes a las once y tres cuartos del día, cual es el incendio de la Fragata "Presidente" de mi mando.

En dicha hora el Maestro de Víveres siendo costumbre que se saque el aguardiente que se reparte a la tripulación y desgraciadamente después de haber sacado la porción que necesitaba, y por un descuido dejando derramar

en el entre-puente una corta cantidad de dicho aguardiente, se le cayó la vela que tenía dentro de un farol de talco que se hallaba descompuesto por el continuo uso que se hacía de él, dejándola caer en el mismo sitio donde se había derramado éste. Fue suficiente esto para que al momento se encienden, y sin mas precauciones y el terror que le produjo el incendio, lo desamparó y a las personas que lo ayudaban, alarmado por los gritos de fuego toda la tripulación y oficialidad de abordo al grito de fuego, se arrojó al punto donde se hallaba el incendio, y no encontrando abajo mas que al piloto de la Fragata A. Greeffins que estaba dentro de su camarote y que al momento viéndose preocupado en cuanto sea posible para apagar el fuego; era tanto el terror y la sorpresa que les causó a toda la tripulación que en el término de un cuarto de hora, toda, tanto en los botes como arrojándose al agua me dejaron solo a bordo sin más compañía que el citado A. Greeffins y un muchacho de Cámara del servicio de los Oficiales que se había quedado atónito sin poder moverse, impedido por una mampara por una parte, y por el fuego por otra; en estas circunstancias me ví en la necesidad de pasar al otro lado del fuego y salvar a ese muchacho para que no fuese abrasado.

Desamparado de toda clase de auxilios subí encima de la batería donde el fuego había penetrado mas de la mitad del buque y no encontrando a nadie a quién auxiliar me vi en la necesidad de tirar uno de mis baúles al agua y que se auxiliase con el dicho baúl encima del agua.

No satisfecho con esto volví otra vez dentro de las llamas que se hallaban en la batería, mas esto me fue impedido por el fuego que ya con fuerza había tomado posesión de la primera cubierta de la Fragata.

Balanceando mi espíritu en estas circunstancias, si me hubiese sido mejor dejarme consumir por el fuego o de salvarme consideré al momento el inmenso peso que gravitaba sobre mi cargo y responsabilidad como Comandante en Jefe de la Escuadra, me decidí pasar por el jardín de estribor de la fragata y procurar algún bote que viniese en mi auxilio o cualquier pedazo de madera que pudiera salvarme en virtud de no saber nadar, mas no encontrando mas a mi vista que una multitud de hombres que se iban salvando en mi bote que se hallaban con el Segundo Comandante, Don Guillermo Prunier hallándose a distancia de media cuadra, llamando para que viniesen en mi auxilio, al cual con bastante temor de aproximarse a la fragata, tanto por la explosión de la pólvora e incendio que se repartió por todas partes, como por el fuego de las piezas que se hallaban cargadas de metralla, las que a cada momento disparaban hasta concluirse todas.

En este pesado trance me determiné arrojarme al agua, como efectivamente me arrojé, no dejando un solo hombre a bordo, y me salvó el mismo bote que

con tanta instancia había llamado, y sin mas auxilio de ninguno de los botes de la Armada ni de los otros buques que se hallaban fondeados en este mar, lo mismo las lanchas que se hallaban en la orilla del río y solo un bote de la Corbeta "Libertad" que tuvo a bien su comandante Don Juan Elcorobarrutia mandar para que me auxiliasen, una inmensidad de marineros y soldados que se hallaban encima del agua y que varios de ellos de la primera clase perecieron desamparados de la población de Guayaquil temerosos del daño que les podría hacer la explosión de la pólvora.

En este triste acontecimiento y desgraciado suceso para el Perú, que obligó a pasar a bordo de este buque a partir apenas lo fuesen recojidos tanto los que se hallaban encima del agua como los que tuvieron la felicidad de salvarse a tierra, oficiando al Señor Comandante General del Departamento para que fuesen recojidos y puestos en seguridad la tripulación que pertenecía a la Fragata.

Verificado que fue al momento, ofició por segunda vez para que se nombre un Oficial como Fiscal para que se forme la sumaria y de este modo ver si se podría descubrir alguna cosa que fuese cometido de intento, nombrado el Capitán de Fragata y del Puerto don Manuel Quimper quién se ha escusado tanto por su edad como por el poco o ningún auxilio que ha dado por su parte.

He dicho al Señor Comanante General del Departamento y la escusa del Capitán de Puerto, y nos hallamos en este estado sin saber que determinación se tomará para el efecto.

Tengo reunida a toda la tripulación a bordo de la corbeta"Libertad" y "Bergantín" "1° de Febrero", y mañana sin falta formaré una máquina sobre dos balsas y procuraré con todo empeño salvar toda la artillería de la Fragata y cuanto estuviese a mi alcance yo no omitiré trabajo para salvar todo lo que se pueda.

Este desastroso acontecimiento me obliga a no omitir..... como había..... trabajo que voy a emprender lo mismo que para.....de esta Plaza de convenir con el Señor Comandante General del Departamento.

Es cuanto puedo notificar a U.S. de este desgraciado suceso, para que por su conducto lo eleve al conocimiento de S.E. el Presidente de la República para que dicte las providencias que pareciesen mas oportunas, suscribiéndome de U.S.

Su atento y obsecuente servidor

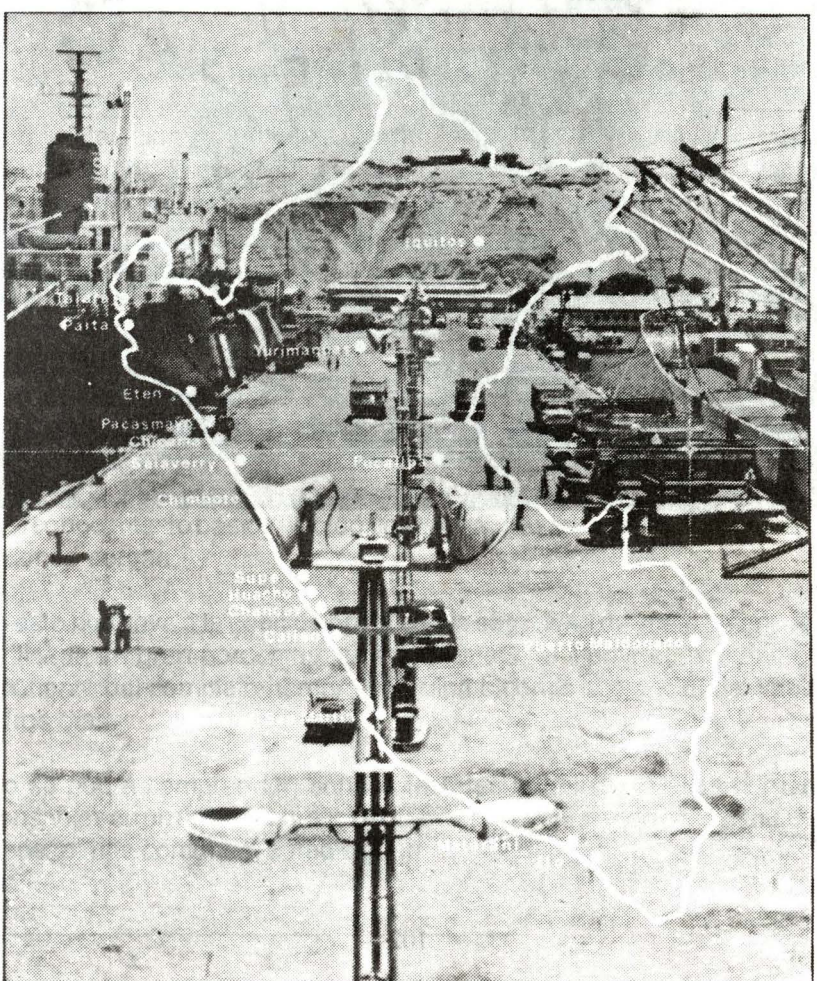
Hipólito Bouchard.

ENAPU S.A.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

TALARA	GENERAL SAN MARTIN
PAITA	ILO
ETEN	SUPE
PACASMAYO	MATARANI
CHICAMA	CALLAO
CHIMBOTE	IQUITOS (Fluvial)
SALAVERRY	YURIMAGUAS (Fluvial)
CHANCAY	PUCALLPA (Fluvial)
HUACHO	PUERTO MALDONADO (Fluvial)









Medicina Aeronáutica e investigación de accidentes de aviación

Capitán de Fragata SN. (MA) Oscar Butler Blacker

Siendo la Medicina Aeronáutica una especialidad Médico Naval se afronta, analiza, investiga y resuelve los problemas médicos que surgen de las actividades aéreas, del ambiente que los rodea y actividades conexas podemos decir que el valor de esta especialidad dentro de una Fuerza Armada moderna es un mandato básico para establecimiento del apoyo directo a la capacidad de combate de nuestras instituciones castrenses manteniendo a sus dotaciones totalmente operativas psicofísicamente.

Considerando el progreso alcanzado por la Aeronaútica moderna el cual obliga a los pilotos a desarrollarse en un medio implacable con la vida, salvo que se disponga de elementos adecuados de protección, es obvia la importancia de ésta especialidad no sólo para el cuerpo médico aeronáutico sino también para el conocimiento básico fisiológico aeronáutico para las que componen las dotaciones aéreas.

Todo esto nos lleva a la conclusión de que la seguridad de vuelo se encuentra garantizada en gran porcentaje en la que atañe al elemento humano como componente del complejo hombre-máquina binomio sustancial del vuelo en nuestros días.

Como se podrá comprender, son los factores humanos, "Fallas humanas", responsables en un 80% de los accidentes de aviación, siendo porcentualmente las causas más comunes, como siguen:

a) Causas psicológicas, conductas o actitudes antiprofesionales	47%
b) Error de juicio visual	19%
c) Técnica deficiente de vuelo	21%
d) Decisión o juicio equivocado en vuelo	5%
e) Selección de una operación equivocada	6%
f) Falla desconocida por fallecimiento del piloto	2%

Es así que la completa compresión de los accidentes de aviación en la mayoría de los casos exige el total conocimiento de los elementos ambientales, del comportamiento en las relaciones sociales, psicológicas, patológicas, asi como también de la efectividad del equipo protector, la vestimenta utilizada etc., con este fin, el cirujano de vuelo, que actúa en coordinación con los miembros de la Junta de Investigación, deberá cumplir las metas definidas en los manuales correspondientes.

El Cirujano de vuelo con su entrenamiento especializado contribuye con una parte clave en las deliberaciones de la Junta de Investigación de Accidentes de la cual es miembro permanente. La misma observación y atención a los detalles que se enfatizan constantemente a través del entrenamiento de un cirujano de vuelo que le permite establecer el diagnóstico en un caso médico-cirujano difícil se deberán aplicar en cada accidente para determinar factores etiológicos similares. La investigación de accidentes es fundamental, un problema difícil de diagnóstico diferencial. El aprovechamiento final de toda esta dependerá del ingenio del cirujano de vuelo que conforma la Junta de Investigación de Accidentes.

Como se podrá observar la responsabilidad principal para reducir el número de accidentes que están dentro de esta categoría descansa firmemente en el Cirujano de Vuelo, ya que este tipo de accidentes abarca principalmente aquellos factores en los que ha recibido capacitación científica y profesional. Por lo tanto es capaz de estimar la eficiencia de rendimiento de la máquina humana y el rol que debe desempañar.

Factores sociológicos, psicológicos y fisiológicos

Existen dos enfoques generales que podrán hacerse para la investigación de estos elementos en un accidente de aviación. El primero involucra una re-

construcción de la situación que confronta el piloto y que dio como resultado el accidente.

El segundo enfoque de antecedentes del piloto antes de sucedido el accidente, datos que pudieran explicar o aclarar las acciones o errores que cometió y dieron como resultado el accidente. Ninguno de estos factores es simple, el primero será más sencillo si el piloto aún vive y puede explicar el detalle, todo lo que sucedió antes y durante el accidente.

Sin la presencia del piloto, la reconstrucción es difícil pero generalmente es posible al reunir una cantidad de detalles. Este estudio incluirá todo, desde las dificultades financieras del piloto hasta las transacciones que pudiera haber hecho, sus preocupaciones, inquietudes, alteraciones y posibles dolencias, es decir, todas las previas al accidente.

Un ejemplo de algunos de los puntos salientes que deberán abarcarse, se presentan a continuación:

1) Experiencia, total, experiencia en el tipo de aeronave, experiencia en el tipo de vuelo o maniobra realizada, posibilidades de interferencia en el entrenamiento.

2) Situación física en el momento del accidente; es decir, clima, altitud, presurización, temperatura, empleo de oxígeno, etc.

3) Establecer una medida de fuerza inmediata en piloto. En condiciones de emergencia o alertas existentes, tales como fuera de control, pérdida de instrumento, bajo de combustible otro avión en el área.

4) Determinar el número de horas de trabajo y de sueño en las últimas 24 horas, agudeza visual y auditiva, tiempo de reacción, azúcar en la sangre, pérdida de instrumentos, grado de alcohol, etc.

   Esto para poder medir la condición física del piloto y/o su capacidad para soportar la fatiga.

5) Encontrar evidencias en cuanto al tono emocional del piloto al momento del accidente, es decir, ansiedad, cólera, frustración, etc. Para obtener una medida del estado mental del piloto impuesto por la fatiga.

6) Verificar la estructura de la personalidad es decir determinar la reacción esperada del piloto bajo las condiciones impuestas en los párrafos del 1 al 5.

7) Revisar someramente la cabina del piloto tomando en cuenta al análisis anterior y determinar si hubo alguna deficiencia.

Todo el proceso de investigación del accidente constituye un diagnóstico diferencial de todos los miembros de la Junta de Investigación de Accidentes, el Cirujano de Vuelo ha tenido entrenamiento especial en este proceso. En la Medicina Clínica, podría estar involucrada una vida, en los accidentes de aviación, posiblemente cientos de vidas, millones de dólares en aeronaves, y el alistamiento de la Marina podrá depender de la habilidad y rapidez del diagnóstico y su tratamiento.

En estos accidentes de aviación, la información deberá ser colocada en manos de organismos que pudieran ejercer acciones correctivas. Así pues, es fundamental que la Junta de Investigación de Accidentes presente un informe de los hallazgos; al igual en medicina, un diagnóstico no fundamentado en sí, es necesario una historia clínica completa, hallazgos de laboratorio y consultores especialistas comprometidos, etc.

La investigación e informe de un accidente de aviación requiere de la documentación y presentación de esta información en forma adecuada y coherente.

Examen realizado por el Cirujano de Vuelo luego del accidente

Las Instituciones Militares conjuntas y las civiles (OACI) han acordado normalizar el examen y procedimientos de laboratorio realizados por los miembros de la J.I.A. a los miembros de la tripulación involucrados en un accidentes de aeronave.

El examen deberá ser muy completo, con especial énfasis en aquellas áreas que podrían ser pertinentes a la causa del accidente.

Deberá supervisar el trato y manipuleo del personal que debe ser sacado del avión para evitarle más daño corporal.

Una de las principales responsabilidades del Cirujano de Vuelo que investiga el accidente de aviación es el supervisar rápidamente, bajas involucradas y notificar al Departamento Médico u Hospital más cercano para que estas se encuentren en alerta, esto permitirá al Personal Médico tomar los pasos necesarios o cancelar el alerta.

Se deberá hacer estos exámenes a los miembros de la tripulación y de indicarse, también a los pasajeros. Se deberá tomar Rayos X de la espina dorsal a todos los miembros de la tripulación que hayan salido expulsados o que

hayan sufrido lesiones que pueden afectar la columna vertebral.

Se tomarán muestras de sangre en cantidad suficiente para determinar el grado de alcohol en la sangre, monóxido de carbono, medicamentos ingeridos (tranquilizantes, antihistamínicos), hemoglobina, hematocrito y otros exámenes que podrían realizarse posteriormente durante la investigación.
Este remanente de sangre deberá mantenerse refrigerado cuando menos por 90 días después del accidente.

Se realizarán bosquejos y fotografías de tal manera que se indique la ubicación de los escombros y la posición de cada cuerpo en relación con estos, luego se colocarán a los fallecidos en bolsa de caucho y etiquetados cada una.

Los cuerpos serán identificados por números hasta que se establezca la identificación definitiva.

Como tal el Cirujano de Vuelo hará su contribución tanto como miembro activo como especialista, cuyo entrenamiento y experiencia lo convertirán en uno de los miembros más valiosos de la Junta.

El Cirujano de Vuelo deberá dirigir sus esfuerzos hacia el establecimiento de hechos y no tratar de justificar cualquier teoría.

Examen anatomopatológico en la investigación de accidentes de aviación.

La patología aeronáutica consistirá en la aplicación de técnicas y métodos en patología general aplicadas a este medio.

Existe un manual de necropsias donde se encontrarán las guías técnicas relacionadas con este problema (Flight Surgean Manual).

En este informe anatopatológico se deberá incluir los siguientes datos:

a) La fecha y hora local del accidente

b) Ubicación del accidente incluyendo latitud y longitud

c) Modelo de aeronave

d) Descubrir el daño del avión

e) Narrar en forma concreta el accidente

f) Determinar factores probables de la causa

g) Identificar a todas las personas fallecidas, dando detalles de lesiones y diagnóstico probables, cicatrices particulares.

h) Tipificar si hubo algún hallazgo, el tipo probable de accidente que podría haber ocurrido o si ha sido causada debido a ella.

i) Grupo sanguíneo, odontograma, huellas dactilares.

j) Examen general anatopatológico.

Por último el Médico Aeronáutico deberá presentar los comentarios, análisis y recomendaciones de los problemas, dificultades y definiciones que han sido observados anteriormente en la investigación del accidente de aviación.

EL SER HUMANO COMO FACTOR DECISIVO

Como se podrá descubrir de todo lo anteriormente dicho - factor se encuentra ligado en gran porcentaje a la falla o "error humano" y dentro de ellos las perceptivas son los que suelen llamarse "ilusiones", y son áreas tan vividas que el piloto duda de sus instrumentos antes que sus sensaciones propiceptivas. Es cierto que sólo ese adiestramiento puede aportarle al piloto las habilidades suficientes para diferenciarlas y creer definitivamente en los datos del tablero y orientarse sólo por ellos. Pero también es cierto que en determinadas circunstancias ansiógenas cualquier sujeto tiende a refugiarse instintivamente en los lugares más familiares o sea tiende a regresar a un estadío de desarrollo ya superado, pero que en otras circunstancias resultaba una reacción eficaz pero en los que está viviendo sencillamente son anacrónicas y por lo tanto equivocados.

Es decir que cuando el piloto se encuentra ante una situación de sumo stress de cualquier etiología experimentará una disminución de las habilidades adquiridas recientemente, como es, el vuelo por instrumentos y computarizará las anomales informaciones que recibe de sus receptores sensoriales, con la cual sufrirá lo que se denomina "Desorientación Espacial" entidad gnosológica que debe interpretarse como que el piloto falla en la apreciación de la posición en el espacio, movimiento y actitud de su aeronave respecto aquel sistema de coordenadas ya mencionadas como son: El horizonte terrestre y la vertical gravitacional que se encuentra en el panel de la cabina.

Esta situación de "Desorientación Espacial" puede presentarse de dos distintas maneras: En la primera el piloto no atina a percatarse de que su percepción

de la orientación de la aeronave es incorrecta, por lo tanto hace maniobras de corrección equivocadas y termina estrellándose.

La segunda, es la más común, el piloto advierte el problema de alteración de percepción y logra corregirlo siguiendo a sus instrumentos.

Otra de las fallas humanas es la "Fascinación", que consiste en facilitar, aunque sea por instante, la atención en un sólo punto del espacio exterior y así perder momentáneamente el control de los demás. Sucede como ejemplo en la "Fascinación por el blanco" cuando en un ejercicio para tiro aire-tierra el piloto se queda fijo mirando el pique de sus proyectiles que se dirigen al blanco, sin darse cuenta del ángulo en que se encuentra, ni de la altura y cuando quiere recuperar es demasiado tarde.

No solamente el stress puede causar lo antes descrito sino también tiene otras consecuencias conductales; como son: "El error" que es una respuesta incorrecta frente a un estímulo, como accionar de la palanca de Flaps en vez de la del tren de aterrizaje. "Omisión", en el cual el piloto no responde a un estímulo por estar sobrecargado con otros; como por ejemplo el aterrizaje sin bajar el tren. "Regresión", en el cual el piloto regresa a pautas de conducta aprendidos anteriormente y que fueron superados por posteriores aprendizajes, por ejemplo las que vuelan "alas rotativas" y aviones de "alas fijas" suelen tener dificultades por la disparidad, ubicación y acción de los comandos. "Aproximación", frente a la sobrecarga de estímulos el aviador dará respuestas por aproximación y sin demasiada exactitud, tales como los datos sobre la posición y "estimado".

Todas estas conductas bajo condiciones de stress pueden manifestarse incluso una vez el estímulo ya que estos perduran un tiempo.

Como se podrá analizar, cualquier intento de prevención de errores conductales o de otro tipo no tome en cuenta la existencia afectiva del "inconciente" del piloto está condenada al fracaso, porque está mutilando la realidad antes de la estudiada.

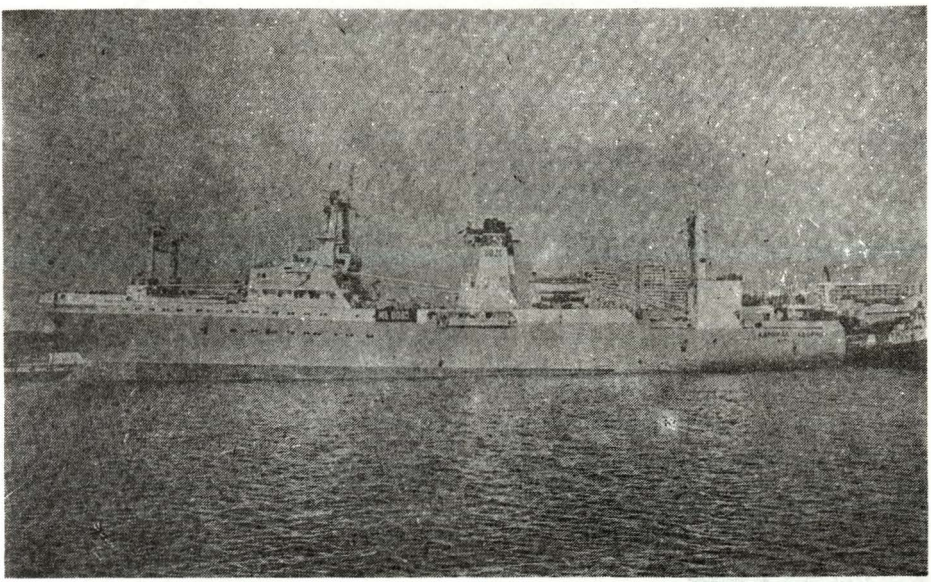
El estudio del entorno socio-económico, su ambiente familiar, sus compromisos afectivos y sentimentales, su grado de instrucción y entrenamiento, capacidad de autocrítica, su relación con sus superiores e instructores circunstanciales a dar fin a la información necesaria para tipificar el "humano-factor".

La cantidad de vidas que se pierden inicialmente son causadas por "errores de pilotaje" lo cual nos obliga a doblegar nuestros esfuerzos en procura de estructuras pragmáticas institucionadas aptos para la prevención de estas anomalías conductales, y cuando nuestras capacidades nos indican que somos

expertos en "human-factor" o sea médicos aeronáuticos encargados de esta tarea, obligación que nos convierte en el elemento humano técnico indiscutible para todos estos acontecimientos que solamente redundarán en beneficio, tanto del esclarecimiento en una Junta de Investigación de Accidentes como del hecho de prevenir que estos sucedan o reducirlos en un alto porcentaje.



La experiencia en el servicio marítimo hace la diferencia



Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima de Latinoamérica.
Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.
Presentes en sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte... además poseemos un gran almacén de viveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.
Somos representantes de la flota pesquera y de la flota mercante de la URSS con naves tipo trampa.

EXPERTOS EN SERVICIOS MARINOS
SOVINCA S.A.
OFICINA CENTRAL
Edif. Cámara de Comercio del Callao
Jr. Mrcal. Miller 450
Pisos Nº 12-13
Central Tlf.: 652568

LOGISTICA
Ship-Chandler
Av. Santa Rosa 850
La Perla Alta
Tlf.: 296689-654511

Telefax : (51-14) 652569
Telex : 25196 PE-CADIS
26083 PE- CADIS
P.O. BOX : 366

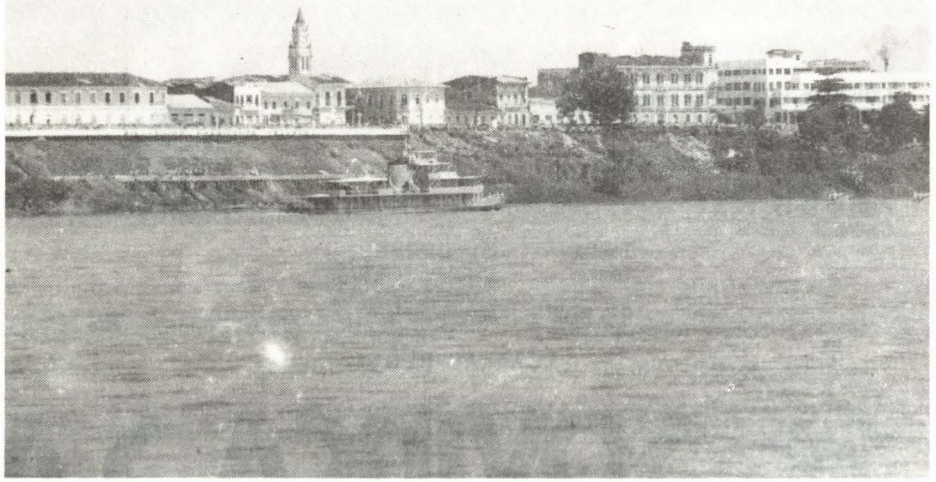
CALLAO-PERU

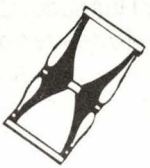
N
O E
S

SOVINCA S.A.









Visión del Amazonas, nuestro rio mar

Jesús Torres Chavera.

Es realmente grande, el de mayor curso en el mundo con 6,762 Km. de recorrido. Nace de las humildes lágrimas del nevado del Mismi en el departamento de Arequipa a 5,597 mts. sobre el nivel del mar, con un fondo que varía entre 10 y 30 metros. Al término de su recorrido a través de la mitad de América del Sur, llega a desaguar en el Océano Atlántico formando un gigantesco estuario de 400 Kms., penetran sus turbulentas aguas muchas millas mar adentro, esto, provoca una densa neblina y un pavoroso rumor, su fuerza de descarga es de tal magnitud, que influye durante el flujo de la marea, efectuando un inusitado movimiento en las masas líquidas, que se desplazan velozmente aguas arriba, principalmente en los períodos de plenilunio. A estos fenómenos se les denomina pororoca. No cabe duda, que cuando el hombre americano se asentó en el agreste bosque amazónico, conoció, remontó y se dejó llevar por estos amplios "caminos líquidos", poblando paulatinamente a grandes trechos, casi la totalidad de sus riberas.

Al llegar el hombre europeo encontró a su paso, desde aldeas a señoríos de distintas costumbres, ora belicosos, ora amigables, asi lo comenta Fray Gaspar de Carbajal (cronista que acompañó a Francisco de Orellana).En uno de estos pueblos, que mas tarde se conocería como: Aparia La Mayor, los aventureros fueron informados por su cacique Aparian, de la cercanía de un "río grande". Y es así como un 12 de febrero de 1542 Francisco de Orellana, sobrino lejano de los hermanos Pizarro, fue el primer europeo en navegar por este legendario y majestuoso río.

Originalmente la expedición se inició en el Cusco, con la participación de mu–

chísimos aborígenes que después de penosas aventuras por Huánuco, Conchucos y el Capac-Ñan o gran camino de los incas, llegan a Quito desde donde se internan al Sur hasta llegar al río Coca. Allí se dan a la tarea de construir un bergantín, al que bautizan San Pedro. Navegando río abajo logran ingresar al río Napo donde los lugareños guían a los aventureros al citado, "río Grande de muchísimo caudal", y en la fecha señalada entraron al gigante fluvial que bautizaron originalmente como Gran río de Orellana, posteriormente se le llamaría "de las Amazonas" en alusión a las mujeres guerreras de estos parajes.

Finalmente, Orellana y sus tripulantes (que construyeron otro bergantín al que llamaron "Victoria") arribaron al Atlántico y costeando, a Centro América y de allí a España.

En varias oportunidades hemos navegado a bordo de las cañoneras de la Fuerza Fluvial del Amazonas por los principales ríos que irrigan esta feraz porción de nuestro territorio,en pos de información gráfica, de allí la experiencia que hoy comentamos.

La primera vez lo hicimos desde Pucallpa hasta Iquitos y por el Marañón hasta el río Tigre, zona petrolera que originó la construcción del oleoducto Nor-Peruano, la segunda, desde Iquitos siguiendo el curso del Alto Amazonas hasta la localidad de Ramón Castilla, en el Trapecio Amazónico donde nuestro país limita con Brasil y Colombia, y finalmente, en los ríos de las inmediaciones de la capital loretana, en actividades del programa de Acción Cívica.

Siempre serán experiencias imborrables, las travesías efectuadas en este otro ámbito donde nuestra Marina de Guerra del Perú tiene jurisdicción desde 1843. En aquel año el avizor presidente Ramón Castilla, designó al C. de F. Francisco Carrasco acompañado del A. de F. José Becerra, en una expedición científica paralela a la que iniciaba el Conde francés, Francis de Castelnau para explorar la región que en esa época se le conocía como: "montaña".

En 1864 se crea el Departamento Marítimo de Loreto y es jefaturado por el C. de F. Federico Alzamora, con él llegan oficiales y tripulantes que con sus buques inician el desarrollo de este vasto territorio verde del Perú.

La navegación en río se diferencia, como es natural, de la experimentada en el mar o en el gran Lago de los Incas, el Titicaca. Diríamos que es menos "automática" en el sentido de lo poco o nada que sirven en las embarcaciones los sofisticados equipos de navegación, ya que lo que aquí prima es el ojo y la experiencia del timonel, tarea confiada a prácticos del Departamento de navegación nacidos en la zona; ellos están muy familiarizados con las muyumas (corrientes) los malos pasos, la ubicación de los bancos de arena y asta de la

forma de los rizos que forma el agua en la superficie del río. Se guían también, por los grandes árboles que sobrepasan en tamaño al resto o por algún tono diferente en la fronda del bosque de la orilla, asimismo, conocen cada tramo, recodo, isla ó afluente y hasta las mas recientes tipishcas (cauce abandonado o cerrado) del río.

Habitualmente el práctico encargado del timón se ayuda con el papiro, que es un rollo de papel donde está dibujado el perfil de las orillas de estas vías acuáticas, por donde se internan, está demás decir que son expertos nadadores. Muchas veces los hemos visto imperturbables, en las noches de repentinas tempestades eléctricas y de lluvias "diluviales", con los ojos clavados en la proa y la superficie del río, pilotando con pasmosa seguridad por el canal correcto, pareciera que navegan instintivamente. En el instante fugaz del relámpago, nos han sugerido ser, imágenes de mármol empuñando la rueda de cabillas.

Citaremos también aquí a los "nadadores" ya que en las oportunidades que por alguna circunstancia inopinada, la cañonera debiera encostar, hacen aparición al momento de la orden impartida, un reducido grupo de grumetes que son los encargados de lanzarse al agua llevando un "jivilay" atado a la espía que será hecha firme en el árbol mas próximo y apropiado, necesario para asegurar la embarcación, maniobra que no deja de tener riesgos.

Durante el día la navegación se torna distraída porque a cada instante tenemos un nuevo paisaje que admirar, por amas bandas desfilan los mas variados motivos que captan nuestra atención, desde los embarcaderos donde los lugareños cargan o descargan "peque-peques" (canoas con motor fuera de borda) o pescadores que en remanzos y cochas se encargan de sus faenas para obtener el paiche, el zúngaro y la palometa, otros cojiendo el aguaje, fruto de múltiple uso y en los barrizales donde los agricultores siembran el arroz, hasta el disfrute paradisiaco de jóvenes y niños bañándose en orillas arenadas.

En algunos tramos las márgenes del río adquieren cierta altura y es fácil distinguir claramente la estratificación del terreno, en unos casos, desde los armónicos tonos ocres, hasta los cálidos naranja y rosa intenso, como en Pucallpa, palabra que deriva justamente de los vocablos aborígenes: Puka rojo y Allpa tierra.

En la época en que las lluvias son abundantes, la corriente es tan intensa que erosiona con muchísima rapidez la orilla, que de un día para otro puede cambiar el perfil del terreno o logra abrir nuevos cauces, cargando las turbulentas aguas con todo lo que encuentra a su paso. En mas de una oportunidad, atisbando apoyados en la borda, hemos visto como gigantescos árboles des-



"Paisaje de la Selva", Camilo Blas

pués de una leve polvareda, caer pesadamente al río y ser arrastrados corriente abajo. Cuando la cantidad de árboles a la deriva es mayor, se le conoce como: palizada y son temidas por todo aquel que surca estas aguas, porque al venir casi sumergidas pueden dar con tal fuerza contra el casco de la embarcación que en algunos casos ha provocado pavorosos y trágicos accidentes. También es habitual, aunque sin peligrosas consecuencias, toparnos con grandes mantos floridos formados por lirios y lechugas de agua, plantas acuáticas que la corriente lleva al garete.

De cuando en vez, el espacio se llena de una bulliciosa gritería, son parvadas de papagayos de exuberante colorido que parecieran pincelar con los colores del arco iris el verdor interminable de la selva, pero los mas alaraquientos y que en mayor cantidad cruzan por sobre la cofa de nuestro buque, son los verdes pericos y loros, que con ágil y nervioso aleteo se internan en los bosques aledaños. Aquí estas aves son lo que en la costa vendrían a ser cormoranes, gaviotas y piqueros.

Mención especial merece otro habitante de la red fluvial amazónica, en este caso en peligro de extinción, es el delfín amazónico llamado comúnmente bufeo y aunque guarda su distancia con el hombre, se le puede ver inesperadamente, como observándonos o dando brincos en quietas cochas (lagunas). Difieren de los delfines de mar, por ejemplo, en el tamaño que es menor, su

cabeza es protuberante y la boca se le prolonga en una especie de pico dentado, el color de su cuerpo es sepia, ligeramente rosado.

Cuando se les descubre en las tranquilas cochas solitarias, donde aparecen como por encanto rompiendo la quietud del agua al emerger, dejan ondas concéntricas en el espejo de la superficie y un amigable rumor en el aire. Esta visión que tiene como escenario indistintamente, la sombra de la floresta, el verde infinito o los encandilados rojos del atardecer, brinda un toque algo irreal y mágico a quién lo contempla; lo anteriormente expresado me brinda pie para comentar sobre los relatos escuchados a bordo: En aquella oportunidad como era habitual, compartíamos la tertulia de un grupo de tripulantes en fajina en la toldilla de popa del BAP. Loreto, disfrutando del frescor que acompaña el crepúsculo, allí escuché fascinado un relato comentado con la mas firme convicción por mis interlocutores. Decían que los bufeos hembra tienen el poder de convertirse en mujeres muy bonitas que se allegan a navegantes, pescadores y hombres en parajes apartados a quienes seducen con sonrisas y halagos para invitarlos finalmente a nadar en las cochas o el mismo río. Se ha sabido que mas de uno de estos confiados enamorados, entre sonrisas y con la mirada perdida han desaparecido de este mundo en galana compañía, para siempre.

Manifiestan, que en el fondo de estas aguas existen ciudades donde habitan los bufeos y que cada enamorado que llega allí, se transforma en uno de ellos; es por esta razón que en algunas noches es posible ver el destello de luces que parpadean y también escuchar el tañido de campanas que en algunos casos aterran y en otros subyugan a quienes las escuchan. Pero es factible poder identificar a las mujeres bufeo, y es que poco mas abajo del cuello, oculto bajo la mata de cabellos, tienen el opérculo característico de los cetaceos. Poquísimos han sido los que regresaron para contarlo, porque generalmente es muy tarde percatarse de ello, pues, la víctima ya está embrujada y rumbo al fondo del río.

Meditando largamente, pensaba después: ¿no será esta la interpretación o respuesta, a las interrogantes que le plantea la naturaleza y su entorno, al habitante de la exótica amazonia?

Al aproximarse el viajero, a la capital de la Amazonia Peruana, lo primero que distingue, son los palafitos del barrio de Belén que están sobre el río Itaya, justo donde sus aguas se mezclan con las del monarca de los ríos, lugar típico por la construcción de sus viviendas que en época de creciente es necesario adentrarse en canoa, esta es una de las canteras de las futuras tripulaciones de los buques de nuestra Fuerza Fluvial.

Poco mas abajo comienza el malecón Tarapacá que es el balcón de la ciudad, al frente tiene lo que parece ser la orilla opuesta del gran río, pero en realidad es una isla formada por la bifurcación de sus aguas, se le conoce como: Isla Padre y es el balneario predilecto de los iquiteños porque tiene una gran playa de arena clara.

En el perímetro urbano se encuentra la plaza donde se recuerda al Almirante Grau, allí tiene erigido un busto. No muy lejos del centro urbano está la Estación Naval Teniente Clavero en cuya área se ubican algunas otras dependencias y un embarcadero, mas alejado está el Hospital Naval que además de prestar atención médica al personal naval, brinda apoyo a la comunidad loretana.

Encontrándonos tan alejados del mar, no imaginamos jamás en conocer al crucero Lima, mejor dicho lo que quedaba de el. En cuanto lo vimos nos llamó la atención aquel enorme casco invadido por el óxido, que recostado ligeramente sobre la banda de estribor reflejaba su silueta en el agua al borde de un acantilado, no muy lejos de la Estación Naval.

La vegetación iniciaba su asalto mimetizador, aún así nos pareció como si fuese un gran cetáceo agonizante fuera de su habitat natural, se distinguían la hélice enterrada en el fango, inmovilizada para siempre, después de haber girado millones de veces en lejanos mares. Sobresaliendo del casco, a la altura de la cuadra de estribor, se podía observar el reducto que otrora anidara una pieza de regular calibre y el escoben de la misma banda, como oscura cuenca vacía, parecía alojar el olvido.

Como se recordará el crucero o Cañonera Lima adquirido en 1889, fue el buque que transportó en 1890 los restos del héroe de Angamos, Don Miguel Grau Seminario.

Como en todas las comisiones del servicio, particularmente estas en la Amazonía nos dan la impresión de que algo de nosotros se queda por allí y al abordar el avión que nos trae de vuelta a la orilla del Pacífico, con nostalgia distinguimos desde lo alto el serpentear de muchos ríos como reptando sobre el manto verde de nuestra selva, mas por un instante, un gran reflejo del sol, como ventana hacia otro mundo nos deslumbra es ¡el Amazonas! el río mar, que nos despide.

UNIMAR S.A

AGENTES MARITIMOS

OFICINA PRINCIPAL
CALLAO–PERU
Av. Alm. Miguel Grau 1865
Telf : 65-5136 – 65-3628
Telex : 26004 - PE - UNIMAR
Fax : 653614
P.O. BOX : 259 – Callao 1 – Perú

SUCURSALES

PAITA
Calle La Merced s/n. Cdra. 3
Ofic. 1 2do. Piso Esq. Plaza Grau
Tel/Fax : 332233
Telex : 41640 PB

CHIMBOTE
Manuel Villavicencio 444
Oficina 15 2do. Piso
Telf. : 322535
Telex : 44007 PE

SUPE
Calle Callao 208
Supe Puerto
Teléfono : 97

PISCO
Demetrio Mirando 346
Teléfono : 2231
Telex : 32533 PB

MOLLENDO/MATARANI
Calle Comercio 341
Tel/Fax : 533968
Telex : 59646 PE
Casilla : 31

ILO
Jr. Abtao 449
Tel/Fax : 781660
Telex : 53796 PB
Casilla : 119



El último Paladín.

(S. M. Alberto I de Bélgica)

¡Oh joven Rey antiguo de un gran País pequeño!
En tus ojos, en tu gesto, en tu cabeza rubia,
por tu aguda frente, por tu cabeza rubia,
y de tus finos labios, se escapa una canción....

Abre los ojos: mira que te han fusilado ayer....
Siete naciones pugnan, sin ningún ideal;
siguen matando, venganza y envidia y grande y doble,
hunden siete almas dentro de un círculo infernal.

Sólo en pie, inmutable, destacas tu figura
en una actitud bella que merece el cincel:
en vano todas las armas vibrante Selva Oscura,
no vale una tranquila hoja de tu laurel.

Serenamente grande, medisteis la amenaza;
solemnemente triste, blandisteis el cetro en flor;
y como un Hombre antiguo de la española Raza,
Santisteis el pero de eso que se llama el Honor....

En Pueblo fuiste el buen niño, que entre maíones grandes,
tras de la mariposa corrió de un ideal....
El señor Don Quijote se fue contigo á Flandes;
pero esta vez le hirieron.... y en Flandes; y en Flandes

Rey loco en la de há siglos romántica locura,
Rey sabio en la arrogante y embriagadora hid;
la Europa apenas sirve de marco á tu figura....
Y el Siglo XX tiene un joven Rey David!

José Eduardo Clavijero

1915.



Los caminos del mar

Carlos Zúñiga Segura

"De agua nos engendraron a todos y de tierra; y tierra y agua son todas las cosas que nacen y se engendran" señala Jenófanes en su poema "Naturaleza de las cosas". En efecto, desde el alba misteriosa de la humanidad la imagen del agua –mar, río o lago– está presente como concepto dinámico de la vida.

En esa perspectiva, el mar en primer término, semeja una página abierta al curso de la historia, habida cuenta que al vaivén de sus olas, se asocian las imágenes cotidianas a las horas estelares, diseñándose así, la densa arquitectura suscrita permanentemente en la dura aventura de vivir.

A esa visión totalizante del mundo, los escritores llegan en la mágica travesía de la palabra, unas veces a sus orillas para comulgar en una intimidad espiritual; otras, para surcar sus caminos y entender sus calmas y furias; y dolorosamente algunas veces para quedarse definitivamente en el silencio eterno de sus profundidades.

Narciso Aréstegui, Manuel Nicolás Corpancho y José Santos Chocano son los escritores que hemos elegido para ejemplificar las afinidades entrañables de los creadores peruanos con el corpus acuático.

Aréstegui nació en el Cusco en 1826 y se constituye en el escenario de la literatura peruana como el autor de la primera novela nacional, "El Padre Horán" publicada inicialmente como folletín de "El Comercio" de Lima en 1848.

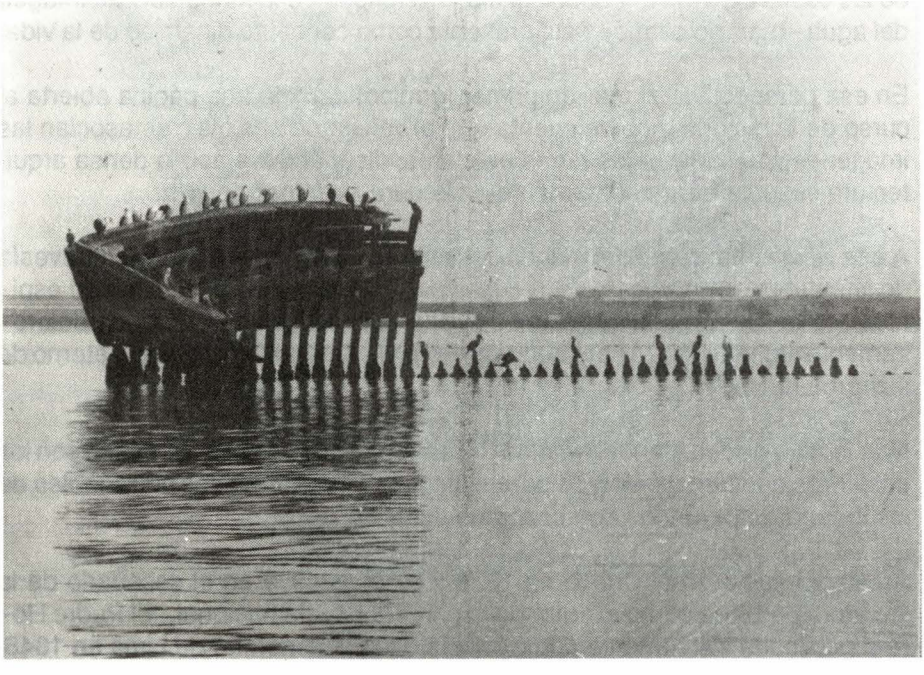
A los diez años de edad, Aréstegui escucha los comentarios en torno al crimen

cometido por el fraile Eugenio Oroz en perjuicio de la joven Angela Barreda, los relatos fertilizaron la imaginación del escritor para asumir la escritura de esta obra primigenia.

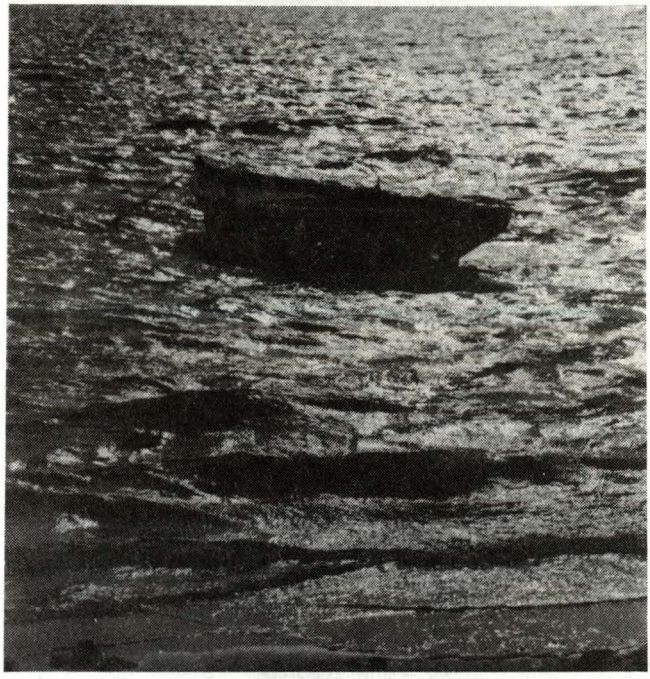
Narciso Aréstegui era abogado y militar, y en el ejercicio de esta segunda profesión llegó a Teniente Coronel. En 1869 se encontraba en Puno ejerciendo el cargo de Prefecto del Departamento, y decidiendo tomarse un descanso aborda una embarcación, la misma que se vuelca en las frías aguas del Lago Titicaca, muriendo nuestro escritor, un 9 de febrero a los 43 años de edad.

José Santos Chocano nace en Lima en 1875 y muere asesinado en Chile, en diciembre de 1934. Su obra integral asume vital presencia en las letras peruanas.

En su vasta producción literaria se encuentra el poema "El último paladín" dedicado a Alberto I de Bélgica en clara reacción a la gesta belga en los acontecimientos de la primera Guerra Mundial. Este poema tiene el mérito de haber sido escrito a bordo de la nave "Coppename" de la United Fruit Company's camino del Mar de las Antillas.



Así sabrás, el poder que concede la nostalgia.



Mi dolor es amargo y profundo, porque al verte tu pena he recogido.

Curiosamente este poema fue publicado póstumamente en Chile en la colección Oro de Indias, haciéndola figurar como escrita en 1914; sin embargo,la versión manuscrita publicada por Augusto Tamayo Vargas acompañando un artículo aparecido en "El Comercio" de Lima el 31 de diciembre de 1964 es claro y terminante, como se puede apreciar en la apertura de esta nota.

Manuel Nicolás Corpancho (1830-1863) ocupa sitial de privilegio en la poesía peruana, sucesivo al ejercicio sólido y coherente de la diplomacia. En efecto, encontrándose desempeñando el cargo de Ministro Plenipotenciario del Perú en México, hace pública su protesta por la insurgencia de Maximiliano contra el gobierno de Juárez; esta actitud ejemplar, motiva su expulsión por orden del Ministro de Relaciones Exteriores apresuradamente expedido en el Palacio de la Regencia el 20 de agosto de 1863.

El 9 de setiembre zarpa en el vapor "México" con rumbo a Cuba; y, cerca a La Habana el 13 se produce el desastre al incendiarse la nave, muriendo el poeta y 69 tripulantes más; salvándose el Capitán y 25 hombres sufriendo éstos la lógica deshonra ante las leyes del mar.

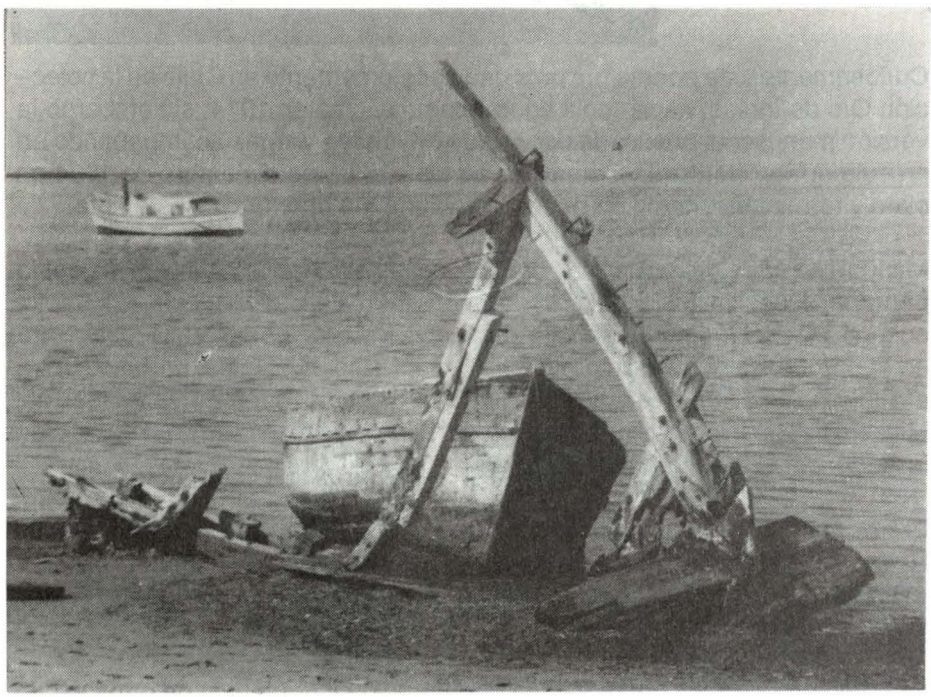
La trágica muerte del poeta motivó la inspiración y homenaje de otros escritores, entre ellos ,Carlos Augusto Salaverry quien te dice: "Qué importa tu naufragio aquí en la tierra, si flotante en un verso va tu nombre, de una ola en otra

hasta la edad futura".

Corpancho afirmaba: "Yo amaba el mar desde mi tierna infancia, su augusta soledad me arrebataba. Y en mirar una nave a la distancia cruzando el horizonte me extasiaba. Contemplar de las olas la arrogancia, las borrascas vencer ambicionaba; el mar con su llanura me atraía, el mar con su rugido me dormía". Cierto, el mar en su rugido de fuego lo durmió por siempre.

Así, claro y contundente la afinidad de los creadores peruanos con el personaje inmenso que es el mar; ese corpus acuático que influyó en Fernando Romero para escribir "Mar y playa", a José Diez Canseco "El Gaviota", a Alcides Spelucín "El libro de la nave dorada", y, a Aurelio Miró Quesada "El mar: personaje peruano".

Como vemos, el mar es vida y muerte, visión del amor y del pecado, misterioso camino de la existencia, porque como dice el maestro Tamayo Vargas siempre "el mar está allí, despertando la nostalgia de mil sombras, y un sólo amodorrado instinto de vivir para siempre".



La memoria sorda de los caracoles preguntan al firmamento y a tu corazón.

Nuestro aporte a la economía nacional

(entre 1970 y 1990)



4,893

millones de dólares

Esta es una gran cifra.

Revela la magnitud del aporte que en los últimos 20 años ha realizado Southern Peru a la economía nacional.

Sólo en las dos últimas décadas, las actividades mineras de Southern Peru han movilizado, US 4,893 millones de dólares, entre compra de materiales y servicios, pago de sueldos y salarios, pago de impuestos diversos y contribuciones sociales, entre otros. El efecto multiplicador de estos recursos ha impulsado las economías locales del sur peruano, principalmente de las más próximas a sus áreas de operación en Ilo, Cuajone y Toquepala.

La mayor empresa privada del país destina un 80% de sus compras de materiales y servicios a proveedores nacionales.

Sus exportaciones de cobre a los mercados del mundo significan además un 15% de las divisas que ingresan al país.

Southern Peru: gran inversión para el desarrollo nacional.



Aporte a la Economía Nacional (1970-1990) US$ 4,892'982,000

	Porcentaje
Materiales y Servicios	45.54
Sueldos y Salarios	16.72
Impuesto a la Renta	14.96
Impuestos a la Exportación	6.33
IGV compras locales	5.11
Derechos de Importación	5.04
Otros	6.24
TOTAL:	100.00%

SOUTHERN PERU
Desarrollo y Bienestar



Obtenga el **20%** de descuento con su tarjeta clave en todas nuestras tiendas comprando lo que le gusta y lo que le queda al gusto.

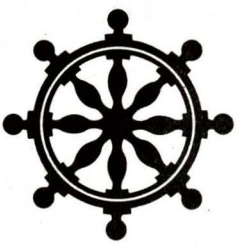
Arala

L.T. 9108734

NORMAS FORMALES PARA LA COLABORACION EN LA "REVISTA DE MARINA"

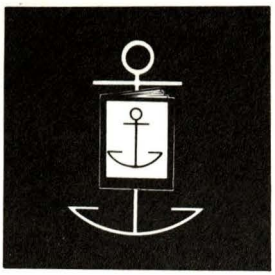
1. Los originales deben ser mecanografiados a doble espacio, por un solo lado en hojas bond tamaño carta.
2. Las citas de los textos deben subrayarse y encerrarse entre comillas al inicio y final, para ser diferenciadas con letras cursivas en el texto impreso.
3. Las notas deben ser identificadas en el texto con un número pequeño entre paréntesis; y, presentadas con sus números correspondientes al final del texto.
4. Las referencias bibliográficas deben hacerse en el texto indicando entre paréntesis el apellido del autor, el año de su publicación y luego del signo: la (s) página (s) correspondiente (s). Ejemplo:
   (Gersjkov, 1976: 43–47).
   Después del texto y las notas, debe presentarse la lista bibliográfica en orden alfabético:
   Gershkov S. Las fuerzas navales. Su historia y presente.
   Moscú, Editorial Progreso, 1976.
   Witt, Mike. "Electronic Wartare in the South Atlantic", en *Defense (Looks at the Falklands conflict. A Defense Especial)*, Whitten Press Limited, Eten, noviembre, 1982.
5. Los gráficos y fotografías que acompañen un artículo deberán incluir su leyenda correspondiente, además, señalar el lugar de donde han sido tomados; y en caso de ser levantamientos cartográficos, el nombre del repartimiento responsable, así como el año de edición, nùmero de identificación y demás datos aclaratorios.
6. Los aspectos ortográficos y sintáticos podrán ser modificados por la Redacción en aras de la aplicación de las normas dictadas por la Real Academia Española de la Lengua. La Revista de Marina hará los contactos del caso con el autor cuantas veces lo considere conveniente.
7. La Revista de Marina ha fijado para las colaboraciones la siguiente escala de pagos: Originales I/m.15.00; Traducción I/m.10.00 y Transcripción I/m.5.00 las cuales podrán ser incrementadas oportunamente.
8. LA REVISTA DE MARINA se reserva el derecho de publicación de las colaboraciones remitidas a la Redacción.

Lima, Setiembre 1991
REVISTA DE MARINA



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA


MARINA DE GUERRA DEL PERU



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

© Revista de Marina
Av. Salaverry, cuadra 24
Lima 27 - Perú

DIRECTOR: Contralmirante Víctor H. Ampuero Torres – SUB-DIRECTOR: Capitán de Navío Carlos E. Valcárcel Vukovic – EDICION: Capitán de Fragata Raffo Loayza Regalado – COORDINACION: Carlos Zúñiga Segura – DIAGRAMACION: T1. Gra. Elmer Córdova P. – FOTOGRAFIA: Jesús Torres Ch. – PUBLICIDAD: Juan A. Moreyra – DISTRIBUCION Y ARCHIVO: T3 Ima Mauricio Sega C.

Revista de Marina

Año 84 – Nº 4
Octubre – Noviembre – Diciembre 1991

ISSN 1012 – 8287

CONTENIDO

	Pág.
EDITORIAL	5
ARTICULOS	
Tipificación de los Intereses Marítimos, su situación actual, proyección y participación de la Marina de Guerra Contralmirante José Di Bello Doria	9
Necesidad y papel que cumple una administración marítima en la regulación y control del transporte marítimo Capitán de Navío (r) José Luis Guerola	23
La delimitación de las fronteras en el Mar de Grau, un reto obligado para nuestra generación Capitán de Navío (r) Roque Loret de Mola	39
La composición del Tráfico Marítimo Internacional del Perú Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez	59
El terrorismo Contralmirante (r) Julio De los Ríos Rozas	67
Los Derechos Humanos algo con lo que tenemos que vivir "Lo único que permanece en la vida es el cambio". Contralmirante Luis Cabrejos	91
El Cambio: Paradigmas cruciales Contralmirante Hugo Arévalo Escaró	97
MEDICINA	
Aire ambiental e infecciones producidas por gérmenes durante intervenciones quirúrgicas Traducción Capitán de Fragata SN. Oscar Butler Blacker	105

HISTORIA
La resistencia agresiva peruana.
Siglo XIX – XX: Pasado–presente. Siglo XX: Futuro
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza 113

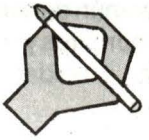
El Perú Marítimo en momentos del arribo europeo
Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo 119

La escala en el Callao de la corbeta Ferrolana en el
curso de su viaje de circunnavegación. (1851)
José Ramón García Martínez 133

MISCELANEA
Historia de dos fotografías
Jesús Torres Chavera 155

Unidos venceremos en todas las batallas
Discurso del Alcalde del Callao Kurt Woll 159

Editorial



REVISTA DE MARINA: PENSAMIENTO Y ACCION

La última entrega de la Revista de Marina correspondiente al año 1991, es ocasión propicia para que nos detengamos a reflexionar en torno a las acciones que hemos desarrollado durante el año que fenece, y hacer de esas enseñanzas el entorno dinámico para encarar las difíciles coyunturas que asumiremos el año venidero.

En la Dirección de Información nuestro primer deber es salvaguardar el espíritu del legado de nuestros antecesores, hacerlo vívido en el pensamiento y sentimiento del personal naval y civil para el logro de las metas propuestas en las distintas disciplinas de la actividad humana; y, en ese contexto trazar el camino hacia la causa justa de un Perú unido, libre, democrático y desarrollado, que será el verdadero legado para las futuras generaciones de peruanos.

En las páginas de la Revista de Marina, publicamos con prioridad artículos que coadyuvan a desarrollar la actividad primordial de la Institución Naval, textos técnicos, científicos, de análisis e investigación, consagrados al difícil arte de la navegación, a graficar la importancia de nuestro mar y de nuestro poder naval; y asumir en esos conceptos nuestra presencia fundamental en el acontecer nacional.

Así, uno y otro material, con sus búsquedas y hallazgos, evidenciando teorías

y metodologías individuales que se engarzan finalmente en el común denominador de Marina y Perú enriquecen los estadíos espirituales de hombres y mujeres que navegan cotidianamente en nuestras dependencias y unidades, proa al futuro.

En las páginas de la Revista de Marina, existe un espacio permanente para las colaboraciones de todo el Personal Naval, nuestro ideal es y será siempre propiciar la comunicación, entablar diálogos y generar debates, en la certidumbre de que al final de ellos será siempre edificante para el destino de nuestro Perú.

Hemos cumplido un año en la tarea editorial que la Superioridad Naval nos ha encomendado. En todo instante nos esforzamos por mantener el equilibrio cuantitativo y cualitativo de nuestras entregas; esperamos haberlo logrado gracias al valioso aporte y calidad de nuestros colaboradores que han hecho posible la consolidación de los fundamentales sentimientos que norman nuestra actividad permanente en la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

El Director

¡FAUCETT TE REGALA UNA NISSAN PATHFINDER 4x4 !

¡Sí! Por nuestro 63 Aniversario, ahora cuando viajas en Faucett, participas en el sorteo de una fabulosa Nissan Pathfinder 4x4 de Auto Delta. Cada vez que presentas tu pasaje para abordar un avión, recibes una tarjeta de embarque. En la parte posterior de esta tarjeta, pon tu nombre completo, número de boleto, número de vuelo y fecha de viaje y deposítala en el ánfora que encontrarás en el avión.

Promoción válida hasta el 30 de Octubre de 1991.
Fecha del sorteo: 2 de Noviembre de 1991.
Viaja en Faucett.

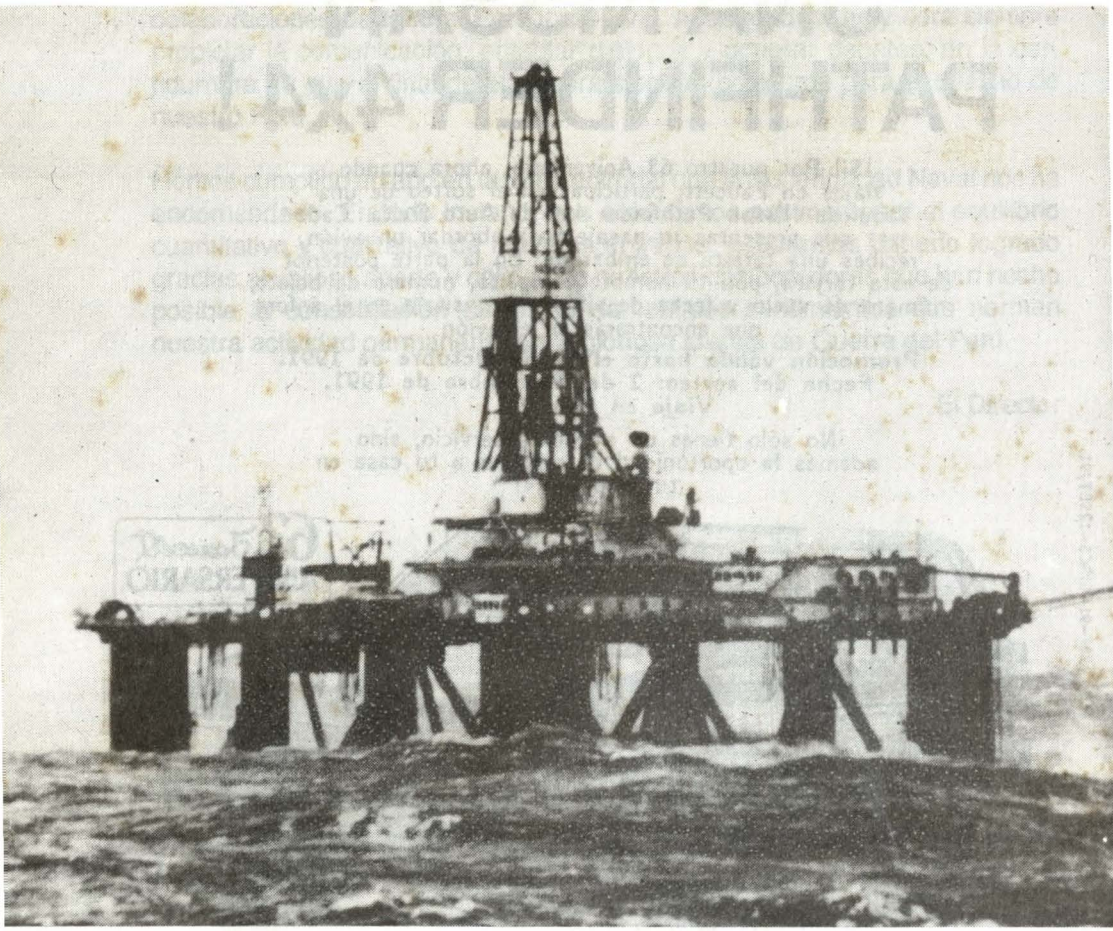
¡No sólo tienes un excelente servicio, sino además la oportunidad de regresar a tu casa en tu propia 4x4!



Faucett

Primera Línea Aérea del Perú

R.D. -787-91-GIRCS-12SET/91





Tipificación de los Intereses Marítimos, su situación actual, proyección y participación de la Marina de Guerra del Perú

Contralmirante A.P. José Di Bello Doria

El presente artículo es una exposición hecha por el Director General de Intereses Marítimos, donde sitúa los Intereses Marítimos desde un punto de vista crítico y esboza algunas propuestas de acción que se piensa, la Marina debe incidir en los próximos años.

Actualmente, el país atraviesa una aguda crisis económica y la recuperación futura de la Marina de Guerra, en lo que se refiere al Poder Naval, sólo podría lograrse en muy largo plazo. Por ello es necesario promover la integración de los Intereses Marítimos comprometiendo una mayor participación de la Institución en el Desarrollo de la Conciencia Marítima y en proveer Seguridad y Vigilancia en los ámbitos Marítimos, fluvial, Lacustre y su Zona de Influencia, como lo indican los Objetivos Institucionales, de largo y mediano plazo. De esta manera,para poder lograr un presupuesto sólido, que no esté basado sólo en las posibles amenazas, sino también en la participación institucional en el desarrollo socio económico del país, debemos necesariamente tener en cuenta los Intereses Marítimos Nacionales. Estos, a través de lineamientos de política adecuados y debidamente coordinados, deberán proveer los recursos económicos suficientes que aseguren la conformación de una Fuerza Naval que cumpla su misión de participar en el progreso socio económico y velar por la seguridad de la nación en tiempo de paz, y defender la integridad del territorio en caso de guerra.

La actual situación de los Intereses Marítimos peruanos ha sido esbozada por la Comisión de Estudios Estratégicos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a través de numerosas reuniones de trabajo con grupos de especialistas en mucho de los variados campos que estos comprenden, habiendo elaborado un documento de trabajo titulado "Proyecto de Política Marítima" que contempla los siguientes aspectos:

a) *Aspectos geopolíticos*:
En el orden interno, no se ha alcanzado un conocimiento apropiado de nuestra realidad marítima, que permita afianzar la conciencia marítima nacional y lograr de ese modo una utilización racional del mar, ríos y lagos.
En el orden internacional, no se participa efectivamente del transporte marítimo internacional, ni se ha logrado definir la posición peruana respecto al Derecho del Mar, y se tiene además pendiente la delimitación y demarcación del Dominio Marítimo del Perú.

b) *Comercio Marítimo*:
Abarca el 95% del comercio exterior peruano, y comprende tres áreas básicas: transporte marítimo, puertos y aduana.
Transporte Marítimo: Lo básico en este rubro es la Marina Mercante Nacional, cuya difícil situación es ya conocida por los miembros del Comité, especialmente por la deficiente gestión de las empresas navieras estatales. Ello se refleja en la baja captación de la reserva de fletes, que sólo cubre el 25% cuando debería alcanzar el 50%.
Puertos: El sistema portuario nacional ha probado ser marcadamente ineficiente, dándonos el triste honor de llegar a tener los puertos más caros e inseguros del mundo. Ello llevó a que el gobierno trate de corregir algunos aspectos, tanto en lo relativo a la infraestructura como al trabajo marítimo, mediante nuevos dispositivos legales que rigen el accionar portuario, pero que presentan conflictos con normas no derogadas por ser de mayor jerarquía.

Aduanas: La situación de las aduanas peruanas es quizá más caótica que la de los puertos, pues a la frondosa legislación que rige el comercio exterior peruano se añade el alto grado de corrupción que periodicamente hace noticia.

c) *Recursos marinos*:
La explotación de la enorme riqueza del mar peruano fue también elemento de politización, habiéndose atentado seriamente contra los más elementales principios en el uso racional de los recursos. El Instituto del Mar, entidad creada con el propósito de asesorar científicamente en la explotación racional del mar, no ha recibido la atención que merecía, y en muchas oportunidades su opinión ha sido desestimada.
En cuanto a los recursos no renovables, solo se ha explotado los yacimientos petroleros del zócalo continental, con una tecnología limitada por la incapacidad de gestión de la empresa estatal Petroperú. En este punto, es necesario insistir en la conveniencia de fijar una

postura nacional ante el Derecho del Mar, pues dicha norma internacional en proceso de ratificación, considera la explotación de los recursos dentro y fuera del área de las zonas jurisdiccionales de los Estados.

d) *La Industria de Construcciones y Reparaciones Navales*:
Nuestra industria de construcción y reparación naval, tanto de alto como de bajo bordo, ha probado ser capaz de responder a las necesidades de los armadores nacionales. Sin embargo, la aguda crisis económica de los últimos lustros, la han llevado a la práctica suspención de sus actividades.

e) *Investigación Científica y Tecnológica Marítima*:
No existe una política de investigación coordinada, que aunque los esfuerzos de las numerosas entidades que llevan a cabo tareas de este tipo en el medio acuático. Por otro lado, el Instituto del Mar del Perú no está en condiciones de cumplir a cabalidad sus funciones debido, principalmente, a las serias limitaciones económicas que lo afectan.

f) *Autoridad Marítima*:
Al ser este un campo de competencia exclusiva del Director General de Capitanías y Guardacostas, me abstengo de hacer un análisis de su actual situación, ya que en la sesión anterior se realizó una amplia exposición.

g) *Deportes Náuticos*:
La práctica de los deportes náuticos es aún de género elitista, requiriéndose de gran esfuerzo para que se logre popularizar. Sin embargo, cabe señalar que esta divulgación irá directamente relacionada al grado de conciencia marítima que alcance el poblador peruano.

Participación y Proyección en la gestión de los Intereses Marítimos

La Marina de Guerra del Perú comenzó a trabajar activamente en el fomento de los Intereses Marítimos a mediados de la década de 1970-1980, creando para ello, en 1980, una dependencia con rango de Dirección General. En el curso de estos años la Marina ha orientado su esfuerzo en las siguientes áreas: Conciencia Marítima: Cultural, Acción Cívica y Deportes Náuticos.

Aspectos Geopolíticos : Fronteras sobre el ámbito acuático; Derecho del Mar; Cuenca del Pacífico; Cuenca Amazónica; Antártida y otros.

Autoridad Marítima y Convenios de carácter Internacional.

Comercio Marítimo, Lacustre y Fluvial: Transporte Acuático; Puertos y Aduanas.

Investigación Científica y Tecnológica en el ámbito acuático.

Recursos Marinos: Renovables y No Renovables.

La Industria de Construcciones y Reparaciones Navales.

Estas áreas obedecen a los objetivos institucionales de la Marina de Guerra en el campo de los Intereses Marítimos:

"Seguridad y orden en todas las actividades que se desarrollen en el ámbito de responsabilidad del Instituto".

"Contribución al desarrollo de los Intereses Marítimos de la Nación".

"Promoción y fomento de la industria nacional vinculada al poder marítimo, con capacidad de autoabastecimientos y exportación".

"Fortalecimiento de la Conciencia Marítima y de la Identidad Nacional".

Temas a tratar en el marco de los Intereses Marítimos

1.-Promoción de la Conciencia Marítima :

En este campo, la función principal es estudiar, informar y recomendar sobre todos los asuntos relacionados con la promoción de la Conciencia Marítima a nivel Nacional, así como normar y controlar las actividades que conduzca la Institución destinadas al logro de la toma y fortalecimiento de la Conciencia Marítima por parte del poblador peruano.

Para dicho fin debe mantenerse una adecuada coordinación con organismos públicos y privados de carácter cultural, educativo, informativo, histórico, deportivo y otros de interés; así como controlar el establecimiento, mantenimiento conservación de los monumentos y edificaciones de carácter histórico-naval en todo el territorio nacional.

Debe dictar y supervisar la política de funcionamiento del Museo Naval y del Archivo General de la Marina de Guerra, y coordinar el planeamiento de la Acción Cívica que realiza el Instituto.

De acuerdo al Plan de Objetivos al mediano plazo, la Dirección General de Intereses Marítimos lleva a cabo la promoción de la Conciencia Marítima a través de los siguientes objetivos:

"Establecimiento de una campaña de operaciones psicológicas lo suficientemente intensa para motivar la conciencia marítima del poblador peruano".

Este objetivo tiene siete metas:

Promover y difundir entre el alumnado nacional el conocimiento de nuestra Historia Marítima.

Propiciar y editar publicaciones sobre temas marítimos.

Propiciar y organizar conferencias, concursos, conversatorios, relativos a efemérides y otros temas marítimos.

Promover e inculcar la Conciencia Marítima mediante la instalación de monumentos u óleos sobre temas marítimos y/o navales.

Promover e inculcar la Conciencia Marítima mediante instituciones cívico patrióticas.

Promover e inculcar la Conciencia Marítima mediante entidades culturales de la institución.

Propiciar el desarrollo de actividades de arqueología submarina.

"Fomento permanente de los deportes acuáticos como medio eficaz para promover la conciencia marítima, motivando la participación del poblador ribereño".

Este objetivo tiene dos metas:

Promover y apoyar el desarrollo de los clubes náuticos en el ámbito nacional.

Promover y apoyar la realización de actividades náuticas.

"Establecimiento de la Acción Cívica continua y más frecuentemente en los ámbitos del litoral, fluvial y lacustre con activa participación del personal naval".



El presente objetivo tiene seis metas:

Supervisar, coordinar y apoyar los programas de Acción Cívica Naval de la Costa.

Supervisar, coordinar y apoyar los programas de Acción Cívica Naval y Servicio Cívico Fluvial de la Selva.

Supervisar, coordinar y apoyar los programas de Acción Cívica Naval y Servicio Cívico Lacustre del Titicaca.

Supervisar, coordinar y apoyar los programas de Acción Cívica Naval y Servicio Cívico Fluvial de Madre de Dios.

Supervisar, coordinar y apoyar los programas de Acción Cívica Naval-Zona de Emergencia.

Supervisar, coordinar y apoyar los programas de Acción Cívica Naval Especial.

2.- Aspectos Geopolíticos:

a) Las fronteras en el ámbito acuático están relacionadas directamente con las actividades que realizan la Dirección General de Intereses Marítimos, Dirección de Hidrografía y Navegación y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. La idea es crear grupos de trabajo con representantes de dichas dependencias, que bajo la presidencia del Jefe de Asuntos Marítimos Internacionales propongan lineamientos para definir las políticas institucionales en el campo de las relaciones bilaterales para el mantenimiento y desarrollo de estrategias sobre límites acuáticos e integración fronteriza con los países vecinos y la alta mar.

Desde principios de este siglo, la Marina de Guerra ha participado activamente en las comisiones de demarcación de límites con Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia; y cuenta actualmente con la capacidad técnica para conformar los grupos mixtos que supervisan constantemente esta demarcación.

La actual Constitución Política del Perú establece que el Dominio Marítimo debe medirse a partir de las Líneas de Base que establece la Ley. Sin embargo, esta disposición aún no ha sido promulgada. En resguardo de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, la Dirección General de Intereses Marítimos preparó ciertos lineamientos de acción que fueron aprobados por la Comandancia General de Marina, cuya ejecución permitiría la fijación autónoma y soberana del límite oeste de nuestro dominio marítimo.

El objetivo es establecer la participación de la Marina de Guerra en los asuntos relacionados con el Derecho del Mar, dispositivo internacional cuyo propósito es básicamente normativo. Dicho cuerpo legal tiene una influencia sobre las actividades de la Marina de Guerra y el desarrollo de los Intereses Marítimos a nivel nacional.

Las políticas institucionales que se refieren al Derecho del Mar son:

a) Asistir a las reuniones sobre el nuevo Derecho del Mar con personal instruido en Derecho Internacional, recursos naturales del mar y geopolítica.

b) Propiciar seminarios sobre el nuevo Derecho del Mar.

c) Consolidar una opinión de la Marina de Guerra frente al nuevo Derecho del Mar.

Por razones de carácter político, ideológico y legal, el Perú no ha firmado la Convención pese a haber sido uno de los participantes mas activos y pioneros de la tesis de soberanía y jurisdicción hasta una distancia de 200 millas, reconocimiento que recoge la Convención básicamente sobre los recursos naturales. Existe en el país dos corrientes de opinión: los zonistas a favor de la adhesión y los territorialistas en contra de la Convención. Es necesario definir una opinión de consenso institucional; para lo cual la Comandancia General de la Marina ha dispuesto entre otros aspectos que varias Dependencias realicen un Estudio de Estado Mayor y DIRINTEMAR propuso, realizar seminarios cuyo propósito es el de desarrollar los asuntos que regula el Derecho del Mar, desde un punto de vista totalmente objetivo, a fin de que los Oficiales de Marina, logren un cabal conocimiento sobre las diferentes normas existentes y las que a modo innovador pretende establecer esta Convención Internacional. Es preciso aclarar, que muchas de éstas normas son recogidas del derecho consuetudinario internacional, las cuales han sido universalmente aceptadas y puestas en la práctica a través del desarrollo histórico del Derecho del Mar.

En nuestro país el tema relacionado sobre el Derecho del Mar se ha politizado desde una orientación de carácter ideológico, en torno a la conveniencia o no de suscribir la Convención, dejando de lado que ésta regula a modo de codificación una serie de aspectos que forman parte del Derecho Internacional a través de la "costumbre", fuente principal de aplicación universal a falta de acuerdos explícitamente firmados y aceptados por los Estados.

d) La Cuenca del Pacífico, Cuenca Amazónica, Antártida y otros, son aspectos que tienen una gravitación muy importante en el progreso y desarrollo económico y social del país. Su manejo se encuentra desarticulado por la carencia de políticas nacionales que orienten el esfuerzo de las instituciones públicas y privadas. Estos aspectos tienen un carácter multisectorial y la Marina de Guerra ha venido desarrollando historicamente acciones que marcaron hitos significativos en éstos campos. Es necesario continuar impulsando decididamente la potencialidad que nos ofre-

cen y definir mediante una Política Nacional los logros por alcanzar a largo plazo.

El objetivo es establecer la participación de la Marina de Guerra en la Antártida; para lo cual define las políticas que se indican:

a) Nombrar Personal Naval experto en Ciencias del Mar durante las expediciones que se llevan a cabo y en forma permanente cuando se consolide el establecimiento.

b) Participar en las reuniones sobre la Antártida con Personal Naval instruido en Derecho Internacional.

c) Acondicionar una Unidad Auxiliar para apoyo logístico en la Antártida.

Existe en el Congreso de la República un proyecto de Ley, conceptualizado por la Marina de Guerra, y revisado y propuesto por la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos, para la creación del Sistema Nacional Antártico y el Instituto Antártico Peruano, organismos que velarán por la ejecución permanente de la Política y Programa Nacional Antártico, asegurando de esta manera este importante Objetivo Nacional.

3.- **Autoridad Marítima y Convenios de Carácter Internacional.**

El objetivo de carácter institucional es desarrollado por DICAPI como la Autoridad Marítima a nivel nacional, mediante la Vigilancia Marítima, el Patrullaje Marítimo, labor de Policía Marítima, de Seguridad Marítima y de Comando y Dirección para el Servicio Móvil.

DIRINTEMAR tiene responsabilidad en lo que se refiere a los convenios de carácter internacional como coordinador de Marina ante los organismos públicos y privados, por lo que es conveniente una estrecha vinculación con éstas actividades. Para ello debe coordinar con los diferentes sectores nacionales la incidencia de las distintas normas legales que rigen el Comercio Marítimo, Fluvial y Lacustre, desarrollado a través de medios de transporte multimodal, con el uso de los puertos y disposiciones de carácter aduanero. Asimismo, en el campo internacional es conveniente una estrecha coordinación para respetar y definir posiciones nacionales que deban tratarse en los diferentes compromisos que adquiera la Nación.

4.- Investigación Científica y Tecnológica en el ámbito acuático.

El objetivo es establecer una destacada participación de la Marina de Guerra en las Ciencias del Mar y del medio acuático, labor que es ejecutada por DIHIDRONAV, a través del cumplimiento de las políticas, entre otras.

a) Analizar permanentemente los fenómenos hidrológicos y climatológicos en el ámbito de su responsabilidad.

b) Difundir los datos estadísticos, análisis y predicciones a los organismos e instituciones que desarrollan sus actividades en el ámbito acuático.

Investigación Científica

Este campo específico requiere al igual que los demás, orientaciones y mecanismos para normar la gestión pública y privada a través de una estrecha coordinación de esfuerzos que coadyuven al desarrollo y progreso de la Investigación científica; por lo tanto ha sido motivo de estudio en esta Dirección General, en base al Proyecto de Política Marítima Nacional elaborado por el Instituto de Estudios Histórico Marítimos.

Anexo a la presente exposición, se adjunta algunas consideraciones para definir conceptos, objetivos y políticas para el desarrollo de la Investigación Científica en el ámbito acuático en el país.

Desarrollo Tecnológico

El equipamiento de nuestras unidades es altamente dependiente del exterior y de la capacidad de divisas extranjeras, situación desventajosa y crítica en tiempos de crisis económica como la actual.

Debe programarse un autoabastecimiento en ciertos aspectos básicos, en los cuales se pueda contar con un mercado interno que permita financiar el desarrollo tecnológico nacional en base al avance científico mundial.

En el Perú existe una gran riqueza ictiológica que requiere de variado tipo de embarcaciones para una explotación autónoma y adecuada de los recursos. Para ello es necesario embarcaciones con equipamiento básico de seguridad a la navegación y adecuadas a las nuevas técnicas pesqueras. Igualmente, la Marina Mercante Nacional requiere equipamiento para sus actividades.

La Marina debería promover la producción nacional de radares, ecosondas, sistemas de comunicación y demás equipos que con el tiempo evolucionen y se les pueda dar aplicaciones militares.

Actualmente existen convenios de cooperación con el CONCYTEC y otros organismos que deberían fortalecerse.

5.- **Comercio Marítimo, Lacustre y Fluvial :Transporte Acuático; Puertos y Aduanas.**

Transporte Acuático

La Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es una entidad de carácter normativo y guarda una estrecha relación con las actividades de la Marina de Guerra en el campo de contribución al desarrollo nacional que por mandato Constitucional cumple la Fuerza Armada en los ámbitos de su competencia Institucional. Debido a que en nuestro personal Superior existe una preparación y experiencia profesional en estos aspectos, sería conveniente que la Dirección General de ésta entidad pública, sea desempeñada por un Oficial en Actividad.

El Poder Marítimo contiene una serie de elementos en los que se encuentran incluidos la Marina Mercante y la Marina de Guerra, los cuales en caso de conflicto deben actuar en forma integrada, debiendo tener una formación que tienda a su unificación e identificación. Esta labor, en sus aspectos básicos, se cumple actualmente bajo la dirección de Oficiales de la Marina de Guerra, que conducen la Escuela Nacional de Marina Mercante. Sin embargo, una vez terminada esta formación se deja de lado esta unidad y, por el contrario, no se obtiene la identificación ya que el establecimiento de centros académicos separados crea antagonismos indeseables.

La Escuela Naval del Perú cuenta con una infraestructura sobredimensionada para los requerimientos actuales, la misma que permitiría reunificar la formación de los cadetes navales y mercantes. Esto traería como consecuencia muchos beneficios institucionales y nacionales, para las actividades marítimas en tiempo de paz y de guerra. En otros países, como en Chile, se puede apreciar los beneficios que trae esta unidad de formación básica, en el tratamiento integrado de los intereses marítimos en las diferentes actividades nacionales, llevadas a cabo por personas que tuvieron una sola escuela y la misma formación ética, moral e ideológica.

Puertos

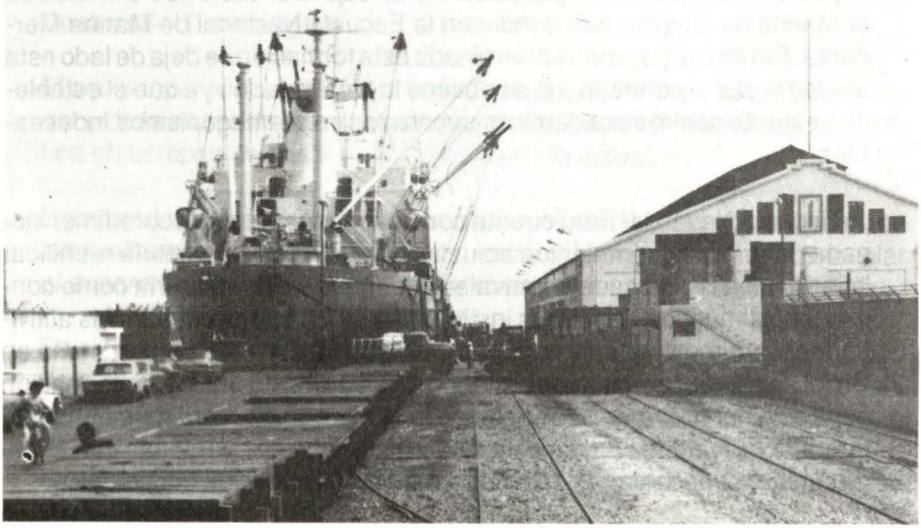
El objetivo 83, establece el fomento del desarrollo de las instalaciones portuarias nacionales y determina las siguiente políticas:

a) Proponer modificaciones o ampliaciones de los puertos y sus instalaciones a ENAPU para satisfacer las necesidades de las Operaciones Navales.

b) Participar activamente en el estudio de desarrollo de los nuevos puertos aplicando criterios estratégicos y de auto protección.

Es conveniente establecer una mayor coordinación de servicios para el mantenimiento de los puertos, y las facilidades que ellos proporcionan al tráfico marítimo.

La marina de Guerra desarrolla una serie de actividades técnicas que pueden minimizar los costos operativos del mantenimiento de los puertos, asegurando la adecuada conservación de sus instalaciones y la seguridad de las áreas de mar; mediante la recolección de datos para efectuar estudios hidráulicos e hidrológicos permanentes en previsión de la defensa costera en el mar y de riberas en ríos y lagos.



Igualmente, el mantenimiento y renovación de los sistemas de ayudas a la navegación.

Aduanas

El cuerpo de aduaneros requiere de cierta mística y convicción, basada en valores éticos y morales apropiados, tales como los que se inculcan con excelentes resultados en la formación militar. Se estima conveniente establecer convenios de cooperación, para la formación académica y profesional de éste cuerpo, introduciendo en la currícula aduanera períodos de formación en el campo de la seguridad, orientados por la Dirección General de Instrucción.

6.- **Recursos Marinos: Renovables y No Renovables**

La legislación sobre el nuevo Derecho del Mar, establece una serie normas que instituyen el manejo de los recursos hasta las doscientas millas en los espacios reconocidos como: Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental y Fondos Marinos, como patrimonio común de la humanidad.

La Marina de Guerra en función a sus objetivos de contribución al desarrollo de los Intereses marítimos, lleva a cabo una serie de actividades relacionadas con la exploración y explotación de los recursos naturales en el ámbito acuático.

7.- **La Industria de Construcciones y Reparaciones Navales**

El objetivo 6 de carácter institucional establece la "Promoción y fomento de la industria nacional vinculada al poder marítimo, con capacidad de autoabastecimiento y exportación". La Marina de Guerra es pionera en las construcciones navales de alto bordo y para ello cuenta con el SIMA-PERU. Se debe fomentar este tipo de actividades, sobre todo en el campo privado.

Proyección en lo Político

La imagen objetivo que se desea proyectar es que, en los países del Tercer Mundo, de escasos recursos económicos y tecnológicos, las Fuerzas Armadas juegan un rol preponderante en la contribución al desarrollo y comportan un gran potencial para la nación, debido a los altos valores éticos, morales e ideológicos que se inculca a sus efectivos, así como a la gran tecnificación de sus miembros.

En tal sentido, es necesario propender a la organización de un sistema nacional en el campo de los Intereses Marítimos que comprenda el ámbito acuático nacional. Ello permitiría obtener el máximo beneficio posible con el uso del mar, ríos y lagos, mediante el conocimiento pleno de nuestra realidad marítima y el desarrollo apropiado de las diferentes actividades que se realizan en este ámbito, racionalizando su ejecución a través de una adecuada coordinación horizontal entre los diferentes sectores públicos y privados.

Con este propósito habría que promover la integración de los Intereses Marítimos a través de una Comisión Nacional para Asuntos del Mar y Aguas Interiores, que coordine las acciones para llevar a cabo la Política Nacional Marítima y asesore al Supremo Gobierno en la consecución de medios y la dación de normas orientadas a una óptima racionalización y descentralización a nivel nacional.

En un enfoque global, se estima que la Comisión Nacional de los Asuntos del Mar y Aguas Interiores -CONAMAI- debería estar conformada por representantes de los diferentes sectores públicos y privados, con capacidad de decisión en las áreas de su responsabilidad y presidida por el Oficial Almirante que desempeñe dentro de la Institución Naval, el cargo de Director General de Intereses Marítimos y/o Presidente del Comité Permanente de Coordinación de los Intereses Marítimos. Esta Comisión CONAMAI sería la responsable de la coordinación, promoción de normas y control de la Política Marítima Nacional.

Con el propósito de lograr este fin se proponen las siguientes estrategias:

1.- Lograr el establecimiento de una Comisión Nacional encargada de la coordinación en el planeamiento y asesorar al Supremo Gobierno en la formulación de políticas en el campo de los Intereses Marítimos, a nivel nacional e internacional.

2.- Promover la dación de dispositivos legales que establezcan recursos económicos para el desarrollo priorizado de las diferentes actividades en el campo de los Intereses Marítimos, destinados a las instituciones del sector público directamente responsables de cada área específica.

Necesidad y papel que cumple una Administración Marítima en la regulación y control del Transporte Marítimo

Capitán de Navío (r) José Luis Guerola

Introduccion

El transporte marítimo internacional es una industria de carácter internacional con características extremadamente complejas. Esta industria está compuesta de varios sectores. Las condiciones y factores que gobiernan las operaciones en un sector no son aplicables, necesariamente, a los otros sectores. Para determinados propósitos, la industria -en su totalidad- podría ser considerada, inclusive, como un grupo de industrias relacionadas. Aunque con fines analíticos los sectores de la industria que proveen particulares tipos de servicios pueden ser aislados, existe entre ellos cierto grado de interrelación que no puede ser ignorada.

La sectorización de la industria se produce, principalmente, por la distinta naturaleza de los dos tipos de servicio que son prestados en el tráfico internacional: los servicios de línea regular y los servicios "tramp". De otro lado, hay sectorización en lo que respecta a los diversos mercados de fletes: tráfico de carga seca, graneles líquidos, carga refrigerada, etc. Para ciertos estudios también se puede considerar que la industria está integrada por los siguientes sectores: el sector portuario, el sector naviero y el sector de usuarios.

Los activos principales de la industria son los buques, y éstos varían grandemente en tamaño y tipo para proporcionar el rango de servicios necesarios para el transporte de pasajeros y de una gran variedad de mercancías, a cortas y a largas distancias. La flota mundial de buques mercantes consiste en la actualidad de aproximadamente 25,000 buques[1], con un tonelaje total de peso muerto (tpm) de 638 millones [2].Casi la mitad de ese tonelaje está constituido por buques de menos de 10,000 tpm.

La complejidad y el carácter internacional de la industria se evidencian cuando

se examina, por ejemplo, el aspecto de la propiedad de los buques y de la gestión naviera. Un buque puede ser de propiedad efectiva ("beneficial ownership") en un país y de propiedad directa ("direct ownership") en otro país; estar registrado bajo pabellón y por consiguiente, sujeto a las reglas de un tercer país; ser operado por una compañía en un cuarto país; estar fletado a largo plazo a los intereses de un quinto país; y aún, haber sido subfletado a los intereses de un sexto país.

Aunque es esencialmente una actividad de orden comercial, el transporte marítimo, por su complejidad y carácter internacional y por los riesgos que apareja, debe estar sujeto a cierto grado de regulación y control estatal. Aún cuando el grado de control puede variar, éste debe ser ejercido por un ente estatal de administración marítima. A ese organismo se le denomina usualmente "Administración Marítima" o "Autoridad Marítima", dependiendo de la función que realiza. Sin embargo, se debería distinguir entre el concepto amplio de "marítimo", que incluye muchas actividades en el mar, y el término más restringido de "transporte marítimo", que siendo la más importante actividad marítima, es sólo una de las muchas actividades que se desarrollan en el mar.

En efecto, el hombre realiza muchas "actividades marítimas" entre las cuales se debe mencionar: el transporte marítimo, la pesca, el turismo marítimo, la explotación petrolera, la explotación de recursos mineros, el uso de la energía marina, la investigación marina, la recreación náutica, etc. La connotación "administración marítima", podría, por consiguiente, ser aplicada, con fundamento, a actividades para regular y controlar otras actividades marítimas distintas al transporte marítimo.

Rol de un Estado en la regulación y control del transporte marítimo

En relación con la industria de transporte marítimo las principales responsabilidades de un Estado pueden ser agrupadas en dos grandes categorías.

En la primera categoría están las responsabilidades relacionadas con la regulación y el control de los aspectos económico-comerciales de la industria, tanto en el orden nacional como internacional, y principalmente con la promoción de la contribución de dicha industria al bienestar nacional. En este documento al organismo administrativo que desempeña esta función se le designa como "Administración Marítima".

La segunda categoría incluye funciones de control estatal para exigir el cumplimiento de las disposiciones gubernamentales regulando actividades en el ámbito marítimo, incluyendo las de regular y controlar la seguridad de los buques y el bienestar de las tripulaciones. Esta categoría incluye en muchos

países la protección del medio marino de la contaminación por los buques y otros artefactos marinos. Al órgano estatal responsable de estas funciones se le designa en este documento "Autoridad Marítima", si bien es evidente que también es un organismo de administración marítima.

En América Latina estas dos categorías de responsabilidades son desempeñadas, en algunos casos, por un solo ministerio; a veces por un solo órgano administrativo y a veces por dos departamentos distintos. En otros casos por dos ministerios diferentes.

Sin embargo, departamentos gubernamentales de otros ministerios tienen también responsabilidad en la formulación de la política gubernamental y en la regulación y control de algunas actividades marítimas en general, y del transporte marítimo, en particular. Así, los ministerios de Industria y Comercio, tienen importante participación en el desarrollo de la industria de transporte marítimo, porque ella desempeña un papel esencial para el desarrollo del comercio y la industria; los ministerios de Trabajo tienen ingerencia en la regulación de los aspectos del trabajo marítimo; los ministerios de Relaciones Exteriores en el estudio y la concertación de acuerdos internacionales, etc.

Esta característica multisectorial hace a la industria aún más compleja y demanda, para que sea ejercida apropiadamente, de una gran coordinación nacional. de allí que sea conveniente que el ministerio al que le sea asignada la función de regulación y control, tanto de los aspectos mercantiles como de los aspectos de seguridad marítima, es decir, el ministerio competente, esté asesorado por un Comité Consultivo, que agrupe a representantes de otros ministerios y también, a representantes de las empresas navieras, usuarios, puertos y trabajadores.

Como las actividades de la industria de transporte marítimo pueden ser ejercidas por entidades privadas y del sector público, en este Comité deberían tener representación no sólo las entidades estatales sino también las privadas.

La regulación y el control de los aspectos económico-comerciales del transporte marítimo

Un departamento de administración marítima debe regular y controlar los aspectos económico-comerciales del transporte marítimo. Una de las funciones principales vinculadas con ese departamento es formular la política económica del transporte marítimo. Como parte de esa política es importante definir la posición del Estado respecto a la promoción del desarrollo de una marina mercante nacional.

Para muchos países el asunto principal es decidir respecto a si el Estado debe intervenir para crear o fomentar la creación y el desarrollo de una flota mercante nacional. Aunque la decisión a este respecto es -en el último análisis- de carácter político, ella debe estar basada en sólidos argumentos económicos. El problema es distinto a si desarrollar o no una apropiada infraestructura portuaria. Esta es indispensable para un país, se cuente con una flota mercante nacional o no. En cambio, aun cuando los servicios de transporte que puede prestar una flota mercante nacional son necesarios, hay quienes señalan que en ciertas situaciones ellos pueden ser sustituidos, a veces en forma más eficiente, por servicios prestados por buques de otro pabellón. El tema es materia de controversia y requiere ser examinado caso por caso.

De cualquier modo, cabe anotar que las discusiones sobre la necesidad o, alternativamente, la inconveniencia de que los países en desarrollo fomenten la creación de flotas mercantes nacionales se han basado más en ejemplos prácticos que en argumentos analíticos. Así, ha sido subrayado por quienes apoyan la tesis de esta necesidad, en los ejemplos de muchos países que, como Brasil o India, iniciaron y consolidaron este desarrollo. Los detractores de esta posición, señalan que constituye un esfuerzo innecesario y costoso para los países en desarrollo adoptar esta política y citan los fracasos económicos registrados en muchas partes del orbe. El ejemplo de NAMUCAR, una empresa naviera centroamericana, es un caso.

De cualquier modo, la formulación de una política naviera, de la cual dependen otras políticas complementarias, constituye una importante función de la Administración Marítima. Entre asuntos la Administración Marítima debe definir la posición del Estado en relación con:

1. El grado de regulación y control estatal sobre las actividades de transporte marítimo;

2. Las medidas relacionadas con las reservas de carga en el tráfico exterior o tráfico oceánico;

3. Reservar o no reservar para los buques de pabellón nacional el tráfico de cabotaje nacional;

4. El grado de intervención gubernamental en el desarrollo de flotas nacionales;

5. El otorgamiento de subsidios;

6. La posición frente a los registros abiertos, etc.

La extensión y la naturaleza del tráfico costero, comunmente conocido como tráfico de cabotaje, varía enormemente entre diferentes países, como reflejo del desarrollo de sus economías nacionales, la relativa eficiencia del transporte, su geografía y la naturaleza y extensión de la línea costera.

En la mayoría de los países el tráfico de cabotaje nacional es reservado a los buques de pabellón nacional. Así ocurre en casi todos los países en desarrollo, en Estados Unidos y muchos importantes países de Europa, excepto Bélgica, Dinamarca, Noruega, los Países Bajos y el Reino Unido. Sin embargo, en muchos países con reserva del tráfico de cabotaje se ha otorgado cierto grado de flexibilidad para permitir que buques tanque de pabellón extranjero efectúen tráfico de cabotaje, cuando los buques tanque nacionales son contratados por compañías petroleras extranjeras.

El término "protección", por oposición llamado en algunos países desarrollados "discriminación de pabellón", ha sido asociado a alguna forma de reserva unilateral, bilateral, o general, de cierta proporción o tipo de carga, para que sea transportada en los buques nacionales. Se ha señalado a América Latina como partidaria de la reserva de carga, pero en muchos países esa política está sometida ahora a profunda revisión. A este record no ha contribuido Centroamérica por carecer de una flota mercante propia. Sin embargo, se está recomendando analizar ciertos factores que podrían reducir las ventajas económicas de contar con una flota propia si no se racionalizan los tráficos. El estudio de estos asuntos es una tarea importante de la Administración Marítima.

Como otras formas de protección, se considera a la reserva para que sean transportados en buques nacionales las importaciones susceptibles de recibir facilidades de créditos preferenciales, así como el tratamiento fiscal preferencial y las concesiones tarifarias especiales. Asimismo, para proteger a los buques de bandera nacional a veces se impone a los comerciantes que emplean buques de pabellón extranjero, procesos administrativos excesivamente complicados. También se emplean otras medidas, tales como menores cargas impositivas, prioridad en el atraque y tarifas portuarias diferenciales favorables. El examen de estos tipos de medidas o subsidios y las ventajas de aplicarlos o no, es responsabilidad encomendada a una Administración Marítima.

Característico de las décadas del 60 al 80 ha sido el desarrollo de flotas mercantes nacionales en países donde el transporte marítimo era proporcionado antes por flotas de otros pabellones. Muchos países en desarrollo aspiran a poseer y a operar flotas nacionales, en base a que gran volumen de sus productos nacionales son transportados por mar y de que la posesión de flotas propias debe darles autonomía. También por el ahorro de divisas y la consi-

guiente contribución a la balanza de pagos. El estudio del efecto sobre la balanza de pagos de una marina mercante nacional es usualmente encomendada a la Admnistración Marítima.

Nadie puede cuestionar la política general de un país que decide establecer su flota nacional propia. Pero algunos países crónicamente carecen de capital, mientras que el transporte marítimo moderno requiere de mucho capital y en las últimas décadas el servicio ha sido poco rentable. Aunque hasta hace poco gran parte del costo capital de los buques podía ser financiado mediante créditos obtenidos externamente por los constructores de un buque, el crédito así otorgado afecta la capacidad de los países de conseguir más capital para otros propósitos que posiblemente podrían proporcionar mayor beneficio económico nacional. Asimismo, el comercio marítimo en algunas rutas de tráfico no tiene el volumen suficiente para asegurar la eficiencia, salvo cuando este es efectuado asociadamente con servicios en otras rutas o como parte de un servicio que incluye visitas a puertos de terceros países. Por otra parte, existe un nivel mínimo de operaciones por debajo del cual una empresa naviera nacional, en el tráfico de línea regular, puede tener dificultad de financiar sus operaciones, en competencia con otras. Sólo un departamento especializado puede analizar nacionalmente estos aspectos. La Administración Marítima cumple esta función.

También se debe reconocer que es de interés nacional mantener una industria naviera con cierta capacidad, aunque los recursos empleados en tal industria no proporcione una rentabilidad a los inversionistas como la que se podría obtener si dichos recursos son empleados en otras industrias.

Esta situación se presenta por ejemplo:

1. Cuando una flota mercante propia de cierto tamaño y naturaleza es necesaria para proporcionar servicios a importadores y exportadores, que en la práctica no están siendo provistos por compañías navieras extranjeras;

2. Cuando con fines de defensa nacional se requiere de una cierta mínima capacidad de transporte nacional;y,

3. Cuando existen contínuas dificultades en la balanza de pagos, y los recursos generados por la industria pueden servir para contribuir al mejoramiento de dicha balanza.

Se reconoce que la importancia de la industria naviera radica principalmente en su contribución a la balanza de pagos. Todas las operaciones de la industria naviera directamente influyen sobre las importaciones o promueven exporta-

ciones y, consecuentemente, contribuyen sustantivamente a la balanza de pagos. Sin embargo, no existe evidencia sobre la contribución a la balanza de pagos que podría obtenerse, por ejemplo, si los recursos empleados en esta industria fueran empleados en otras industrias. La cuestión cardinal es el comportamiento de la industria frente a inversiones en buques tecnológicamente superiores que requieren más capital.

Como se puede apreciar por esta breve discusión, es necesario examinar cuidadosamente la ayuda especial que se debe prestar a la industria naviera y este punto debe ponerse bajo cuidadosa consideración. La tarea de la Administración Marítima es a este respecto, fundamental y los países que no cuentan con el apropiado departamento administrativo para realizar estos estudios, estarán en consecuencia en desventaja.

Además de la función de formular la política naviera nacional, cuyo tema central es la decisión de alentar o no alentar la creación de una flota mercante nacional a la luz de las condiciones existentes, la Administarción Marítima debe cumplir otras funciones de regulación del transporte marítimo, tales como: controlar la situación, registro y abanderamiento de los buques nacionales, otorgar concesiones o autorización de servicios de navegación marítima, controlar las tarifas y fletes marítimos, supervisar los contratos de fletamento de buques, autorizar la compra y venta de buques, etc.

La seguridad de los buques y el bienestar de la gente en el mar

De otro lado, el Estado debe tener capacidad para regular aspectos relacionados con la seguridad de la vida humana y de la propiedad en el mar y el bienestar de las tripulaciones. Esta capacidad reguladora y de control debe ser ejercida también sobre los buques pesqueros y sobre otros tipos de buques que desarrollan actividades en el mar. Asimismo, el Estado debe hacer cumplir las disposiciones que se establezcan relacionadas con actividades del ámbito marítimo. Esta es la función de policía marítima que incluye dos sub-funciones: vigilancia o patrullaje marítimo y exigir el cumplimiento de la ley.

En este contexto es preciso definir claramente el marco jurisdiccional de la "Autoridad Marítima" para que pueda regular apropiadamente el transporte marítimo. Cuando se establece este marco jurisdiccional es necesario definir las funciones de otros organismos administrativos estatales, evitar los conflictos de competencia administrativa que de otro modo podrían surgir.

También es preciso evitar la proliferación de leyes y reglamentos que en algunos casos resultan siendo incompatibles por la falta de coordinación de los entes gubernamentales. A este respecto puede ser conveniente revisar la

legislación y reglamentaciones existentes. Las funciones de los organismos competentes deben ser debidamente precisadas, y el grado de regulación y control que se ha de ejercer debe ser claramente definido. Un ejemplo de la forma de consolidar legislación existente dispersa, fue la expedición de la Lay de la Marina Mercante de 1894 en el Reino Unido.

En la regulación de los aspectos de la seguridad marítima debe tenerse en consideración que normalmente los estándares internacionales sobre seguridad del transporte marítimo internacional y de la protección del medio marino de la contaminación originada por buques normalmente están están establecidos mediante acuerdos internacionales. La OMI es el foro para discutir y negociar acuerdos internacionales relacionados con aspectos del transporte marítimo, incluyendo la seguridad marítima y otros problemas técnicos y la protección del medio marino de la contaminación por buques. En su seno se han formulado hasta la fecha 35 instrumentos internacionales, la gran mayoría de los cuales están en vigor. Los gobiernos que ratifican los convenios tienen la obligación de formular reglamentos nacionales para poner en práctica los estándares acordados internacionalmente. Esta tarea debe ser encomendada a un órgano técnico: su Administración o su Autoridad Marítima.

Además, también existe necesidad de formular reglamentaciones sobre aspectos que no son regulados por acuerdos internacionales. A este respecto, se requiere de una apropiada administración estatal y los servicios de muchos empleados civiles técnicamente calificados. Se requiere también de amplia cooperación entre los organismos nacionales, astilleros, compañías navieras y representantes de la gente de mar, así como de otras partes interesadas. El organismo gubernamental competente debe promover esta cooperación.

Para contribuir a la seguridad marítima, todos los buques deben contar con certificados de seguridad, emitidos por la Autoridad Marítima solamente después que ellos hayan sido apropiadamente reconocidos. Los certificados requeridos varían con el tipo de buques y la naturaleza de los viajes que realizan. Los intervalos entre reconocimientos también varían y tienen en cuenta la naturaleza y la estructura de los equipos que se debe examinar. Los requisitos para un buque que transporta más de 12 pasajeros son particularmente rigurosos.

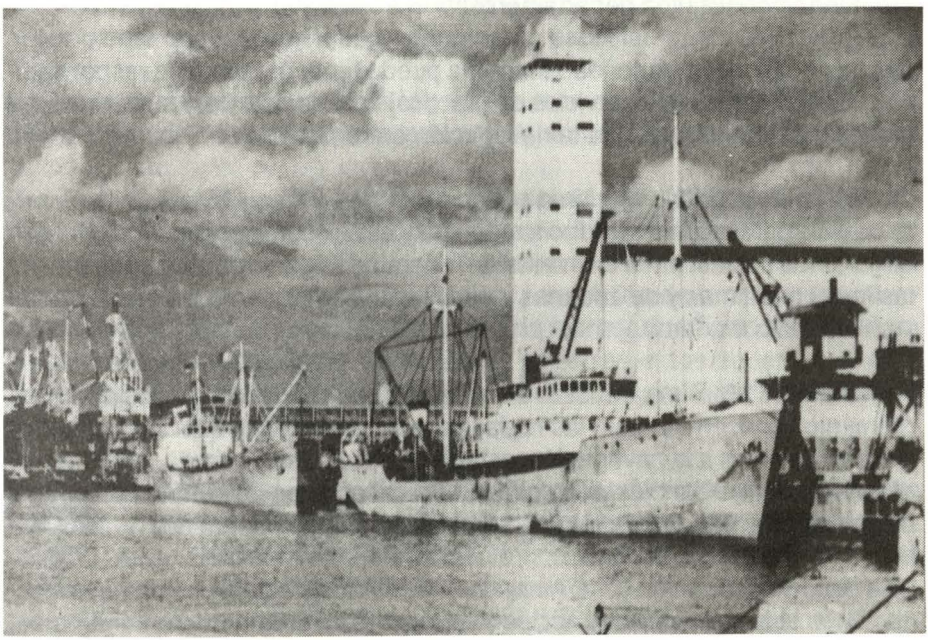
Para normar, dirigir y llevar a efecto los reconocimientos de buques se requiere personal con las debidas calificaciones técnicas, particularmente por parte de quienes deberán actuar como inspectores. Entre este personal debe haber arquitectos e ingenieros navales y oficiales de navegación que hayan tenido experiencia a bordo de buques de servicio oceánico. Aunque cada uno debe ser un especialista en su campo, conviene que exista alguna flexibilidad en el

trabajo de ellos, para que tenga lugar el menor número de visitas al buque.

La Autoridad Marítima debe formular reglamentos sobre las especificaciones, pruebas y requisitos de instalación y mantenimiento de un universo muy grande de maquinaria, equipos y dispositivos de seguridad a bordo de los buques, tales como botes salvavidas, equipo contraincendio y otros dispositivos. La OMI ha formulado varios reglamentos que, a través de las resoluciones de la Asamblea han sido puestas a disposición de los gobiernos.

Las sociedades de clasificación desempeñan un importante papel de asesoramiento a los gobiernos, para la complementación de las medidas de seguridad. En muchos casos, importantes funciones son delegadas a estas sociedades, lo que evita la superposición de funciones entre el departamento gubernamental responsable de la seguridad marítima y estas entidades. En muchos países ha habido una adecuada distribución de funciones, y la entidad gubernamental retiene la responsabilidad de efectuar inspecciones del equipo de navegación y aprobar las características de estabilidad del buque.

A este respecto es recomendable organizar en cada país un Comité de Seguridad Marítima, en el que estén representadas las Sociedades de Clasificación, las empresas navieras, los operadores portuarios y otros estamentos marítimos. La presencia de la Asociación Internacional de Sociedades de



Clasificación en las sesiones de los diferentes órganos de la OMI ha permitido armonizar, por ejemplo, los requerimientos exigidos por las Sociedades de Clasificación y los de la OMI. No obstante, en algunos casos, aún existe alguna duplicación del trabajo que realizan las Sociedades de Clasificación y los entes gubernamentales.

Las disposiciones sobre la seguridad de los buques tienen el efecto de proteger a la gente de mar de los peligros, a los que, de otro modo, estarían expuestos; pero también velan por la seguridad de los puertos y protegen el medio marino de la contaminación por los buques.

Un Departamento de Seguridad Marítima, esto es, la "Autoridad Marítima" también es responsable de otros aspectos de la seguridad marítima; entre ellos, de la seguridad de los buques que no se dedican al tráfico internacional. La mayor parte de los convenios internacionales son aplicables a los buques que operan internacionalmente, pero el Estado debe también controlar la seguridad de otros tipos de buques.

Igualmente el Departamento de Seguridad Marítima puede ser responsable del establecimiento, mantenimiento y operación de los faros y otras ayudas a la navegación instalados en las costas de un país, aún cuando en muchos países esta responsabilidad es encomendada a veces a otros departamentos (Direcciones de Hidrografía y Navegación, por ejemplo) y, también, la operación efectuada por distintos departamentos.

Del mismo modo, la Autoridad Marítima puede tener asignada la responsabilidad de administrar los servicios de practicaje en los puertos y sus aproximaciones y del practicaje para la navegación entre puertos.

También, la Autoridad Marítima puede tener a su cargo el Servicio de Guardacostas, para realizar vigilancia marítima y actuar como policía marítima a lo largo de las costas, tanto en interés de la seguridad como del cumplimiento de las leyes marítimas y de aduanas y para organizar los servicios de búsqueda y salvamento marítimo.

La Autoridad Marítima también tiene la responsabilidad de formular los reglamentos concernientes a las reglas para evitar abordajes en el mar, cerrar zonas marítimas a la navegación, establecer las líneas de carga, reglamentar el manejo de mercancías peligrosas, formular códigos de señales y formular disposiciones para prevenir la contaminación del medio marino.

Una importante función de la Autoridad Marítima es la conducción de investigaciones sobre siniestros y accidentes marítimos, a fin de determinar la co-

rrespondiente responsabilidad.

Asimismo, conviene que la Autoridad Marítima tenga a su cargo la reglamentación relacionada con la recuperación de especies náufragas.

En interés de la seguridad, es obligación del Estado el registro y control del personal marítimo y la determinación de las condiciones generales de profesionalidad y aptitud para formar parte de los buques. También, establecer los programas para la formación de la gente de mar y la conducción de los exámenes para la titulación mediante los cuales se comprueba su competencia. Esta es otra área funcional relevante de la Autoridad Marítima.

Otra importante función es la determinación de las dotaciones de seguridad y la supervisión de los contratos de empleo de la gente de mar.

En paralelo con la regulación de los contratos de empleo de la gente de mar, los Estados deben regular ciertos aspectos fundamentales del bienestar de la gente de mar a bordo de los buques. Entre tales aspectos se incluye el establecimiento de estándares de alojamiento, suministros medicinales, agua y comida.

Dos importantes funciones de la Autoridad Marítima son el registro de buques y el registro de la gente de mar. En muchos países estas funciones son efectuadas en el Registro General de Buques y de Gente de Mar por un oficial independiente que labora en un departamento especial.

En lo que se refiere al registro de la gente de mar, es necesaria la compilación de estadísticas de empleo en la industria del transporte marítimo.

La necesidad de acuerdos internacionales sobre un amplio rango de problemas relacionados con la operación de los servicios de transporte marítimo es reconocida. Todo tipo de convenios han sido formulados, que cubren aspectos relacionados con la seguridad, facilitación, prevención de la contaminación y medición de arqueo. Es necesario asegurar la representación de los países en la OMI, el foro internacional en el que se negocian estos acuerdos, y esta representación debería ser ejercida por representantes del departamento de seguridad correspondiente.

La necesidad de tener en consideración los puntos de vista de las empresas navieras en la adopción y satisfacción de estos convenios no debe ser dejada de lado. Aún cuando es muy conveniente la presencia de miembros de las representaciones diplomáticas de los países en la OMI cuando se discuten estos problemas, es prudente señalar también la necesidad de que estén re-

presentados los intereses de la industria en estas importantes reuniones.

A la Autoridad Marítima se le debería delegar autoridad para formular y poner en vigor reglamentos y estándares relacionados en la seguridad marítima. En particular es necesario que ella:

1. Participe plenamente en las negociaciones internacionales en las que se establecen estos estándares;

2. Sea responsable de formular reglamentos relacionados con la seguridad de los buques, el equipo que debe ser llevado a bordo, y el bienestar de la tripulación;

3. Tenga autoridad para delegar el trabajo de reconocimiento a las sociedades de clasificación;

4. Sea responsable de establecer los requisitos de dotación de seguridad y de velar por los aspectos esenciales del entrenamiento con fines de seguridad; y

5. Efectúe inspecciones anuales para verificar que se cumplan las regulaciones respecto a los niveles de dotación de seguridad.

La Autoridad Marítima debería estar asesorada por un Consejo designado por el Ministro responsable, cuya membrecía podría reflejar los distintos intereses de la actividad y contar cuando menos con dos miembros independientes.

La Autoridad Marítima debería contar con un presupuesto financiado en base a las tarifas de los servicios que presta. Tales tarifas deberían ser fijadas. La Autoridad Marítima debería actuar de modo tal que el costo de los servicios que presta sea determinado por funcionarios, que informen cada año el resultado de sus actividades y finanzas.

Un importante asunto es el relacionado con el Ministerio en el cual debería estar el departamento estatal responsable de la seguridad marítima. Como se sabe, en América Latina la seguridad marítima es encomendada en la mayoría de los casos al estamento naval. Esta asignación sectorial tiene antecedentes históricos y en parte resulta lógica. El Servicio de Guardacostas implica el manejo operacional de embarcaciones especiales y demanda de un establecimiento técnico naval. Por razones económicas ese departamento técnico naval depende de las Armadas, para evitar duplicación de esfuerzos. Sin embargo, hay excepciones a esta regla y no se debería formular dogmas al respecto. En cada país se debe adoptar una solución *ad hoc*.

En el Reino Unido y en los Estados Unidos, los Cuerpos de Guardacostas, cuyas tareas están estrechamente vinculadas con los servicios de seguridad marítima tienen funciones bastante diferentes. En el Reino Unido la principal función de ese cuerpo es la búsqueda y el salvamento marítimos. En los Estados Unidos las funciones de los Guardacostas son mucho más amplias y abarcan todos los campos de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino por buques. En el Reino Unido la responsabilidad de la seguridad marítima está encomendada al "Board of Trade" que es responsable también de la regulación del transporte marítimo y de los servicios marinos relacionados. En los Estados Unidos el Cuerpo de Guardacostas ahora depende del Departamento de Transporte, si bien a lo largo de su historia ha habido en su ubicación sectorial diversos cambios.

En el Reino Unido, el "Board of Trade" tiene a su cargo la regulación de la industria del transporte marítimo tanto en sus aspectos mercantiles como en los de la seguridad. En los Estados Unidos, en cambio, las funciones son ejercidas por dos Departamentos, uno de los cuales tiene que ver con la regulación y control de los aspectos económico-comerciales del transporte marítimo, el Departamento de Comercio, mientras que el Departamento de Transporte tiene que ver con la seguridad marítima. En Colombia, Ecuador, México, Panamá y Venezuela un sólo ente gubernamental cubre ambos aspectos. En Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay dos entes distintos actúan cada uno en su correspondiente rol, si bien existen diversos grados de coordinación, siendo un extremo el caso donde el mismo Director cambia diariamente de oficina para cumplir dos tipos de funciones encomendadas a dos ministerios distintos.

Conclusión

Se puede concluir esta nota señalando que la regulación y el control del transporte marítimo es una función de interés público, teniendo en cuenta que esta actividad es esencial para la economía de un país.

Esta regulación y control deben ser ejercidos por órganos de administración pública calificados.

Las funciones de estos órganos administrativos están diferenciadas: de una parte, están las funciones de regulación de los aspectos económico-comerciales; y de otra, las funciones de regulación de los aspectos de la seguridad marítima y de prevención de la contaminación del medio marino.

Corresponde al Estado definir si estos órganos administrativos deben estar concentrados en un solo Ministro.

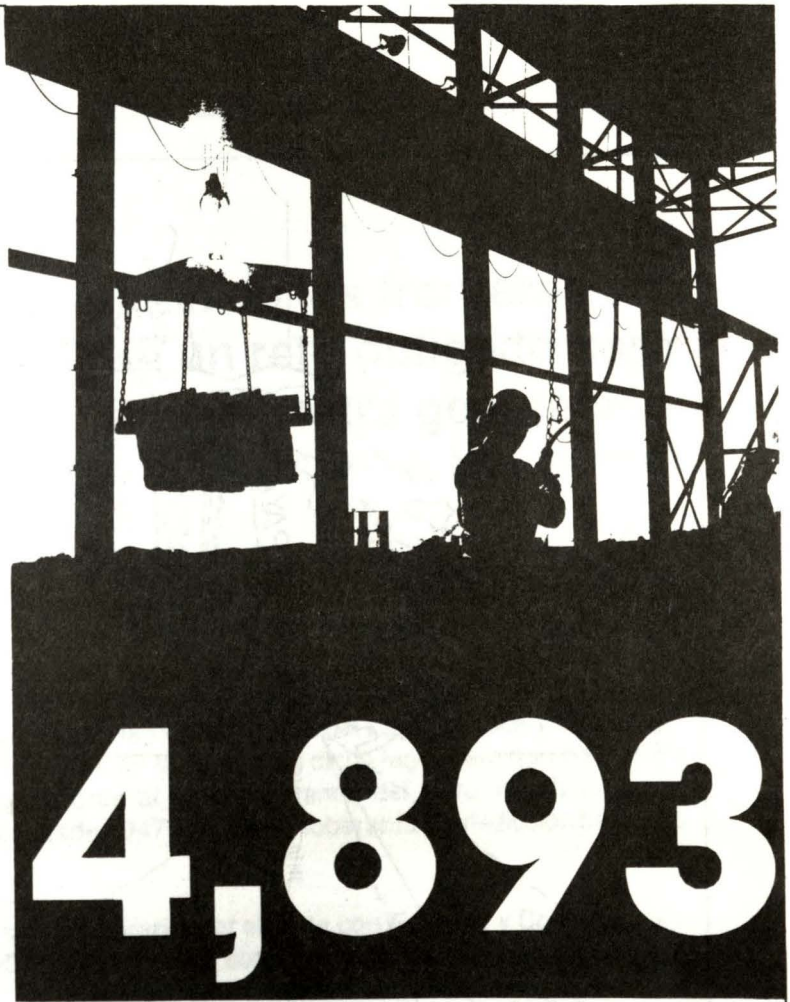
Además, se requiere que el Estado ejerza funciones de policía marítima: garantizar el desarrollo de las actividades marítimas, preservar la propiedad en el mar y asegurar que se cumplan las disposiciones legales y administrativas. Esta función de policía marítima frecuentemente está asociada con la regulación de la seguridad marítima. La función de policía marítima se extiende, a exigir el cumplimiento de las leyes sobre transporte marítimo y también sobre otras actividades marítimas, como la pesca, exploración petrolera, etc.

Londres, mayo de 1991.



Nuestro aporte a la economía nacional

(entre 1970 y 1990)



4,893

millones de dólares

Esta es una gran cifra.

Revela la magnitud del aporte que en los últimos 20 años ha realizado Southern Peru a la economía nacional.

Sólo en las dos últimas décadas, las actividades mineras de Southern Peru han movilizado, US 4,893 millones de dólares, entre compra de materiales y servicios, pago de sueldos y salarios, pago de impuestos diversos y contribuciones sociales, entre otros. El efecto multiplicador de estos recursos ha impulsado las economías locales del sur peruano, principalmente de las más próximas a sus áreas de operación en Ilo, Cuajone y Toquepala.

La mayor empresa privada del país destina un 80% de sus compras de materiales y servicios a proveedores nacionales.

Sus exportaciones de cobre a los mercados del mundo significan además un 15% de las divisas que ingresan al país.

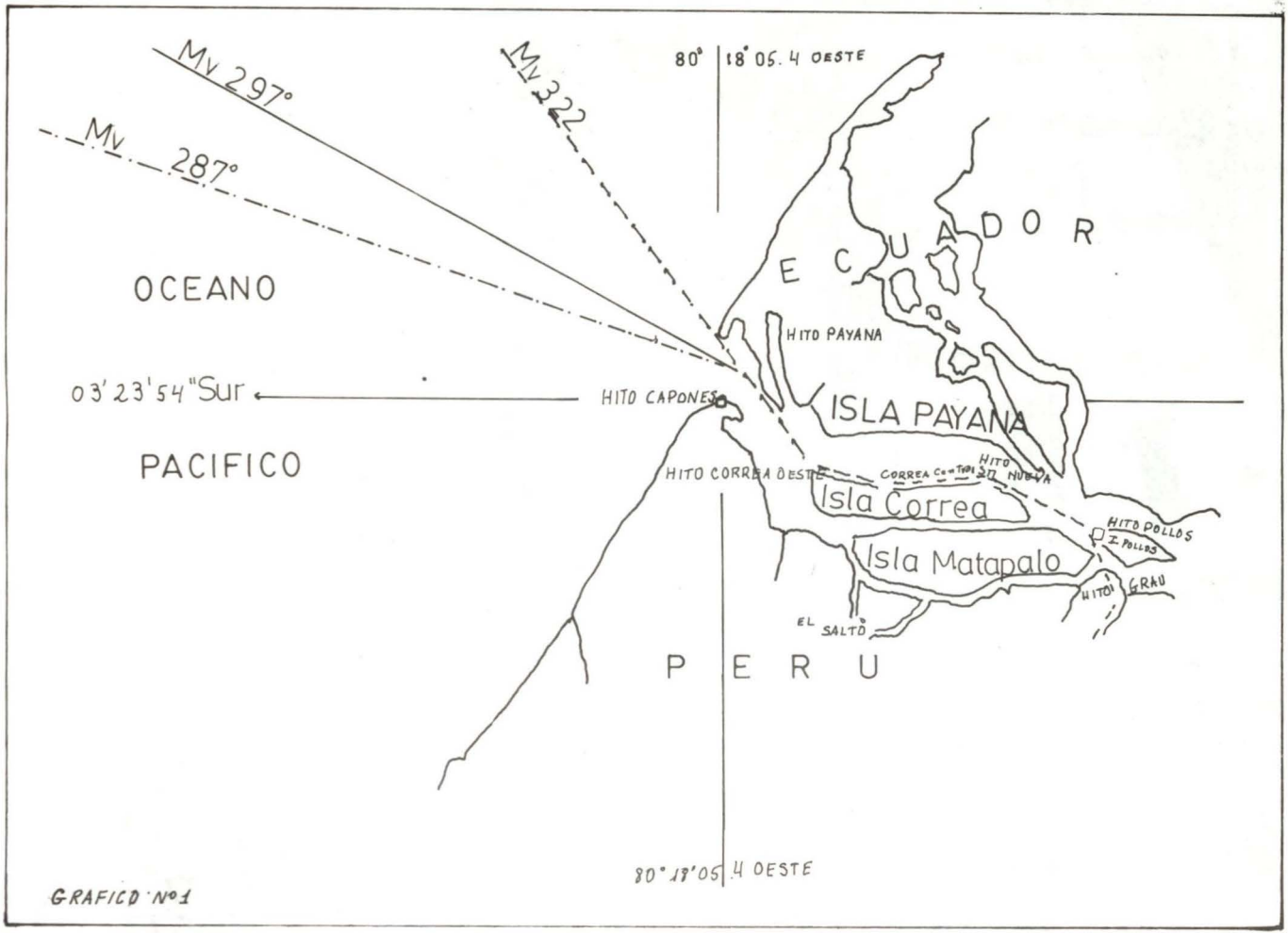
Southern Peru: gran inversión para el desarrollo nacional.



Aporte a la Economía Nacional (1970-1990) US$ 4,892'982,000

	Porcentaje
Materiales y Servicios	45.54
Sueldos y Salarios	16.72
Impuesto a la Renta	14.96
Impuestos a la Exportación	6.33
IGV compras locales	5.11
Derechos de Importación	5.04
Otros	6.24
TOTAL:	100.00%

SOUTHERN PERU
Desarrollo y Bienestar


Mv 297°
Mv 322
Mv 287°
80° 18' 05.4 OESTE
OCEANO
E C U A D O R
HITO PAYANA
03' 23' 54" Sur
HITO CAPONES
ISLA PAYANA
PACIFICO
HITO CORREA OESTE
CORREA CENTRO
HITO NUEVA
Isla Correa
HITO POLLOS
I. POLLOS
Isla Matapalo
HITO GRAU
EL SALTO
P E R U
80° 18' 05.4 OESTE
GRAFICO Nº 1

La delimitación de las fronteras del Mar de Grau un reto obligado para nuestra generación

C. de N (r) Roque Loret de Mola Pacussich

1. Situación

La República del Perú se ubica en el centro meridional del continente de América del Sur; su territorio continental se sitúa en el eje de las latitudes, desde los 00°01'48" SUR al 18°20'50.8" SUR y en el eje de las longitudes, desde los 68°39'27" OESTE al 81°19'34.5" OESTE; su extensión alcanza el 1'285,216 Km², que incluyen la parte peruana del Lago Titicaca y 133.4Km², de territorio insular existente en la costa y en dicho lago, pero que no incluye la extensión correspondiente al territorio marino del Perú, no obstante de proclamar y defender desde 1947, la tesis de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

El Perú limita en el sentido horario, por el norte con Ecuador y Colombia; por el este con Brasil y Bolivia; por el Sur con Chile y por el oeste con el Océano Pacífico.

El Perú, en todos los casos ha establecido y honrado sus compromisos limítrofes con cada uno de los países vecinos, todos han sido en su oportunidad, aprobados y ratificados con el consentimiento de los Congresos Nacionales de cada país, sin embargo hasta la fecha no ha contraído ninguno para la delimitación de las fronteras marinas, ni ha conducido negociaciones para fijarlas, sin embargo desde el año 1954 ha prestado una servidumbre modal en beneficio del Ecuador y de Chile al convenir en establecer una Zona Especial Fronteriza Marítima, extrictamente con fines de dar facilidades a las faenas pesqueras de los nacionales de cada país parte, por las escasas posibilidades de medios y ayudas para determinar su posición en la mar los pescadores y que pudiesen conducir a fricciones entre las partes contratantes, lo cual a la fecha, ha devenido en obsoleto y desactualizado por el avance científico y tecnológico obtenido en las ciencias del mar y de la navegación.

2. El Mar de Grau

El mar peruano se ha convertido en *Mar de Grau*, a partir del 24 de mayo de 1984, fecha en la que se promulgó la ley N° 23856, mediante la cual, el alto criterio del Congreso Nacional conviene en denominar así al Dominio Marítimo del Estado a que se refiere el artículo 98° de la Constitución Política del Perú, sancionada y promulgada por la Asamblea Constituyente del 12 de julio de 1979.

Podemos definirlo como aquella extensión del Océano Pacífico adyacente a las costas del Perú hasta una distancia de 200 millas marinas, medidas desde las líneas de base que establece la ley y que constituye parte del territorio de la República con carácter de inviolable porque el Estado Peruano ejerce su soberanía y jurisdicción en él.

El *Mar de Grau* colinda por el norte con un mar territorial de 200 millas marinas, proclamado así por el Ecuador desde 1964 y definido como tal constitucionalmente desde 1969; y por D.S. N° 959-A del 28 de junio de 1971 fijó las Líneas de Base Recta desde las cuales mide sus 200 millas; por el sur con un mar territorial de 12 millas, conforme se establece en la Convención del Mar de las Naciones Unidas, suscrita por Chile y con una Zona Económica de 188 millas marinas adyacentes a las primeras, en usufructo por dicho país; sin embargo, Chile se ha guardado denunciar los convenios que se derivan de la Declaración de Santiago de 1952, que creó la Conferencia del Pacífico Sur y la Comisión Permanente para la Defensa Jurídica de la soberanía marítima proclamada por cada país, sobre las zonas de mar adyacentes a sus costas hasta una distancia mínima de 200 millas marinas de Chile, Ecuador y Perú; ni tampoco lo ha hecho con el Convenio sobre Zona Especial Pesquera suscrito en Lima el 4 de diciembre de 1954, pese a que todos ellos devienen en letra muerta frente a la Convención del Mar.

Sin embargo, Chile desde 1977, ha convenido en llamar Mar de Chile, al comprendido entre las rectas que une su frontera marítima norte con Isla de Pascua y la que va de esta isla hasta sus reclamaciones en la Antártida; también ha delimitado sus aguas interiores en las regiones de Chiloé y Magallánica, mediante la fijación de 75 líneas de bases rectas proclamadas por D.S. N° 416 del año de 1977.

La importancia que representa el *Mar de Grau* para el Perú está señalada en los siguientes aspectos:

a. La ancéstrica interrelación entre el hombre peruano y el mar.
b. El inconmesurable valor de los recursos de origen mineral existentes

bajo el Mar de Grau.

c. La riqueza ictiológica de recursos vivos que contiene nuestro mar.
d. La interacción climática que ejerce el Mar de Grau sobre la costa y su influencia en las actividades agropecuarias y otras de origen marítimo.
e. La importancia de ser la vía de comunicación de mayor movimiento comercial.
f. La posición pivote y de irradiación de su influencia hacia otras costas del Océano Pacífico desde el Perú, y
g. La necesidad de constituir y mantener un Poder Marítimo que nos asegure su uso y su resguardo.

Sin embargo, estos no son los únicos, ya que los intereses, necesidades y aspiraciones del pueblo peruano pueden converger hasta constituirse en Objetivos Nacionales que creen el estímulo necesario para su consecusión, por lo tanto el Dominio Marítimo será entonces una sustancial fuente de poder para el Estado, además de la prosperidad que nos pueda reportar, pero para conseguirlo es necesario contar con una Marina de Guerra y una Marina Mercante Nacional congruentes y complementarias, la primera para dar seguridad de acción a la segunda en todo tiempo y la segunda para dar el apoyo logístico complementario a la acción de la primera en caso de conflicto bélico o de emergencia nacional, sin embargo ninguna de estas acciones serían completas, sin la debida y adecuada infraestructura material costera y de personal tecnológicamente preparado y entrenado para el trabajo en el mar.

3. La Convención del Mar

Es indudable que la Convención del Mar tiene una influencia que afecta a la necesidad de limitar nuestras fronteras marinas, pese a que existen opiniones encontradas respecto a su validez y conveniencia frente a la Tesis de las 200 millas desarollada por la Cancillería peruana en estos últimos cuarenta y cinco años, por lo tanto, merece destacarse las ventajas y desventajas de su aplicación, pero que para el caso de la limitación trataré de hacerlo lo más sintetizado en lo que refiere a los intereses económicos, ictiológicos, mineros y de la Defensa Nacional, y detallado en lo que señala para la demarcación de las fronteras marinas.

Antes de continuar es necesario recordar que el Perú no es signatario de la Convención del Mar de las Naciones Unidas, pese a que fue uno de los países líderes en la consecución del actual Derecho Marítimo Internacional y que a nuestro insigne compatriota, el señor Embajador Don Javier Pérez de Cuéllar, Secretario General de las Naciones Unidas, le merece el siguiente concepto vertido en el transcurso de una entrevista hecha por la revista CARETAS, el 19 de noviembre de 1984: "Indudablemente la Convención, recoge los plan-

teamientos de la Tesis Peruana expuesta en el año 1947 por el Presidente José Luis Bustamante y Rivero en su esencia y en la práctica –agregando– que en su doble condición de peruano y de Secretario General, nada le agradaría más que el Perú pudiese suscribir dicha Convención."

4. **Ventajas de la Convención del Mar**

a. **Intereses económicos que cubre:** La Convención reconoce al Estado ribereño, en nuestro caso al Perú, derechos de soberanía para la exploración, explotación, administración y conservación de todos los recursos naturales, tanto vivos o no, que se encuentren en la Zona Económica Exclusiva en una extensión de 188 millas marinas, adyacentes al Mar Territorial de 12 millas desde la Costa y que en su conjunto cubren las 200 millas marinas de nuestra Tesis. La Convención reconoce derechos de soberanía al Estado Ribereño sobre la plataforma continental hasta una distancia de 200 millas marinas para los efectos de explorar y explorar todos los recursos naturales que allí se encuentren, incluyendo los hidrocarburos, minerales, metales, u otros recursos capaces de poderse extraer del lecho marino, a pesar que nuestra plataforma no alcanza a dicha extensión, por la gran pendiente negativa que conforma la contraparte del macizo de la Cordillera de los Andes a lo largo de nuestro litoral.

La Convención no sólo reconoce derechos sustantivos, sino que reconoce la legitimidad y legalidad de las medidas que adoptemos para proteger nuestros intereses, incluyendo las acciones represivas o correctivas contra aquellos que actúen irregularmente o quieran desconocer o burlar nuestra jurisdicción.

b. **Intereses Ictiológicos que cubre:** Además de lo expresado en los párrafos anteriores respecto a los recursos naturales vivos; las especies asociadas que se encuentran en dos o más zonas de los estados ribereños, la Convención prevé los mecanismos que aseguran la conservación y el desarrollo de estas especies, tanto para las que se explotan en el mar del Estado Ribereño, como para las que se exploten en la Alta Mar contigua, de manera que se adopten por parte de quien las explota las medidas que eviten su depredación y destrucción del ecosistema que conforman.

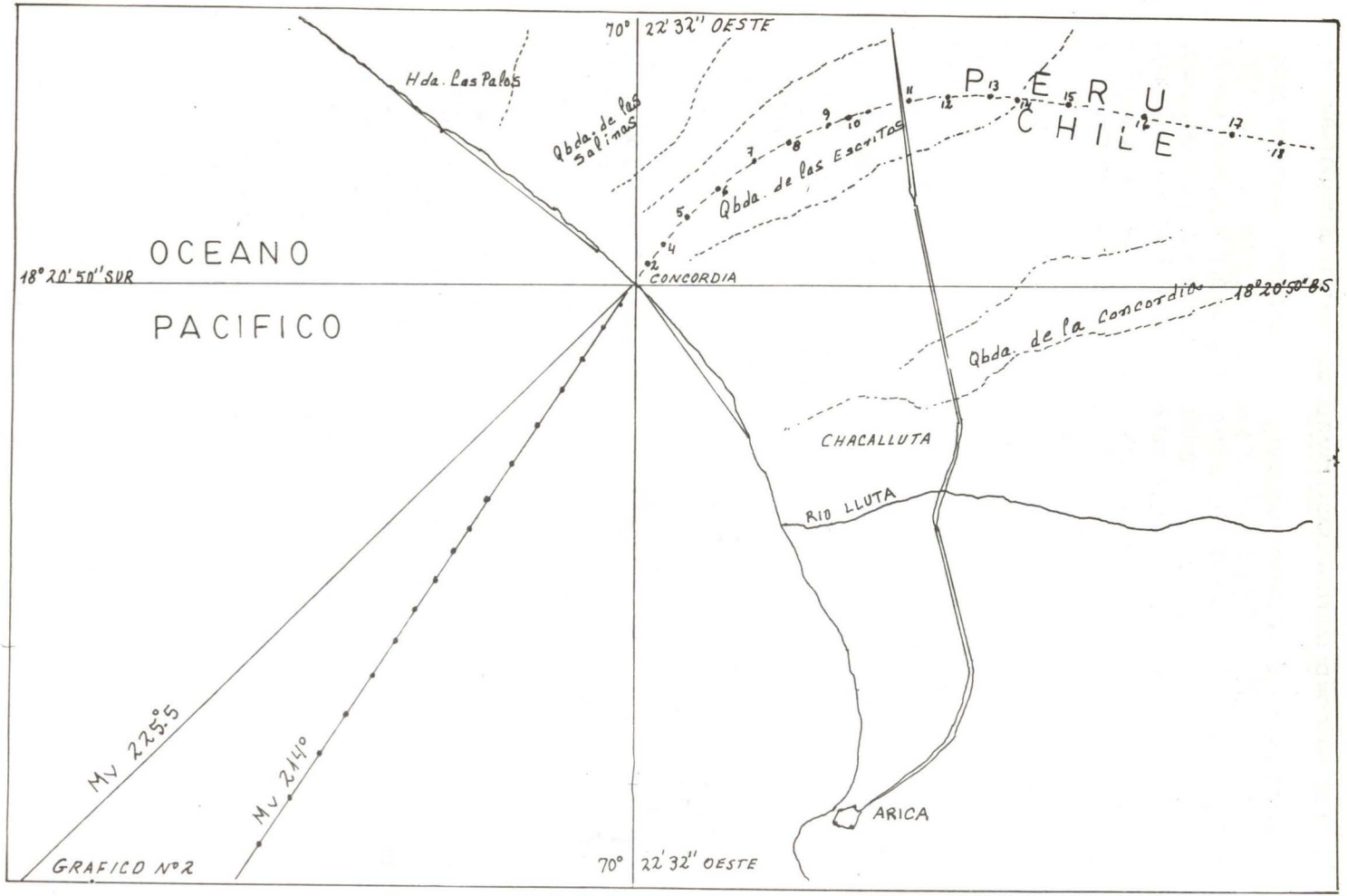
También, señala normas que permiten que otros Estados, costeros o no, puedan explotar los excedentes ictiológicos, cuando el Estado Ribereño así lo admita, dándole a éste, la capacidad de fijar los volúmenes de capturas, así como la duración del permiso y las reglamentaciones que salvaguarden sus intereses.

c. **Intereses mineros que cubre:** El Perú al ser un país en vía de desarrollo

y con la grave crisis económica que lo aflije, no está en condiciones de poder solventar los capitales que se requieren para explotar los recursos naturales, de orígen mineral que existan en el lecho o debajo de él y de aquellos que no estén circunscritos a las 200 millas marinas de nuestro mar, para este caso, entre otros, la Convención establece una Autoridad Internacional de Fondos Marinos que por delegación de los Estados miembros, controlará y regulará la exploración y/o explotación de los recursos mineros existentes en los fondos marinos, evitando una explotación arbitraria e incontrolada por parte de aquellos países que las pudiesen realizar, asumiendo la Autoridad la protección y representación del Estado Ribereño que pudiese ser afectado.

d. **Intereses relacionados con la Defensa y Seguridad Nacional que cubre:** La Convención establece normas para la navegación de los buques de guerra; cuando lo hagan en los mares territoriales de otros estados, asegura el derecho de paso inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del estado ribereño en cuyo mar se navega; señala las circunstancias en que el buque de guerra puede violentarlas o ser perjudicial su presencia en dichas aguas, establece normas para la regulación del tráfico marítimo mercante, la navegación de buques con propulsión nuclear y de cualquier otro que constituya una amenaza por la carga que transporta y para el establecimiento de rutas marinas; establece además procedimientos para que el Estado Ribereño pueda impedir todo paso que no sea inocente o que le pueda ser perjudicial en alguna forma y señala las normas jurisdiccionales que le están permitidas con relación a los buques mercantes de otros estados y qué hacer cuando cualquier buque afecte sus leyes y reglamentaciones nacionales.

La Convención prevé que la jurisdicción del Estado Ribereño, no acaba al término del mar territorial y crea una Zona Contigua hasta las 24 millas de costa, en la que se puedan aplicar medidas de fiscalización, control y de sanción, para quienes infraccionen sus leyes y reglamentaciones aduaneras, fiscales, sanitarias y de inmigración; en igual forma, regula el paso por los estrechos conforme al derecho internacional y establece nuevas modalidades como el paso en tránsito, a través de estrechos y archipiélagos que deban ser atravesados por los buques; así como todo lo relacionado con el derecho de libertad de navegación y de sobrevuelo en la Alta Mar, la nacionalidad de los buques y su condición jurídica e inmunidades y sobre el auxilio a la vida humana en el mar o de aquellas acciones que afectan al derecho de gentes, de visita de buques, de persecución; del uso del espectro electromagnético, del tendido de cables y otros, así como contra la contaminación del ambiente marino y regulaciones y servidumbres para el derecho de acceso, al y desde el mar, por los estados sin litoral.


70° 22' 32" OESTE
Hda. Las Palos
Qbda. de las Salinas
PERU
CHILE
Qbda. de las Escritas
OCEANO
18° 20' 50" SUR
CONCORDIA
PACIFICO
Qbda. de la Concordia
18° 20' 50" SUR
CHACALLUTA
RIO LLUTA
Mv 225°
Mv 214°
ARICA
GRAFICO Nº 2
70° 22' 32" OESTE

e. **Intereses fronterizos que cubre:** La Convención regula con una claridad meridiana la demarcación de las fronteras marinas y los espacios marítimos que corresponden a cada estado y señala las obligaciones de las partes para cumplir con los métodos que se deben adoptar, según sea el caso.

Es así que, para el caso de los países con costas contiguas, que es lo que sucede entre el Perú y sus dos vecinos costeros, la Convención establece el método de la línea media equidistante de los puntos más próximos de las líneas de base recta a partir de las cuales, se miden las anchuras de los mares de cada uno de los estados vecinos, lo cual ratifica la lógica que hemos venido señalando desde que se pretendió utilizar los paralelos geográficos como método delimitatorio.

También, establece la forma en que deben ser delimitadas las aguas interiores de las aguas territoriales del Estado Ribereño, de modo que, el derecho de Paso Inocente sobre el mar territorial no afecte a las aguas interiores, que quedan libradas al uso exclusivo del Estado Ribereño; los métodos y procedimientos que se detallan para el trazado de las líneas de base recta y otras para la demarcación de Fronteras, que no existían al momento que el Perú proclamó su Tesis de las 200 millas, ni cuando se establecieron los convenios de Santiago y de Lima en la década de los años cincuenta y que se ha hecho mención ya.

5. **Desventajas de la Convención**

a. **La soberanía no es absoluta en las 200 millas:** Efectivamente, la Convención no establece una soberanía absoluta en toda la extensión de las 200 millas marinas para el Estado Ribereño, como hemos descrito en el punto anterior, por lo tanto, no es concordante con nuestra actual Constitución Política, por cuanto ésta en su artículo 98° establece que el Estado peruano ejerce su soberanía y jurisdicción sobre su mar adyacente hasta las 200 millas marinas que constituye su Dominio Marítimo o Mar de Grau; además la Convención crea servidumbres modales en favor de terceros países, o hace concesiones que pueden afectar el ordenamiento legal del Perú, tal como se establece en los artículos 97° y 118° de nuestra citada Constitución, respecto a la intangibilidad del territorio patrio.

b. **La explotación de los recursos naturales no es exclusiva:** Efectivamente, la creación de la figura jurídica de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos por parte de la Convención, así como el hecho de sentar normas para la exploración y explotación de los recursos excedentes a la capacidad del Estado Ribereño a la larga pueden desembocar en conflictos, que afecten los intereses nacionales de explotación de recursos no renovables

y de aquellos de orígen ictiológicos que se pudiesen extraer del Mar de Grau, teniendo en cuenta que aún es muy temprano para que se haya recuperado la población marina, luego del desequilibrio que se generó en la década del 60 al 70 y que acabó con alguna generación de la fauna marina y costera, y que afectó el entorno ecológico de nuestro mar y del litoral.

c. **Afecta los compromisos Internacionales del Perú:** Los tratados, convenios y otros compromisos que el Perú ha contraído con otros países para la defensa de la Tesis de las 200 millas pueden verse en alguna forma afectados por el nuevo ordenamiento legal que la Convención crea respecto al derecho internacional marítimo, ya que nuestra constitución hace gala expresa del respeto del Perú en honrar prioritariamente sus compromisos con otros Estados, conforme los establece en su artículo 101° al considerarlos que "Forman parte del Derecho Nacional" y agrega "En caso de Conflicto entre el tratado y la Ley, prevalece el primero".

d. **Otorga derechos que los Estados no pueden consentir:**Ningún derecho puede ser otorgado sin el pleno consentimiento de los Estados que deben cumplirlo, ya que todo Estado es soberano de hacer o dejar de hacer todo aquello que pudiese perjudicarlo en forma alguna; el caso es que respecto a la creación de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la Convención otorga a ésta y a todas sus dependencias orgánicas, condiciones jurídicas, privilegios, inmunidades y hasta execcciones supra nacionales que avasallan a los Estados partes, merma sus jurisdicciones e ignora sus soberanías al suspenderles su derecho de voto o cualquier otro, que le corresponde como miembro de la Naciones Unidas, cuando así conviene a la Autoridad en el cumplimiento de sus funciones, lo cual, es más de lo que el Estado concede a sus propias autoridades nacionales encargadas del gobierno de la Nación.

6. Consideraciones básicas

Hemos visto las ventajas y desventajas que nos ofrece la Convención del Mar y sus implicancias respecto a la Constitución y con la tesis peruana de las 200 millas marinas; en ambos casos, existen enfoques muy interesantes para plantear la delimitación del Mar de Grau, sin embargo es necesario tener en cuenta las siguientes consideraciones:

La primera es que legalmente no hemos delimitado el Mar de Grau, ni hemos fijado los parámetros jurídicos para hacerlo, tal como lo establece el artículo 98° de la Constitución.

La segunda consiste en comprender que los compromisos internacionales contraídos por el Perú en los últimos cuarenta y cinco años, no nos obligan, ni estipulan en ningún caso, a la adopción de fórmula alguna para la fijación de

las fronteras marinas con Chile o el Ecuador, no obstante la servidumbre modal que hemos consentido durante todo el tiempo que tienen de firmada la declaración de Lima sobre la Zona especial pesquera, la cual ha devenido en obsoleta y fuera de época.

La tercera consideración, quizás la más importante, debe hacerse a la luz de los acontecimientos resultantes de la culminación de la Conferencia del Mar de las Naciones Unidas y de la conducta observada por nuestros vecinos respecto de los compromisos antelados contraídos con relación a la defensa y desarrollo de la tesis de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas, correspondientes a las Declaraciones de Santiago y de Lima, y otras posteriores hechas por los países que conforman la Comisión del Pacífico Sur.

La cuarta consideración debe tener en cuenta las implicancias que se pudiesen generar en el futuro, respecto de una salida al mar para Bolivia y que pudiese incidir en la referida delimitación en la frontera sur del Mar de Grau.

Una quinta consideración a tener en cuenta es el espíritu conceptual de los constituyentes respecto al ámbito marítimo; el Senador Dr. Luis Alberto Sánchez, quien fue Presidente de la Comisión Principal de la Asamblea Constituyente, declaró el 23 de octubre de 1982, en un artículo publicado en el diario matutino, "Expreso"que dice: *"Se adoptó, con gran prudencia y realismo una fórmula flexible sobre nuestro espacio marino; después de debatir largamente, los meses de octubre 1978 y marzo a junio 1979; se adoptó la fórmula de mar adyacente con dominio y jurisdicción del Perú para las 200 millas de nuestro dominio marítimo"*. Lo cual es coincidente con el artículo 98° de la Constitución elaborada por la Comisión presidida por dicho constituyente, donde se puede leer: "**El Dominio Marítimo** del Estado comprende **el mar adyacente** a sus costas, así como el lecho y el subsuelo, hasta la distancia de **200 millas** marinas. En su **dominio marítimo**, el Perú ejerce **soberanía y jurisdicción,** sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional de acuerdo con la **ley y los convenios internacionales** ratificados por la República".

Lo anterior nos hace suponer que los constituyentes estuvieron más cerca de los conceptos del nuevo Derecho Internacional Marítimo, que del concepto de Mar Territorial que se le quiere asignar a la vieja tesis peruana de las 200 millas marinas, la cual nunca declaró como tal, a la Zona de Soberanía y jurisdicción; por lo tanto, cuando se establece en el referido artículo, que en el ejercicio de nuestra soberanía y jurisdicción se permite la libre comunicación internacional; se está refiriendo al concepto de Libre Navegación en el mar, de sobrevuelo del espacio aéreo que lo cubre y de amplia libertad para el tendido de línea y otros medios de comunicación en su lecho, pero supeditados a **la Ley peruana** y a los **convenios internacionales**; lo cual es una clara alusión a la Conven-

ción del Mar, cuyos resultados ya eran conocidos por nuestros representantes y nada hacía suponer a los constituyentes el giro que habría de dar nuestra posición de liderazgo en dicha convención, para adoptar una posición excéntrica de turno al momento de su ratificación, y mantenida igual por los que los sucedieron.

No está demás abundar en este punto, que si los constituyentes hubieran querido adoptar patrones territorialistas, necesariamente habrían tenido que establecer en la Constitución el concepto de Paso Inocente en toda la extensión de las 200 millas, por ser inherente al concepto de mar territorial, pero desde luego, no lo invocaron porque tenían la certeza de que el Perú, no aprobaría los resultados, sino que los ratificaría consecuente con la larga lucha realizada para lograr el consenso mayoritario de las Naciones Unidas en la aprobación del nuevo Derecho Internacional Marítimo.

Es indudable, que mientras no se haya dilucidado la controversia entre los constitucionalistas y los convencionalistas, los políticos tratarán de no pronunciarse para evitar de seguro una merma en su caudal electoral futuro, lo cual permite este "Statu Quo", que afecta gravemente al interés nacional referido a la delimitación del Mar de Grau; ha comprometido el liderazgo y participación del Perú en las negociaciones de la post convención; ha marginado al país en los foros del derecho marítimo y a la larga se va a traducir en enfrentamientos o conflictos, con quienes son miembros del nuevo orden internacional marítimo al desconocer la Tesis peruana.

Finalmente, **como sexta y última** consideración no deja de ser importante referirse a las afectaciones que la no delimitación del Dominio Marítimo ejerce sobre la misión de las Fuerzas Armadas que la Constitución nos señala, principalmente aquella que se refiere a garantizar la independencia, soberanía e **integridad territorial** de la República... esta imprecisión de nuestros límites marinos afecta el planeamiento de la Defensa Nacional y constituye un riesgo permanente para la Seguridad Integral de la Nación, al mantener impreciso el flanco marino a cualquier amenaza exterior, ya que no es posible proclamar, ni diferenciar cuáles son nuestras aguas interiores, ni hasta dónde son las aguas en las que ejercemos soberanía y jurisdicción, ni dónde comienza la Alta Mar.

La Convención del Mar señala que el uso de los mares debe ser exclusivamente para fines pacíficos e incluye en este principio al régimen de la Alta Mar, que por siglos estuvo libre al uso indiscriminado de todos los beligerantes en su provecho, esta limitación que recorta las libertades de los buques de guerra y de las aereonaves embarcadas o con base en tierra para sobrevolar el espacio marino; no puede ser impedida, el conflicto último del Golfo Pérsico ha de-

mostrado que cuando las razones de la diplomacia fallan, son las razones de las armas las que se dejan oir y en consecuencia a pesar que en el preámbulo de la Constitución se señala...

"Convencidos de la necesidad de impulsar la integración de los pueblos Latinoamericanos y de afirmar su independencia contra todo imperialismo". "Conscientes de la Fraternidad de todos los hombres y de la necesidad de excluir la violencia como medio de procurar solución a conflictos internos e internacionales", lo cual aparentemente es coincidente con el espíritu de la Convención, pero no cubre un seguro contra todo riesgo, máxime si no delineamos nuestras fronteras marinas, que como todos conocemos es por donde en la historia sorprendieron a nuestros antecesores y el no hacerlo hoy, nos puede colocar en situación de tener mañana que defender con las armas, lo que pudimos hacerlo en paz y al amparo de la Ley Internacional.

7. Establecimiento de las Líneas de Base

La Línea de Base a tomar como referencia en la limitación del Mar de Grau, debe ser la Línea de Bajamares correspondiente a las máximas mareas de sicigias, para aquellos lugares de la costa de nuestro litoral, que por su configuración geográfica no resisten el trazado de una Línea de Base Recta y por ser la forma natural de hacerlo. Entendiéndose que la línea de base es la que normalmente se usa en la confección de las cartas hidrográficas, cabe aclarar que para el caso de las islas, considera la línea de bajamar del lado que da al mar y si hay arrecifes, debe medirse del lado del mar a partir de éstos, siempre que emerjan del mar en forma permanente.

8. Establecimiento de las Líneas de Base Recta

El trazado de las líneas de base recta deben visar delimitar aquellas aguas interiores en que nuestra costa presenta una configuración tal, como golfos, bahías, ríos, aberturas o escotaduras, islotes, o donde existan castillos o edificaciones marítimas de carácter permanente que puedan ser usados con ese fin, de manera que las aguas que encierren sean reservadas para el uso exclusivo del Estado Peruano.

Para el caso de costa con grandes y profundas aberturas o escotaduras o en la que haya una franja de islas a lo largo de la costa, situadas en su proximidad inmediata, que es el caso de la que le corresponde al Mar de Grau, irremediablemente debe trazarse una línea de base recta que una los puntos apropiados con los accidentes geográficos cercanos, teniendo cuidado que los puntos apropiados se puedan elegir a lo largo de la línea máxima de las bajamares de

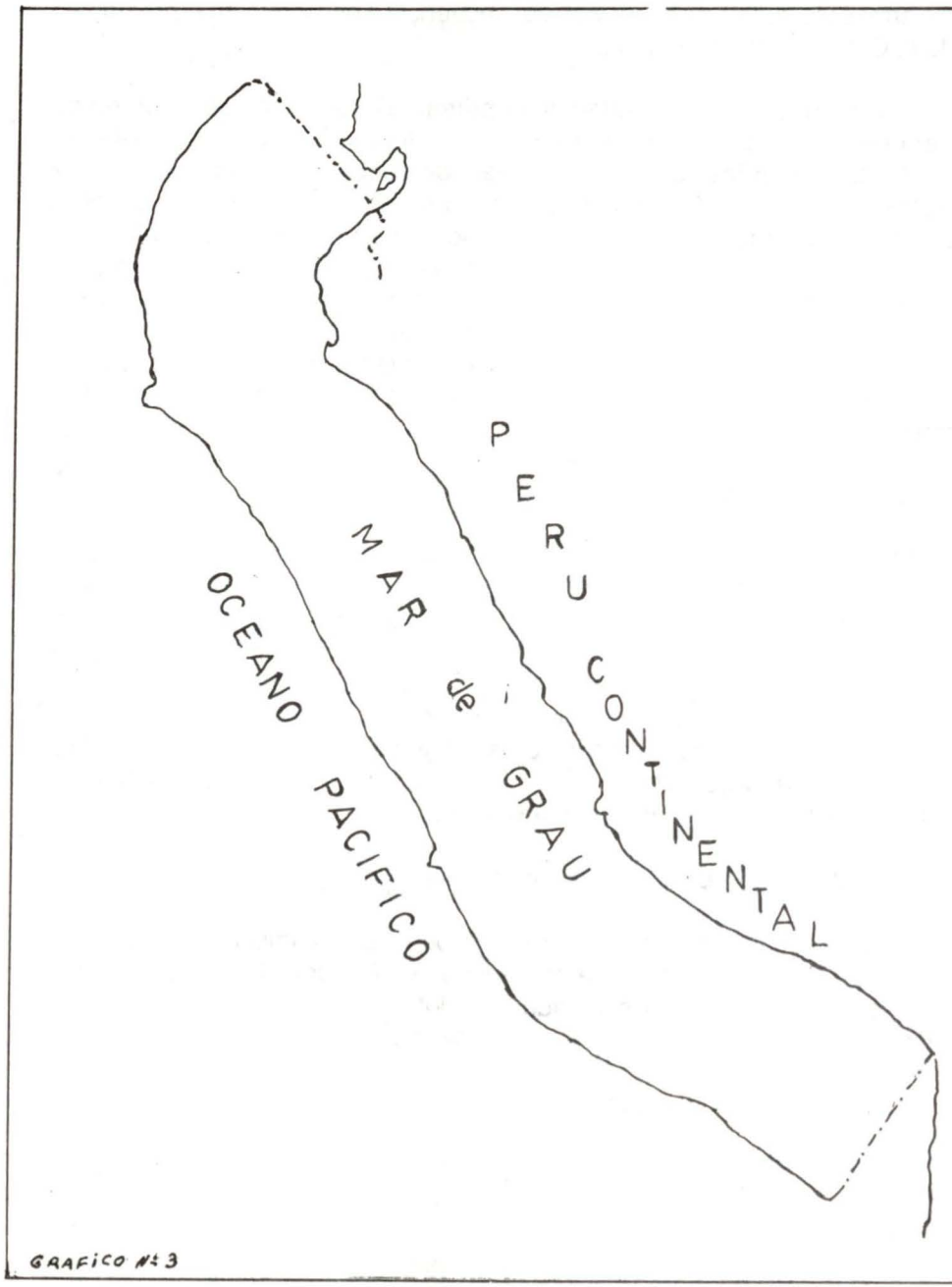


GRAFICO Nº 3

sicigias más alejada, es decir hacia el mar afuera, aunque sea inestable o retroceda luego con el tiempo, siempre y cuando estas líneas no se aparten de una manera apreciable de la dirección general de la costa y las zonas de mar que inscriban las aguas interiores, hacia el lado de tierra estén vinculadas al territorio terrestre de manera apreciable, pero como ya se dijo, teniendo cuidado que estas líneas se tracen hacia o desde, elevaciones que no emerjan sólo en las bajamares, salvo el caso que estén señalizadas por faros o balizas que se encuentren sobre el nivel de las aguas y permitan su materialización.

Es interesante anotar, que es perfectamente válido, trazar determinadas líneas de base recta que limiten los intereses económicos nacionales existentes en una determinada región cuya importancia y realidad estén ampliamente demostrada por su uso prolongado; lo cual nos permite enmarcar, como aguas interiores algunas zonas a lo largo de la costa, como es el caso de los campos petroleros marítimos en la Región Grau en el norte, o santuarios pesqueros en las proximidades de Pimentel, Chimbote, Huacho, Callao, Pisco, San Juan de Marcona e Ilo.

La precisión en la delimitación de las bahías, escotaduras, puertos y todo lo relacionado con las desembocaduras de ríos e instalaciones marítimas que pueden usarse para fijar las líneas de base recta y las prohibiciones que invalidan su uso se detallan en el texto de la Convención del Mar.

9. **Establecimiento del límite exterior**

El límite exterior del Mar de Grau debe ser trazado a una distancia de 200 millas marinas sobre la proyección de cada punto de la línea de base o de las líneas de base recta donde hayan sido diseñadas siguiendo la dirección normal de la costa y hasta donde intercepta a la proyección de las fronteras norte y sur del Mar de Grau.

10. **Establecimiento de los límites fronterizos**

El trazado de los límites fronterizos, tanto en la frontera marina norte, como en la sur, requiere de previas negociaciones, que es la manera como se tratan estos aspectos entre las naciones civilizadas, naturalmente deben orientarse al cumplimiento de las instrucciones que la Convención del Mar establece para los países con costas adyacentes, que es el caso del Perú con sus dos vecinos.

Es indudable, que la fórmula de la línea media equidistante de cada uno de los puntos que conforman las costas adyacentes al punto en que la frontera terrestre llega al mar y desde este en su proyección hasta interceptar la frontera exterior del Mar de Grau en las 200 millas, constituye la forma más equi-

tativa para todas las partes, más, si tenemos en cuenta que ningún tratado o convenio firmado con anterioridad tenía carácter de fijatorio de fronteras, ni en su espíritu, ni en su esencia a pesar de la servidumbre favorable o no, que le haya significado a alguna de las partes la creación de una Zona Especial Fronteriza; hay que tener en cuenta los tiempos que vivimos y ser consecuentes con el avance científico y tecnológico de las ciencias del mar y en especial de la navegación, para evitar invocar arcaicos procedimientos para que los naturales de uno u otro lado de la frontera marina puedan situarse en la mar; cuando cada vez que estos son capturados, se encuentran a vista de costa o de playa para ser más precisos, la experiencia de estos años ha demostrado que las tripulaciones en todos los casos conocían sus posiciones y estaban conscientes de faenar en aguas prohibidas, los pocos y excepcionales casos que se han dado por averías, no ameritan la servidumbre que hemos estado prestando en favor de nuestros vecinos, por cuanto lo único que hemos obtenido es que estos pretenden derechos en donde nunca se los hemos dado ni admitido.

Si bien es cierto que pueden haber más fórmulas para delimitar los espacios marinos, como pueden ser aquella que se basa en la resolución trigonométrica espacial del triángulo esférico formado entre cada punto equidistante de la costa de cada una de las partes, y su resultante en el mar, su demarcación en la mar se hace muy difícil de precisar, aunque su exactitud sea mayor respecto al contorno costero.

La verdad es que cada frontera debe ser estudiada y resuelta en forma particular por las peculiaridades que presentan, tal como veremos a continuación.

11. **Frontera marítima norte**

Se presentan dos casos en la frontera norte por la forma que llega al mar el límite terrestre entre Perú y Ecuador, lo cual hace que sea necesario estudiarlos por separado, antes de ver la aplicación de la fórmula de la meridiana entre costas adyacentes.

La línea de frontera norte en el canal de Capones, sigue la enfilación de los hitos de isla Correa y del centro de la boca del citado canal, la cual se orienta en la dirección 322° desde el norte verdadero; sin embargo, en el punto en que la intercepta la línea de costa en la dirección norte-sur, se marca entre los hitos de isla Payana, en el Ecuador y el hito de punta Capones en el Perú, desde la dirección 207°, o su inversa de 027° desde el norte verdadero, si es desde el Ecuador donde se la marca en el primer caso, o desde el Perú en el otro; la consecuencia es que la recta que sustienden estos dos puntos, conforman una línea de base recta cuya perpendicular que se levanta en su punto centro, es

decir en el cual es interceptada por la frontera terrestre, se marca en la dirección 297° desde el norte verdadero.

No quisiera entrar a hacer especulaciones de cuál línea es más ventajosa para una u otra parte, eso queda al criterio de cada lector, me ceñiré a trazarlas e indicar sus posiciones geográficas:

Para el caso de la marcación 322°: Desde el punto medio del canal de Capones trazamos una recta en la dirección 322° hasta cubrir las 200 millas marinas e interceptar el límite exterior del Mar de Grau en la posición:

Latitud: 00°47'00" SUR. Longitud: 82°22'30" OESTE.

En el caso de la marcación 297°: Procedemos en igual forma desde el mismo punto y trazamos en la dirección 297° hasta cubrir las 200 millas marinas e interceptar el límite exterior del Mar de Grau en la posición.

Latitud: 01°52'00" SUR. Longitud: 83°16'00" OESTE.

Ahora veamos qué sucede al emplear la fórmular que establece la Convención del Mar de las Naciones Unidas:

Las costas adyacentes del Perú y del Ecuador están orientadas en la dirección norte-sur al 197° desde el norte verdadero, luego sí desde el punto medio de esta línea, en que es cortada por frontera terrestre, trazamos una meridiana perpendicular se orientaría en la dirección 287° desde el norte verdadero en una extensión de 200 millas marinas hasta su interceptación con el límite exterior del Mar de Grau en la posición:

Latitud: 02°25'00" SUR. Longitud: 83°29'00" OESTE.

En el gráfico No. 1 que se acompaña se puede observar las diferencias.

12.**Frontera Marítima Sur**

En igual forma para el caso de la frontera sur del Mar de Grau, veremos lo que sucede en el caso de como llega la frontera al mar y para el caso de aplicar la fórmula de la meridiana entre playas adyacentes.

En el primer caso, la línea de frontera llega con una orientación hacia el 214° desde el norte verdadero, esto está dado por la enfilación que tienen entre sí, el hito No. 2 y el hito No. 1 de la Concordia en playa Santa Rosa, tal como se puede comprobar en las cartas editadas por las Direcciones de Hidrografía,

tanto de Chile como del Perú.

Luego, si se prolonga la línea de frontera hasta alcanzar las 200 millas marinas e interceptar el límite exterior del Mar de Grau, nos encontraremos que esto sucede en la posición:

Latitud: 21°07'00'" SUR Longitud: 72°21'00" OESTE.

Para el caso de emplear la fórmula de la Meridiana de las costas adyacentes podemos comprobar que la orientación normal de la línea de costa en el lado del Perú es en la dirección norte-sur al 309° verdadero desde el Hito de la Concordia hacia el norte y para el caso de Chile, la línea de costa tiene una orientación normal en la dirección norte-sur al 142° verdadero desde el hito de la Concordia hacia el sur, hasta donde la costa hace una inflección marcada hacia el mismo sur.

En consecuencia, ambas costas adyacentes sustienden un ángulo de 167° cuya bisectríz sería la marcación 225.5° y que si la trazamos desde el hito de la Concordia obtendremos la meridiana de ambas costas cuya proyección hasta la interceptación del límite exterior del Mar de Grau en las 200 millas marinas queda en posición:

Latitud: 20°40'30" SUR Longitud: 72°45'30" OESTE.

En el gráfico No. 2 que se acompaña se puede observar las diferencias.

13. **Fronteras marinas del Este y Oeste**

Estas fronteras deben diseñarse, como ya se expuso en párrafos anteriores, trazando primero la que corresponde al este mediante la línea de Base, natural o recta, según sea la configuración de la costa peruana del Mar de Grau; un estudio de dicha costa nos permite descubrir que en ella se pueden seleccionar desde los puntos en que se inician las fronteras marinas norte y sur, alrededor de 87 puntos geográficos, que en su conjunto permiten diseñar el límite este, el mismo que separará las aguas interiores de uso exclusivo del Estado Peruano, de aquellas otras que están afectas al Derecho Internacional Marítimo o que se ajustarán a los criterios de la tesis de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas y que permitirán delimitar por la proyección desde cada uno de los puntos que conforman dicha frontera este, la frontera oeste del Mar de Grau tal como se muestra en el ejemplo del gráfico No. 3 que se adjunta.

Es indudable, que el hecho de demarcar la frontera este, dará orígen al es-

tablecimiento y señalización de todas las aguas que conforman el Mar de Grau a la vez que permitirá tomar la decisión política que más convenga a los altos intereses de la Nación relacionados con el Derecho Internacional Marítimo, ya sea para ponernos a cubierto o para excluírnos de él finalmente, y dejar de estar en el limbo respecto a la posición que venimos observando en el Concierto de las Naciones Unidas.

Conclusión

La delimitación del Dominio Marítimo del Perú, significará cumplir con el mandato constitucional por tanto tiempo diferido por nuestros gobernantes; permitirá finalmente precisar las aguas del Mar de Grau que son exclusivas para el uso del Estado Peruano de aquellas en que conforme al Derecho Internacional, permitamos su exploración y explotación por los nacionales de otros países amigos y por nuestro propio pueblo de preferencia.

Nos permitirá incorporar al territorio nacional un área marítima de aproximadamente 720,000Km^{2}que elevará a más de dos millones de Km^2 la extensión del actual territorio declarado bajo la soberanía y jurisdicción del Perú.

Es indudable, que para lograr este reto ineludible para nuestra generación, puesto que son los hombres nacidos durante la Segunda Guerra Mundial quienes están al Gobierno de la Nación, es necesario tomar la decisión política de realizarlo, su logro nos conducirá a cerrar el desguarnecido flanco marítimo de la Defensa Nacional y permitirá afianzar el esfuerzo del pueblo peruano en alcanzar su desarrollo y lograr la seguridad integral del territorio patrio contra cualquier asechanza externa, provenga de donde provenga, sea próxima o lejana.

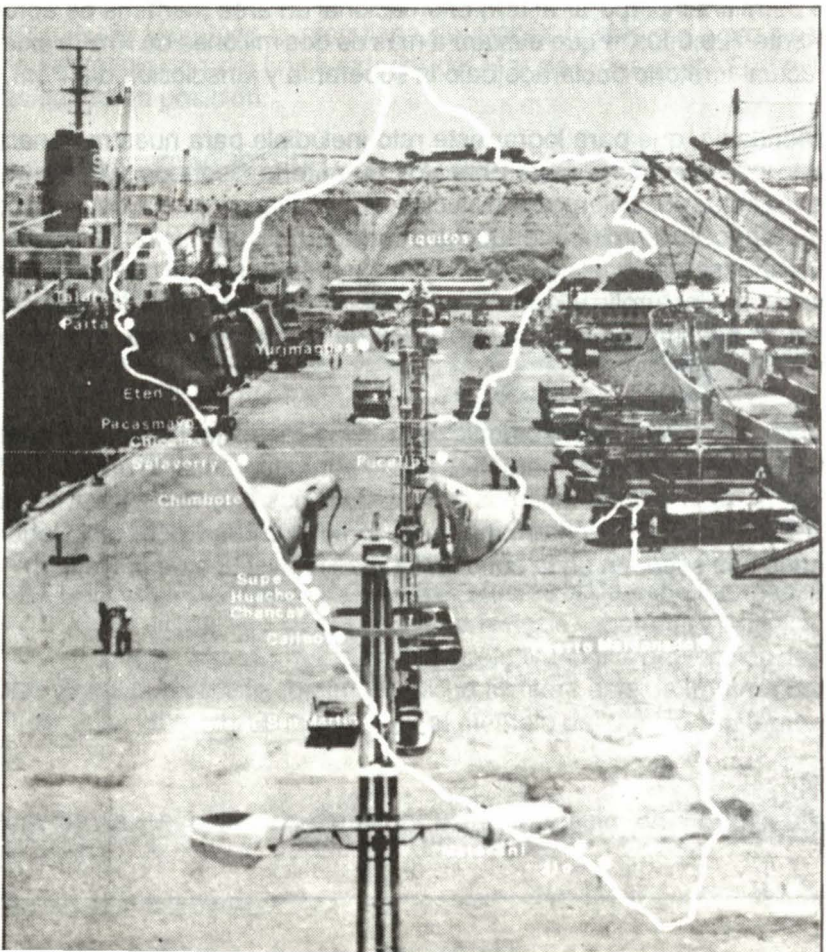
Si hoy nuestra generación cumple con reivindicar el Mar de Grau, mañana las nuevas generaciones de peruanos nos lo agradecerán, sino ellos sabrán que a la hora de la verdad fallamos y de seguro nos lo enrrostrarán, ya que no supimos defender el patrimonio que como hombres debemos legarles a quienes nos sucedan en la conducción de los destinos de la Nación.

enapu s.a.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

TALARA	GENERAL SAN MARTIN
PAITA	ILO
ETEN	SUPE
PACASMAYO	MATARANI
CHICAMA	CALLAO
CHIMBOTE	IQUITOS (Fluvial)
SALAVERRY	YURIMAGUAS (Fluvial)
CHANCAY	PUCALLPA (Fluvial)
HUACHO	PUERTO MALDONADO (Fluvial)





Deposite su confianza en buenas manos.



En las manos seguras y eficientes de su Gente de Confianza, que hace de sus depósitos la mejor inversión.
No sólo gana mejores tasas.
Gana además:

- Consejo oportuno, para que administre su dinero de la mejor forma.
- El más conveniente Horario Corrido Nacional.
- Cuenta Corriente sin costo de mantenimiento.(*)
- Protección familiar contra todo riesgo, a través de un seguro de vida automático.
- La más amplia red de oficinas interconectadas.
- El mejor servicio en Banca Electrónica.

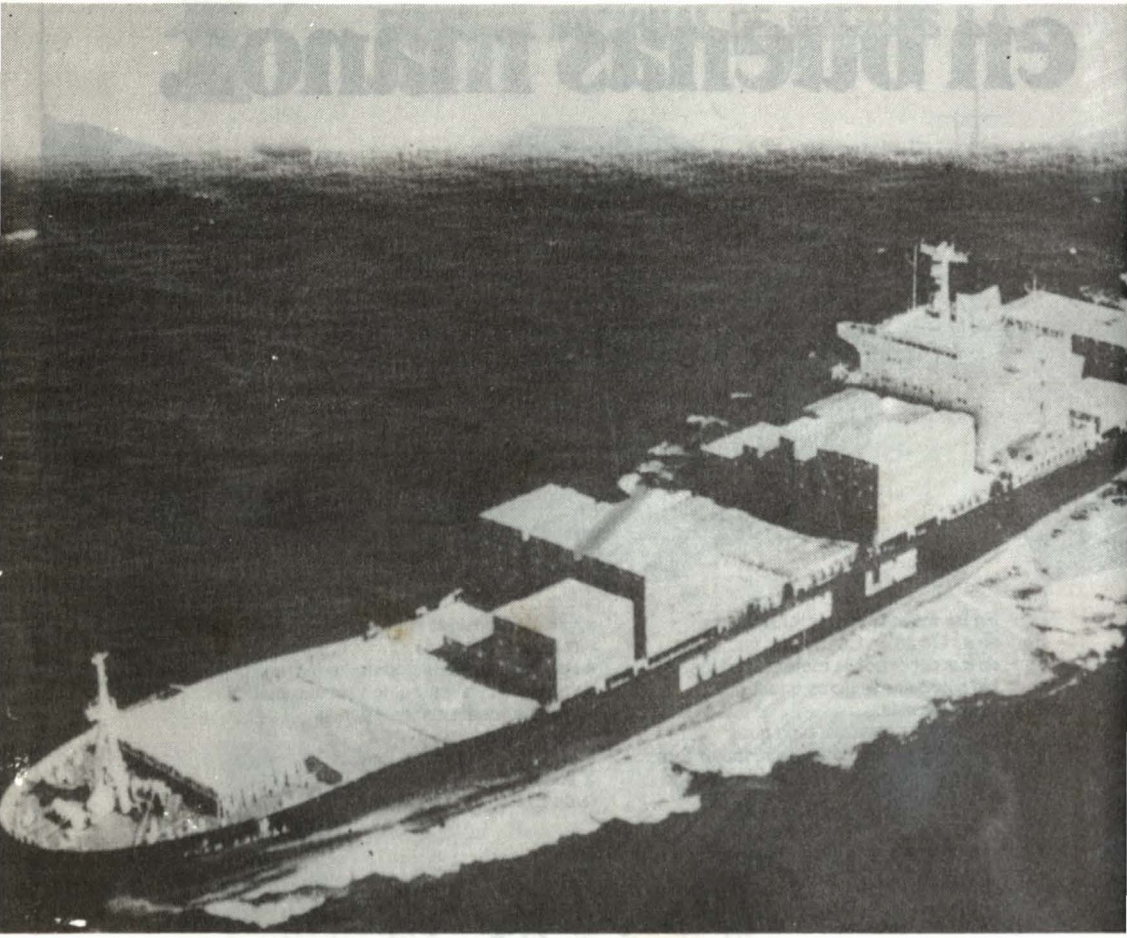
Y sobre todo, la seguridad que sólo le da su Gente de Confianza.



(*) Sólo para personas naturales con saldos acreedores.

BANCO DE CREDITO

FINANCIERA DE CREDITO



La composición del tráfico marítimo internacional y del Perú

Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutierrez

Es sabido que el 95% de todas las mercaderías que se comercian en el orbe son transportadas por vía marítima y que las movilizadas por este medio de transporte, en términos de toneladas-millas exceden en un factor de dos, a los que se mueven por aire, carretera y ferrocarril combinados. Las mercancías a granel constituyen las 3/4 partes de todo el comercio marítimo. Solamente el petróleo crudo, en su zenit, alcanza a la mitad, aunque en la actualidad bordea el 40%. El resto está compuesto por carga general (productos manufacturados), que equivale a decir, millones de pequeñas parcelas de productos heterogéneos. Aunque en minoría de pesos pero en términos de valor de la mercadería, los cargamentos de carga general alcanzan al 70% del valor de las transacciones comerciales por vía marítima.

La mayor parte del comercio maritimo de carga general es transportada por naves que operan bajo la modalidad "liner terms" las que actúan bajo frecuencias, itinerarios y servicios entre puertos específicos en cada terminal de la ruta. Otras cargas de tipo de carga general se mueven en pequeños lotes, en este mismo tipo de buques que adoptan una modalidad parecida a las naves trampas y que operan asociadamente con las auténticas naves trampas que conducen grandes lotes, a carga completa, de cargamentos a granel y que hacen servicio irregular mientras que los cargueros de carga general lo hacen en tráficos regulares.

Otro tipo de transporte muy importante es el de las cargas refrigeradas. Un estudio realizado por el Instituto de Investigaciones Marítimas del Japón estima que 3/4 partes de todo el comercio mundial de refrigerados, en el año 1983, fue realizado por mar en naves especializadas para cargamentos en frío y que 1/4 de ellas se realizó en naves conteinerizadas. Una gran parte del comercio de carnes en contenedores refrigerados se realiza entre naciones desarrolladas, como plátanos, y muchas otras frutas, que colectivamente generan la mitad del comercio refrigerado procedentes de los países en vías de desarrollo. Por ejemplo, en el caso de los plátanos, los principales exportadores son Costa Rica, Ecuador, Colombia y Panamá. El Perú hoy está exportando plátanos por Paita y ciertamente exporta también buena cantidad de productos del mar en

contenedores refrigerados. Se prevee una fiera lucha, en lo que se refiere al comercio de productos de frío entre los buques frigoríficos y los buques contenedores refrigerados.

Considerándose que la nueva tecnología de la conteinerización, que significa más rapidez, más economía y más seguridad y, teniéndose en cuenta que cada día ocurren más adaptaciones de tipos de mercaderías sólidas y líquidas que pueden ser conteinerizadas, conviene, a esta altura del presente artículo, precisar ciertos conceptos en relación a los cargamentos bajo esta modalidad. Se precisan, pues, a continuación.

"Conteinerización potencial" es el mejor estimado que puede hacerse sobre la cantidad de carga que será estibada en contenedores una vez que la transición a la conteinerización esté totalmente realizada. Algunas autoridades consideran que una vez que el flujo de los cargamentos mayores en granos y especializados se hayan eliminado se podrá aplicar un factor de 85% a la carga remanente para proveer una buena indicación general del probable nivel del máximo potencial conteinerizado. La "penetración de la conteinerización" se define como el radio entre el actual tonelaje conteinerizado en cualquier momento y el máximo potencial de tonelaje conteinerizado suponiendo que el tránsito a la conteinerización hubiese sido satisfecho. Esta proporción se expresa en porcentaje. Aún cuando se alcance el máximo potencial de conteinerización los rangos de crecimiento de carga conteinerizada se estima que pueden sobrepasar la secular tendencia por años para aparecer como el sector que supera los límites en el transporte de naves trampas para el potencial de carga conteinerizada a encontrarse aquí.

El Instituto de Investigaciones Marítimas del Japón ha calculado que la penetración mundial de conteinerización es de 56%, radio que debía mantenerse hasta el año 1990. Ese Instituto define el grado de penetración de la conteinerización como la relación entre el tonelaje de carga general llevada por naves conteinerizadas y el tonelaje similar conducida por los servicios de línea. El sistema de la NN.UU. para la clasificación de las cargas no distingue si estas se conducen en naves de línea, granel o servicio de trampas. Las estadísticas para la clasificación de la carga general en las NN.UU. no puede ser referida como un sinónimo de aquella movilizada en las naves de línea.

En 1985 Gran Bretaña alcanzó un grado de penetración de carga unitizada de 76% dentro del 72% de sus importaciones. Por otro lado, las estadísticas del Comité de Bahías del Japón revela un grado de penetración de carga conteinerizada del 70% para las rutas de línea japonesas mientras que la Administración Marítima estima un 66% para y desde los EE.UU. en ese mismo tipo de transporte por naves de línea. Esos dos cálculos corresponden a los inicios

del decenio de los años 80.

Desde el año 1973 la flota mundial de naves contenedoras se ha expandido más rápidamente que los volúmenes de carga conteinerizada. Este fenómeno supone una reducción de la productividad naviera y, con respecto a esto existen dos explicaciones: en los primeros años de la conteinerización, y particularmente antes de la crisis del petróleo en el año 1973, las velocidades del servicio naviero se hacían en un rango variable entre 24 y 27 nudos. En plena crisis del petróleo, por razones lógicas, las velocidades decrecieron a los niveles de 18 a 20 nudos. La segunda razón es que las naves full-container comenzaron a ceder terreno en pro de naves contenedoras más flexibles, tales como las semi-contenedoras, las cuales quizás se adaptan mejor a los cargamentos de índole mixto en las rutas hacia las naciones en vías de desarrollo que comenzaron a conteinerizar sus cargamentos. Esta mayor flexibilidad en tipos de naves conteinerizadas inevitablemente genera una menor proporción de manipuleos en puerto que reduce la eficiencia de cada viaje redondo. Veamos ahora, qué ocurre en el Perú en lo antingente al tráfico de mercadería conteinerizada.

El Perú, a pesar de que la tecnología de la conteinerización ya tenía, en el mundo, 30 años de edad, recién en el año 1981 se decide a dispensarle la debida atención, pero la crisis nacional que ahora sufrimos, y que ya se venía haciendo presente aunque muchos no lo advirtiesen, no ha permitido que nuestro país evolucione debidamente en esta técnica.

Sin mencionar en este artículo los volúmenes de mercadería movilizada en contenedores por nuestros puertos, cosa que lo haré en una futura ocasión, sí pretendo dar una idea, por lo menos en porcentajes, no solo de cada uno de nuestros puertos sino también del Perú con respecto a las naciones de América del Sur. (Ver cuadros Nº 1, Nº 2 y Nº 3).

Cuadro N° 1

Números Indices de Movimiento Total de Contenedores llenos
por Terminales de Atraque Directo
1986 – 1991

Años	Callao	Paita	Matarani	Salaverry	Ilo	Iquitos
1986	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

1987	98.6	391.9	147.3	14.4	145.8	65.6
1988	92.4	293.0	105.1	14.8	45.8	100.0
1989	73.9	117.5	55.5	63.6	62.5	89.3
1990	89.9	73.6	95.3	40.6	837.5	63.4
1991 (1)	60.0	32.3	5.9	3.8	237.5	45.2

(1) Enero a Junio
Fuente: ENAPU

Cuadro N° 2

Contenedores llenos por Terminales de Atraque Directo
1990

Terminales:	Descarga:		Embarque:	
	Unidades	%	Unidades	%
Callao	17,579	87.6	19,934	83.5
Paita	2,123	10.6	2,556	10.7
Matarani	245	1.2	1,362	5.8
Salaverry	26	0.1	--	--
Ilo	37	0.2	--	--
Iquitos	54	0.3	--	--
Total:	20,064	100.0	23,852	100.0

Fuente: ENAPU

Cuadro N° 3

Tráfico de Conteinerización en América del Sur

(año 1987)

País	TEU	%
Brasil	657,432	45.7
Argentina	188,625	13.1
Venezuela	151,723	10.5
Chile	143,778	10.0
Colombia	110,725	7.7
Ecuador	81,101	5.6
Perú	65,684	4.6
Uruguay	40,002	2.8
		100.0
		====

Nota: 1 TEU equivale a la carga conteinerizada de un contenedor de 20'.

El lector puede apreciar entonces cómo es que nuestro país necesita, además de un más alto nivel de industrialización que nos permita ampliar nuestro tráfico de mercancías conteinerizables, la reestructuración de nuestros puertos de manera que sean más atractivos por su competitividad y recibamos pues la mayor cantidad de naves y que ahora justamente han comenzado arribar cuando, desde octubre de 1990, se ha permitido la presencia de empresas privadas y cooperativas en nuestros puertos para operaciones de estiba y desestiba y las administraciones portuarias de ENAPU están ejecutando planes de desburocratización, optimización de procedimientos, proyectos de privatización de ciertos servicios, proyectos de reequipamiento y modernización de equipo portuario y trabajos de tarifas a la carga y a la nave hasta los niveles adecuados.

Hay que tener en cuenta que una nave full-container equivale a tres convencionales. Esto es ya bastante decir si se piensa en el incremento de la productividad con naves conteinerizadas.

Por último, tengamos también en cuenta que, con respecto a Chile y a Ecuador, alguna parte de sus rangos de conteinerización han sido beneficiados con la carga de este tipo que, con destino al Perú, ha derivado a los puertos de esas

naciones por resultar, para las líneas navieras, más económica dejarlos allá y traerlos al Perú por tierra que aventurarse a mayores costos recalando a nuestros puertos.





Volvo marca de valor

Cuando se trata de decidir entre un flamante Volvo o un vehículo de transporte usado, debe considerarse que el usado ha sido descartado ya en su país de origen y que además ha sido fabricado para otros caminos.

Un Volvo nace conociendo el Perú.

MARCA DE VALOR

VOLVO

LIMA: •ARDUR S.A. •AUTOMOTORES SAN JORGE •CAMENA DISTRIBUIDORA •J.C. AUTOMOTRIZ •J.C. REPRESENTACIONES •LA COMERCIAL IMPORTADORA •ROSALES DIESEL.
NORTE: •AUTOMOTORES SAN JORGE Piura •CARLOS A. MANNUCCI Trujillo •FACTORIA INCA MOTORS Huaraz •VEHICULOS S.A. Chiclayo.
SUR: •AUTOMOTRIZ ANDINA Arequipa, Cusco, Juliaca •AUTOMOTORES TACNA Tacna.
CENTRO/SELVA: •ANTONIO ROSALES DURAND E HIJO La Merced •AUTOMOTORES DEL CENTRO Tarma •AUTOMOTORES SAN JORGE Huancayo •AUTOMOTORES TARAPOTO Tarapoto, Iquitos •CAMIONES DIESEL HUANUCO Huánuco •CHIU HNOS Pucallpa.

INTERCOM/DDB NEEDHAM
LT 8000984


UDE

El terrorismo

Contralmirante AP (r) Julio De los Ríos Rozas

El Perú y su pueblo, hace mas de una década son víctimas del fenómeno titulado "*Terrorismo*". Se estima que para resolver un problema, es necesario conocerlo con el fin de solucionarlo. ¿Conocemos, entonces, qué es el terrorismo? ¿qué persigue? ¿cómo actúa? ¿quién o quienes son los terroristas? ¿Cuál debe ser la reacción de quienes nos vemos afectados por su accionar?. Estos son sólo algunas preguntas que surgen-porque hay muchas otras- en la mente de los que en una u otra forma estamos sufriendo los actos terroristas que afectan a nuestra sociedad y a otros.

Para los fines que persigue esta discusión, el terrorismo se puede definir como:"el empleo premeditado de la violencia, o la amenaza de emplearla, para alcanzar alguna meta muchas veces de índole política-idelógica, mediante el infundio del miedo, la intimidación o la coacción. Es un acto criminal, a veces de carácter simbólico, que tiene como meta influir en el ánimo de otros que, tal vez, no sean las víctimas inmediatas".

El terrorismo puede ser empleado individual o colectivamente para alcanzar metas trazadas por quienes lo empleen.

Es un instrumento que emplean con gran provecho los diestros en él. Hay grupos que muchas veces recurren a los actos de terrorismo para alcanzar sus objetivos cuando les falla otra táctica, (ejemplo, los medios políticos, las manifestaciones populacheras, la captación de los medios de divulgación, etc). Por lo general, a estos grupos les va lo suficientemente bien como para hacerles seguir pensando que el terror es un arma eficaz.

Cuando triunfa el terror, las ganancias son considerables.

Hay mucha publicidad; puede haber grandes sumas de dinero de por medio; se hacen importantes concesiones políticas. Cuando fracasan, lo que se pierde es poco.

Son pocos los terroristas que mueren o que van a parar a la cárcel. A menos que se ponga coto a estas actividades, los terroristas proseguirán porque saben que:

- Es casi seguro que obtendrán más publicidad, siempre y cuando ésta sea una de sus metas;

- Existe la probabilidad de que todos los miembros de la banda eludan el castigo o la muerte, ya sea que se tomen rehenes o no;

- Hay la posibilidad de que se satisfagan sus demandas o parte de ellas.

- Existe la posibilidad del cumplimiento total de sus exigencias.

- Existe la gran probabilidad del buen éxito donde el paso de la salida libre sea lo único que se pide.

- Hay una gran probabilidad de que si se rechazan las concesiones a las demandas principales, todos los terroristas, o casi todos, aún saldrán vivos valiéndose de la clandestinidad, aceptando el paso franco en lugar de sus demandas originales o entregándose a un gobierno que simpatice con su causa.

USTED PUEDE AYUDAR A CONTRARRESTAR EL TERRORISMO EN SU PUESTO MILITAR MEDIANTE UN PLANEAMIENTO DETALLADO DE CONTRATERRORISMO.

Esta circular va dirigida a todos los peruanos encargados de formular el *Plan de Contraterrorismo* de su unidad, de su empleo o de su puesto militar.

Se consolidan aquí, la política, la doctrina y las instrucciones de la Fuerza Armada.

Esta circular, debe servir para ayudar a contestar las siguientes preguntas:
¿De qué manera se debe formular el plan?
¿Qué es lo que se debe tomar en cuenta?
¿A quién le compete saber qué?
¿Cómo se debe conseguir la información?
¿Con quién se debe efectuar la coordinación?
¿Qué de los aspectos de la autoridad y jurisdicción?

El contraterrorismo y la administración de las situaciones críticas son parte de los pasos que dan un jefe de unidad y su Estado Mayor en la solución de un problema militar; a no ser que no sea el aspecto que se recalca, siguen esencialmente el mismo orden, los pasos los dan las mismas personas que los darían si organizaran una operación militar cualquiera.

En esta circular, hay instrucciones de planeamiento en aspectos diferentes de contraterrorismo, a saber:

1) Información militar
2) Análisis de la amenaza
3) Seguridad física, personal y operacional.
4) Autoridad y jurisdicción.
5) Administración de situaciones críticas.

En los anexos, hay referencias y trozos de lectura que se sugieren, la muestra de un plan de contingencia y las reglas permanentes de servicio que se emplearían en caso de la negociación de la libertad de rehenes.

El modelo de contraterrorismo

La Escuela de Policía Militar del Ejército de los Estados Unidos, formuló un modelo de Contraterrorismo en siete pasos. El modelo se expone en la figura 1-1. He aquí un resumen del modelo.

Información militar.- Al analizar cualquier uso de terrorismo, se observa que la obtención de datos e informes es una tarea de primerísima importancia. ¿Quiénes son los terroristas? ¿Cuándo y dónde lanzarán sus ataques? ¿En qué forma piensan realizar su campaña de terror? La recopilación, examen, interpretación y divulgación de los datos e informes, son funciones del sistema de búsqueda e informes.

Análisis de la amenaza

La interpretación de la información militar y del clima social, económico y político de una región, permiten proyectar la posible magnitud de una amenaza terrorista. Mediante el análisis de la amenaza, se puede descubrir debilidades que se pueden aislar. Entonces, se puede dar la forma de evitar que una posible amenaza se convierta en realidad. Hay que recordar que el análisis de la amenaza es necesariamente cambiante -a medida que cambia el análisis de las partes- así cambiará el todo. Hecho el análisis de la amenaza, se debe dedicar el esfuerzo a contrarrestar las debilidades descubiertas.

Seguridad física

Si el análisis de la amenaza revela deficiencias en este aspecto, se debe hacer todo esfuerzo por apuntarlo. La seguridad física de un puesto militar está destinada a proteger los informes, datos y recursos del Estado. Una buena seguridad física ayuda a evitar el terrorismo.

Las áreas reforzadas constituyen el mayor obstáculo para la penetración de los terroristas. Por ejemplo, los sistemas para descubrir la intromisión, el uso correcto del alumbrado y de cercos, la posiblidad de cerrar o restringir el paso a los puestos militares, el refuerzo de los sitios de almacenamiento de material de distribución restringida y una mejor instrucción del personal de seguridad, son medidas que refuerzan la seguridad física.

Seguridad personal

El análisis que se haga de la amenaza, puede revelar el nombre de personas que podrían ser blancos de ataques de los terroristas. Entonces, hay que adoptar medidas de protección personal para evitar dichos ataques. La medida más importante que se puede adoptar es la educación de las personas vulnerables al ataque para que comprendan la magnitud de la amenaza y se comporten como es debido. La protección personal y la educación deben subrayar la necesidad de frustrar las oportunidades de ataque.

Seguridad operacional

El análisis de la amenaza, también puede revelar deficiencias en el funcionamiento de las operaciones cotidianas.

Se debe prestar una atención particular a la seguridad de las transmisiones, las actividades de búsqueda de informes, y datos y del elemento humano.

Se debe tener cuidado de observar cualquier conducta anormal de los empleados públicos, de las empresas privadas, al igual que del personal de las fuerzas armadas. Los datos que los terroristas obtengan de los medios de trasmisión pueden ser de fuentes originales sobre posibles blancos.

Hay que estar seguro de que el personal, observe las debidas precauciones al hablar por teléfono y al salvaguardar los documentos y planes de carácter confidencial o secreto.

Autoridad y jurisdicción

Hay que comprender a cabalidad la autoridad y jurisdicción de los elementos que se emplean en casos de crisis. Hay que tomar en cuenta el fundamento jurídico para proceder con la idea de incluirlo en los planes. Si se adoptan medidas al margen de la ley al proceder contra los terroristas, ello puede poner en peligro el resultado de un juicio subsiguiente y así favorecer al perpetrador con su libertad. La Autoridad y la jurisdicción le señalan al grupo de adminis-

tración de situaciones críticas los aspectos de la acción que deben recalcar más.

Administración de situaciones críticas

El plan que se formule, debe establecer la organización y funciones de administración de situaciones críticas. Al organizar un grupo de administración de situaciones críticas, se debe considerar:

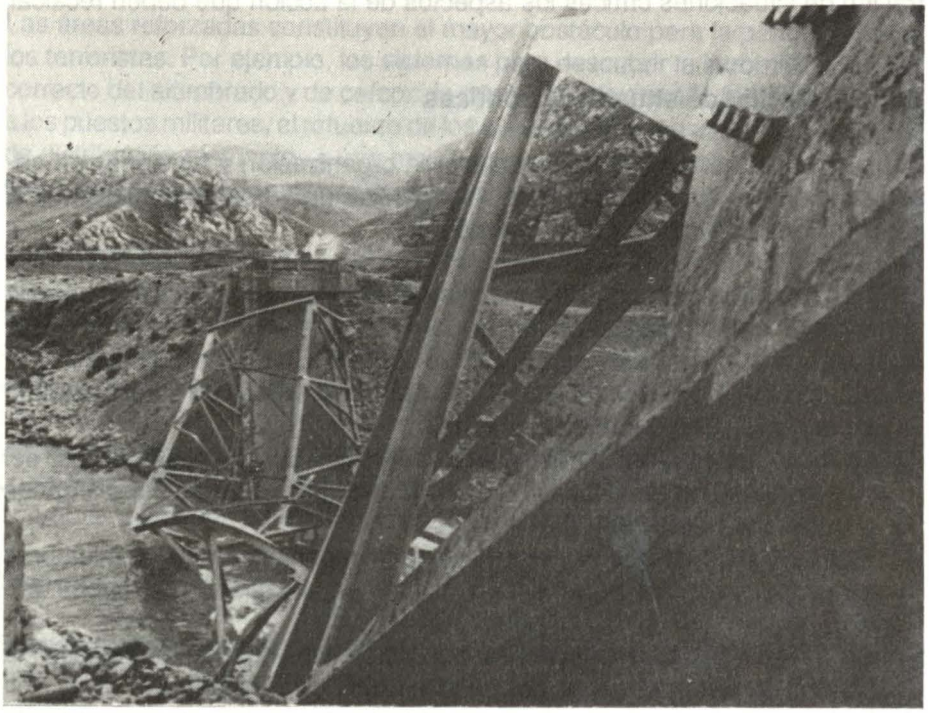
a) La persona responsable de tomar las decisiones y la que estará autorizada a hablar en nombre de todo el grupo.
b) Quienes integrarán el grupo y cuáles serán sus responsabilidades.
c) La misión de la policía militar, de las fuerzas de respaldo y del Estado (o de la plana), Mayor del puesto Militar.
d) La misión del cuartel de bomberos, del oficial de asuntos públicos, del ingeniero, de los médicos, de los abogados, del clero y de otros órganos e individuos participantes.
e) El adiestramiento que se necesita para la capacitación de los miembros del grupo, para que sepan desenvolverse en situaciones de mucha tensión.
f) El ofrecimiento de instrucción especializada a los que han de negociar la libertad de rehenes y a grupos contraterroristas especiales.
g) La formulación de planes de contingencia fuera de las operaciones cotidianas contra posibles amenazas.

Llegando a esta situación, se explica la formulación de planes que requieren los diversos pasos del modelo de contraterrorismo. El plan debe tender a la acción y a la reacción, es decir, tender a la acción en el sentido de evitar los actos de terrorismo y tender a la reacción, en el sentido de frustrar las posibilidades de buen éxito de los terroristas, en el caso de que éstos hayan podido actuar.

¿Quiénes son los terroristas?

Los terroristas pretenden ser agentes de cambio; se oponen al contrato social mediante el empleo de la fuerza y el temor, en lugar del razonamiento. A la mayoría de los terroristas, se les puede reconocer por una meta que bien podría caer en una de sus clases.

a) Terroristas políticos, insurrectos o fuerzas de guerrillas multinacionales que pretenden tomar el poder, establecer su legitimidad o desorganizar un gobierno existente para alcanzar metas sociales o ideológicas particulares;



b) Anarquistas que, sencillamente, quieren desorganizar un gobierno o alterar la sociedad;
c) Terroristas criminales o bandidos, que se dedican lucrativamente a actividades ilegales; estos recurren al terror cuando les conviene.
d) Terroristas dementes, que cometen sus fechorías terríficas como resultado de una enagenación mental, ya sea de orden personal o de orden psicológico.
e) Terroristas de contraterrorismo, o sea, los terroristas al servicio del gobierno de turno quienes, como miembros de la crema del gobierno, sea orden de la táctica terrorista para afianzarse en el poder y gobernar a los asociados.
f) Terroristas de condiciones medias, que rechazan las huelgas pacíficas y prefieren la violencia como la forma de expresar su disgusto y dramatizar sus demandas. Entre éstos, se puede encontrar muchos que jamás han sufrido económicamente pero, de repente, se hallan sin empleo y, por ende, recipientes del bienestar humano durante una recesión, inflación y exceso de ganancias.

Es posible, que los terroristas que tengan metas idénticas se unan y formen grupos autónomos. Estos pueden ser clasificados en dos grupos. Primero, en

su situación de apoyo de su creencia en los sistemas, se les puede agrupar por ideología. Segundo, en vista de que los terroristas operan en una diversidad de lugares, se les podrá agrupar según la región donde operen.

Los agrupados por creencias

a) **Grupos políticos.-** Las creencias oscilan entre la extrema izquierda, o sea, los que creen que la revolución comienza con la acción física o levantamientos, y, la extrema derecha de los fascistas reaccionarios o vigilantes que apoyan al gobierno de turno.

b) **Grupos étnicos o nacionalistas.-** Las metas pueden fundamentarse en el establecimiento o recuperación de una patria o para hacer conocer sus aspiraciones y necesidades. Algunos grupos tienen objetivos políticos, al igual que étnicos. Por ejemplo, un grupo puede ser marxista en cuanto a creencias políticas, no obstante, sus metas nacionalistas ocupan el primer lugar.

c) **Grupos religiosos.-** Los que se agrupan por motivos religiosos son pocos. Como ejemplo, se puede citar un grupo irlandés integrado por católicos que se creen discriminados. Realizan actos contra protestantes y el gobierno inglés que son sus blancos. En este sentido este gran grupo es singular y tiene tres aspectos. Primero, son políticos: luchan por la unificación de Irlanda del Norte con la República de Irlanda. Segundo, tienen nexos étnicos y nacionalistas: desean independizar a Irlanda del Norte de todo dominio inglés. Tercero, en vista de que quieren libertar a Irlanda del Norte de todo dominio protestante, la religión constituye otro factor. Este grupo es una clara manifestación de que todos los terroristas no pertenecen a un solo grupo.

d) **Grupos ambientales.-** Claro está que no todos los grupos ambientales son integrados por terroristas. No obstante, hay quienes ocasionalmente emplean la táctica de los terroristas al hacer declaraciones políticas con la intención de modificar las condiciones ambientales o una determinada situación ecológica. Entre las reacciones recientes podemos citar la amenaza de destruir o dañar las instalaciones nucleares, las plantas eléctricas y las instalaciones hidroeléctricas.

e) **Grupos mercenarios.-** Los mercenarios, ya sean un grupo o como individuos, son pocos. En la actualidad, hay un grupo de enganche y de contratistas que pueden ofrecer el servicio de mercenarios a ricos que lo necesitan en cualquier parte del mundo.

Aún cuando este grupo mercenario que influye en el orden mundial y nacional es de inspiración marxista, su móvil fundamental es el dinero. A este grupo se le puede citar como mercenario por motivos ideológicos.'

f) **Grupos con necesidades patológicas.-** La necesidad patológica, rara vez, es la característica de un grupo terrorista. No obstante, no se la debe pasar inadvertida. Según los archivos de la Dirección Federal de Aviación, una gran cantidad de los secuestros de aviones, los ejecutan enajenados mentales sometidos a una gran tensión nerviosa. Si la sociedad llegara a eliminar todas las otras clases de terroristas, este grupo aún persistiría.

Agrupaciones según el área de operación

a) **Grupos transnacionales.-** Estos grupos son fundamentalmente autónomos y no los dirige ningún gobierno en particular, aún cuando pueden recibir ayuda de un gobierno o varios.

Al servicio de más de un Estado o región, su lealtad es para con la "causa" y su grupo.

b) **Grupos internacionales.-** Estos grupos son similares a los transnacionales en que operan sin parar mientes en fronteras nacionales; no obstante, a los grupos internacionales los dominan y dirigen determinados gobiernos soberanos. Pueden ser empleados, en substitución de ejércitos, por gobiernos que quieren la supremacía sin la responsabilidad legal.

c) **Grupos nacionales.-** Los grupos nacionales son autónomos y operan estrictamente dentro de los confines de un solo Estado. Dicho país puede tener dominio del grupo, como no tenerlo.

La cooperación entre grupos

Aparentemente, a pesar de no existir una conspiración mundial, hay una tendencia hacia la cooperación entre los diversos grupos de terroristas. Esta colaboración abarca recursos, conocimientos técnicos y asilos. A medida que crece la cooperación entre grupos, aumenta la eficacia de las operaciones de los diversos organismos.

Esta cooperación se ha extendido mediante la ayuda recíproca avivada por la necesidad de sobrevivir. Por ejemplo, algunos grupos terroristas hallan difícil ejecutar sus operaciones en su país natal y por ello los llevan a cabo en otros lugares. Para proceder en esta forma, necesitan del apoyo de grupos fuera del

país de pertenencia. Los grupos que aumentan el empleo de terror en algunas partes del mundo, a distancia de su país de pertenencia, pueden solicitar la ayuda de los grupos "locales". Además, cuando se mudan de una base a otra, los grupos pierden confianza en sí mismos. Dependen de ellos para la aportación de recursos y para compensar por sus deficiencias operacionales.

Las metas del terrorismo

Las metas de un terrorista o de un grupo de terroristas, pueden ser inmediatas o mediatas.

Metas inmediatas

a) Lograr el reconocimiento universal, nacional o local de "la causa".
b) Provocar al gobierno a reaccionar, extralimitarse o a ser represivo a fin de avivar la oposición inmediata del público.
c) Hostigar, debilitar o poner en aprietos al gobierno, las fuerzas militares en otras fuerzas de seguridad.
d) Probar la inhabilidad del gobierno de defender a sus ciudadanos.
e) Obtener dinero o equipo.
f) Desorganizar o destruir los medios de movilidad o de trasmisiones.
g) Probar que el movimiento es fuerte y que se puede confiar en él.
h) Frustrar las decisiones ejecutivas o la aprobación de las leyes o provocar su demora.
i) Incitar a las huelgas o al entorpecimiento de la producción.
j) Desalentar las inversiones del exterior y los programas de ayuda del exterior.
k) Influir en las elecciones.
l) Lograr la libertad a presos.
m) Saciar la sed de venganza.

Metas mediatas

a) Producir un cambio dramático de gobierno, tal como por medio de una resolución, una guerra civil o una guerra entre países.
b) Cambiar favorablemente el curso de las cosas en una guerra de guerrillas.
c) Influir en la toma de decisiones sobre política a nivel local, nacional e internacional.
d) Lograr el reconocimiento político como la persona jurídica que representa un grupo étnico o nacional.

Características comunes de un terrorista o de un grupo terrorista

Los que se dedican al terrorismo, tienen ciertas características que les son comunes:

a) Alientan el miedo.
b) Generalmente, son más débiles militarmente que las fuerzas contrarias de seguridad de la política.
c) No igualan necesariamente el buen éxito táctico con el buen éxito de la misión. Es posible que la publicidad sea el objetivo principal de los terroristas. Los terroristas pensaron que la carnicería de Munich en 1972, fue un gran éxito cuando no se satisfizo ninguna de las demandas de los terroristas y siete de los nueve terroristas perdieron la vida.
d) Son sumamente móviles.
e) Se aprovechan del hecho de que aterrorizar no cuesta mucho. Unos cuantos perpetradores con armas baratas de pequeño calibre pueden provocar una desorganización que afecte a todo un país.
f) Cuentan con recursos limitados.
g) Obran secretamente casi todas las veces.
h) Creen en la ventaja de ser pocos, por motivos de seguridad y de eficacia.

Organización

La integración orgánica de un grupo terrorista la determina el grado de su seguridad y la cantidad de sus miembros. Una seguridad relajada puede resultar en la fácil penetración de cualquier organización ilegal y puede hasta poner en peligro su existencia misma. La cantidad de miembros puede ser limitada.

El crecimiento orgánico trae consigo cargas administrativas y de apoyo. Un grupo pequeño puede aumentar la frecuencia de sus operaciones, pero sólo hasta cierto punto.

El crecimiento puede obrar en contra de la habilidad para operar. Mientras mayor sea el crecimiento, mayor será el problema de la adquisición, almacenamiento y uso de los recursos, las posibilidades de comunicarse y la seguridad. Los terroristas que operaban en Jordania en 1969 y 1970, aumentaron tan rápidamente en número, que se tornaron ingobernables para los jefes. Esto ayudó al gobierno de Jordania en su reducción del tamaño de la organización en más de dos terceras partes. Los grupos numerosos quedan expuestos tarde o temprano. Mientras más numeroso sea el organismo, más vulnerable será su seguridad. Los grupos más numerosos sólo pueden tener buen éxito, a la larga,en un ambiente político inestable.

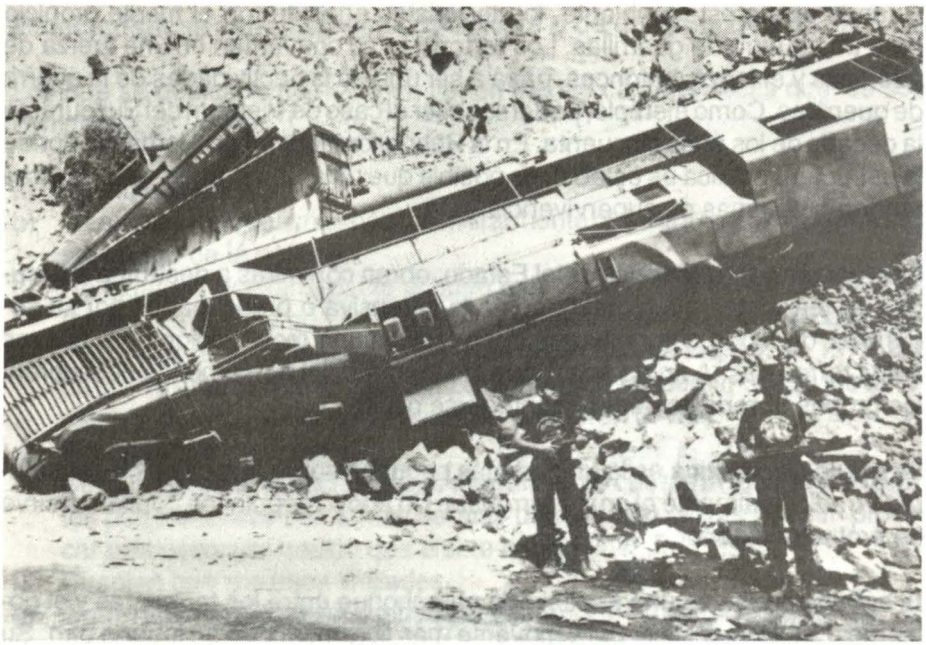
Cuando exista este ambiente, los terroristas encontraron el medio propicio para una guerra de guerrillas. Los terroristas se convertían en una fuerza de guerrillas y el terror, entonces, pasa a ser una de las actividades de la guerra de guerrillas. Como ejemplo, podemos citar el caso de Vietnam del Sur durante la década de los años cincuenta. En la República Federal de Alemania, donde la estructura política es estable, es posible que un grupo grande de terroristas tendría problemas de supervivencia.

Las fuerzas contraterroristas del Estado, obran con miras a destruir a los grupos de terroristas o a mantenerlos a la defensiva o preocupados por su seguridad, de modo que resultaría poco factible una movilización para nuevos actos terroristas. A fin de evitar que los agentes del gobierno los descubran, los grupos terroristas deben mantenerse ocultos.

La célula clandestina es la unidad más pequeña sobre la cual se ha estructurado tradicionalmente el grupo terrorista. Un apoyo popular de confianza sirve de protector exterior.

El apoyo popular es una especie de parachoque entre los terroristas y el gobierno. Les sirve a ellos, para moverse más libremente de un lugar a otro. Su mayor contribución es la red de residencias seguras que ofrece. Una residencia segura es el sitio donde los terroristas se esconden. En esos lugares, formulan sus planes, establecen su comunicación, se adiestran y fabrican y almacenan sus armas y explosivos. Además, ejecutan sus ensayos. El terrorismo no triunfa sin cierto grado de apoyo popular. Este apoyo les sirve para trasladar su personal y equipo de un lugar a otro. Les ayuda a localizar y reconocer blancos y ayuda en la obtención de los víveres que necesitan todos los días. En la estructura del grupo, influye el grado de apoyo popular con que se cuenta. mientras mayor sea el apoyo popular, mayor en cantidad podrán ser las células y mejor la comunicación entre ellos.

El grado de las probabilidades de la comunicación interna, determina las necesidades de seguridad y poder de estas células. Un equipo seguro, invalida la necesidad de demasiados sitios para depositar mensajes y disyuntores de teléfono.La buena comunicación, les permite a los grupos operar sin tener que crear células independientes o células más pequeñas. En cualquier operación secreta, los medios de comunicación influyen en el tiempo, las fuerzas, los recursos, la ubicación de las células y las residencias seguras, los blancos de la operación y la táctica. De allí que la estructura de un grupo terrorista secreta, debe tomar en cuenta las posiblidades de comunicación. Hoy en día, son pocos los organismos terroristas que operan en sitios donde puedan actuar libremente en todo momento. La mayoría busca mantenerse oculta continuamente. Es decir, obran secretamente por medio de células cuyos miembros ignoran



el paradero de los miembros de otras células.

En el sudeste asiático, no obstante, los grupos, terroristas más numerosos suelen celebrar sus reuniones abiertamente. Pueden moverse libremente en ciertos lugares, completamente seguros, debido al gran apoyo popular de que disfrutan.

Sus células, que otrora eran clandestinas, pueden operar abiertamente. Cada uno de estos grupos está muy dividido y cada uno tiene fuerzas tácticas de apoyo. Gozan de mucho apoyo popular, tienen equipos modernos de trasmisiones y operadores adiestrados.

Entre los terroristas, esta clase de grupos son los más formidables.

Armas que emplean los terroristas

Los grupos de terroristas que emplean armas y explosivos básicos en la ejecución de sus operaciones. Normalmente, usan pistolas, revólveres, fusiles, armas automáticas ligeras, granadas de mano y dispositivos explosivos improvisados.

Las armas más modernas, no obstante, también están al alcance de los terroristas.

A los que apoyan a los terroristas, se les puede persuadir para que obtengan armas portátiles no nucleares para las operaciones de los terroristas. Los terroristas seguirán teniendo acceso a estas armas. Su justificación para emplearlas será la de que el arma que produce más estragos es la que seguramente impedirá al mundo tratar a los terroristas con indiferencia. Las armas más modernas, podrían ser muy útiles para que el terrorismo siga siendo dramático.

Los Estados Unidos de Norteamérica, tienen como norma impedir que los terroristas lleguen a apoderarse de materiales o armas nucleares. Las consecuencias políticas, sociales y humanas que ocasionaría ese dominio, exige la más estricta vigilancia y planeamiento pormenorizado.

La instrucción

Normalmente, los terroristas suelen recibir su instrucción fuera de su patria en países que se sabe que simpatizan con esta clase de actividades. Algunos terroristas estadounidenses, recibieron su instrucción en actividades subversivas, el uso de armas, la infiltración y las prácticas de negociación en Cuba y en la América del Sur. Muchos de los terroristas de Europa Occidental y del Sudeste Asiático, recibieron su instrucción en la Unión Soviética, Corea del Norte, Argelia, Libia y Yemén del Sur.

Por lo general, éstos terroristas con instrucción especial tienen una inteligencia superior a la media. Sus edades suelen oscilar entre los 23 y 30 años, hablan más de un idioma (muchas veces, el inglés entre ellos). Se adaptan sin dificultad a los cambios en el ambiente operacional y tienen la facilidad de confundirse con el resto de la población, obrando secretamente o disimulando sus actividades.

Las operaciones

A medida que pasa el tiempo, los terroristas ejecutan sus operaciones con mayor destreza. Los ejecutores, suelen ser elementos clandestinos organizados que tienen instrucción especial. Después de la selección de un blanco o de su área, los terroristas observan una seguridad estricta. Con miras a reforzar las medidas de seguridad, los miembros de los distintos grupos no se juntan hasta la fase final de repaso e inmediatamente, antes de su partida al área del objetivo. Para reforzar aún más la seguridad, es probable que el reconocimiento sea ejecutado en profundidad. Lo efectuará un miembro, en particular del servicio de información que tendrá esa como su única tarea en la operación.

A fin de hacer difícil la detección y la interrupción, se planean muchos más

ataques que los que realmente se ejecutan. Los terroristas, normalmente, buscan cómo aprovechar las debilidades. *Suelen lanzar sus ataques contra blancos no defendidos o que cuyas medidas de seguridad no sean del todo buenas.* La violencia, la rapidez y la sorpresa con características de las operaciones de los terroristas.

a) **Metodología.-** Los terroristas suelen operar en bandos pequeños de personal instruído que porta armas ligeras automáticas, granadas de mano, explosivos básicos y transreceptores (para estar al tanto de la reacción del público a sus actos de terror y para escuchar mensajes cifrados, previamente acordados, de emisoras en los países de apoyo). Visten como la gente del lugar y llevan consigo raciones ligeras y municiones que les duran varios días. Los grupos comprenden un elemento de asalto y otro de seguridad. Los jefes, también hacen las veces de negociadores. En caso de la captura de rehenes, de la erección de barriadas, de secuestros, incluso de aeronaves, el personal de uno y otro elemento se turna en las tareas de seguridad. Vigilan a sus víctimas y cuidan las entradas y salidas, también se mantienen al tanto de si se emplean fuerzas contraterroristas. Al igual que las tropas de infantería que ejecutan la defensa de zonas urbanizadas, esos elementos tienen campos de tiro y mantienen sus armas montados en todo momento. Siempre se sea posible, más de un terrorista cuida una entrada o salida al mismo tiempo. Cambian de posición con frecuencia. Por lo general mantienen a los rehenes separados para evitar que se comuniquen entre sí, que planeen cómo fugarse o que hagan información. Los terroristas suelen hablar en presencia de sus víctimas en cifra u otros idiomas; generalmente emplean nombres en cifras.

b) **Planeamiento.-** Los terroristas planean meticulosamente todas las actividades que ejecutan, con anterioridad a sus operaciones. Entre ellos, hay misiones de reconocimiento y largos períodos de instrucción y ensayos. Los elementos de mando son responsables de la formulación de los planes. Las misiones de reconocimientos de blancos y de zonas, los ejecutan unidades especiales poco numerosas. Muchas veces, los que formulan los planes, los grupos de reconocimiento, los agentes y hasta los perpetradores mismos, no se conocen entre sí. La comunicación se efectúa por medio de intermediarios o secciones de enlace. A veces, la instrucción y ensayo se llevan a cabo en países fuera de la zona del objetivo.

Los perpetradores y hasta los jefes muchas veces no tienen conocimiento alguno de cuál ha de ser el blanco en particular, hasta el momento de ejecutar la operación. Si a última hora fallara el blanco que se tenía proyectado, los terroristas no vacilarían en cambiar sus planes para explotar la nueva situación.

Son pocos los grupos que lanzan una operación sin planes de contingencia.

Ha habido casos en que grupos se han infiltrado en blancos substitutivos y los han asaltado. Con frecuencia, se han negociado demandas distintas a los originales. Se sabe de grupos que han tenido varios planes de fuerza o de salida.

Es posible que se considere que una misión haya tenido buen éxito, aún cuando los terroristas hayan sido aniquilados, heridos o capturados; es decir, el buen éxito táctico no guarda, necesariamente, relación con el buen éxito de la misión. Aún cuando se hayan matado a terroristas en el curso de una operación, si ellos logran captar la atención del mundo, el elemento de mando del grupo de terroristas podrá considerar que la operación fue todo un éxito.

c) **Movimiento.-** El movimiento para llegar al blanco, se efectúa sigilosamente. Los perpetradores se acercan al blanco solos o de dos en dos, por rutas distintas y tortuosas. Cuando lo estiman necesario, viajan con nombres u pasaportes falsos. Las armas y el equipo que han de emplear los envían aparte a lugares previamente acordados y aquí es donde se hace la entrega a los perpetradores. Ha habido casos en que países que simpatizan con la causa, han permitido que el equipo de los terroristas fuera enviado en su valijas diplomáticas, con arreglos para que agentes lo lleven de las embajadas a sitios previamente acordados. En muchos casos, estos agentes también fueron miembros de grupos que colaboran con los terroristas.

d) **Orden de sucesión de las acciones.-** Los terroristas suelen ejecutar sus planes en seis fases. Las acciones y el comportamiento que se asocian con dichas fases están descritas en la figura 2-1.

La amenaza local

Después del vistazo al problema del terrorismo a nivel mundial, se estima estar en condición de considerarlo a nivel del puesto militar o unidad a la que se pertenece y/o comanda.

Con el fin de empaparse personalmente de la amenaza que les incumbe, es preciso comenzar por tener un buen sistema de información, que es el primer elemento del modelo de contraterrorismo.

Los siete actos de terror más comunes

Bombardeos	Incendios
Atracos	Asesinatos

Secuestros, incluso de aviones. Toma de rehenes y elección de barricadas. Asaltos armados y emboscadas.

Blancos de los terroristas

Ingenieria y Plantas Eléctricas	Trasmisiones y Abastecimiento	Transporte	Personas
Plantas hidroeléctricas	Líneas y medios de comunicación	Vagones y líneas férreas.	Embajadas y funcionarios.
Equipo de extracción de petróleo	Depósitos de productos químicos	Estaciones de de buses	Ejecutivos de empresas
Instalaciones nucleares	Instalaciones portuarias	Aeropuertos y aeronaves.	Miembros de la policía.
Gasoductos	Depósitos de equipo	Medios de acarreo.	Familiares de los anteriores.
Represas y líneas eléctricas	Depósitos de materiales.	Astilleros	Escuelas y buses de colegiales.
	Computadoras		
	Depósitos de armas especiales y convencionales		Sitios donde se atiende al público.
			Miembros de las Fuerzas Armadas y sus familiares.
	En cuanto a lo militar		
Armas de cuidado especial.	Instalaciones de logística y almacenamiento.	Medios de mando y gobierno.	Explosivos
Armas	Computadoras		Medios de recreación.
Municiones			

Características de un terrorista político

1) Tiene menos de 30 años
2) Está propenso a actuar
3) Es universitario
4) Es miembro de una familia pudiente o de la clase media

5) Los profesionales de su afición suelen ser derecho, magisterio, ingeniería o medicina.
6) Pocas veces se dedica a tiempo completo al terrorismo.
7) Tiene una buena base ideológica, gracias a la influencia del ambiente universitario.
8) Tiene convicción de sus fuerzas.
9) Paradógicamente, es un individuo solitario
10) Se siente moralmente superior y, para el, la opinión suya es la correcta.
11) Desde el punto de vista profesional, es indiferente al sufrimiento de sus víctimas.
12) Espera la aceptación de sus colegas.
13) Quiere que sus víctimas lo (o la) respeten.
14) Está dispuesto a sacrificarse.
15) Es buscador de publicidad.
16) Es creyente de que la violencia se justifica en apoyo de su causa.

Estas características suelen encontrarse en los terroristas internacionales, transnacionales, nacionales.

Bibliografía

- ***El conflicto de baja intensidad -Tomo II- Lección 6–7.***
- ***Escuela de las Américas.***
- ***Ejército de los Estados Unidos de América. Fuerte Gulick -Panamá- Abril 1981.***

MODELO DE LAS CARACTERISTICAS DEL ADVERSARIO

CATEGORIAS	A GRUPO DE TERRORISTAS	B GRUPOS DE FASCINEROSOS ORGANIZADOS	C GRUPOS DE EXTREMISTAS PROTESTANTES	D PERSONAS DESORIENTADAS	E EMPLEADOS MALHUMORADOS	F OTROS FASCINEROSOS
CARACTERISTICAS ORGANICAS						
1) ORGANIZACION	Bien organizados jerárquicos Burocráticos de Especialización Común y se observa División en compartimientos.	Eficiente–Jerarquizado–Burocrático. Sin organización fija.	Organización que fluctúa entre la total ausencia de una y la de grupos bien organizados. (colectivas, células pequeñas, etc.).	Sin una organización formal o si acaso muy poco, salvo por el culto Psicótico. Puede haber Antisocial, el crimen organizado.	Sin organización formal o si acaso muy poco, con la excepción de la violencia de las huelgas organizadas.	Sin una organización formal o si acaso, muy poco.
2) RECLUTAMIENTO	Universidades – Cárceles – Centros de Instrucción vocacional – Campamentos de refugiados y grupos del mismo origen étnico.	Por corrupción propia, por chantaje, por haber nacido entre criminales.	Escuelas secundarias, universidades y cárceles.	Los neuróticos y psicóticos no dan muestras de estar inclinados a reclutar a otras. Obran solos, los antisociales suelen reclutar a otros para la comisión de sus fechorías.	Generalmente obran solos sin reclutar a nadie puede haber reclutamiento en los grupos obreros cuando se trata de violencia de las huelgas organizadas.	Suelen obrar solos. Si se recluta a otros normalmente suelen tener asociación con los clanes de fascinerosos callejeros.
3) FINANCIACION	De las actividades criminales, robos secuestros extorsiones, donaciones de otros países, organizaciones de información. Otros grupos de	Actividades criminales, juegos de azar, venta de estupefacientes, agro, inversiones legítimas. Sin financiación, Se depende de los recur-	Actividades criminales, robo, fraude, trabajos legítimos. Ayuda de los Padres, donaciones.	Uso de fondos personales, según las necesidades, normalmente no se requiere financiamiento. Los adictos a los espefacientes cometen	Uso de fondos personales según las necesidades. No se requiere gran financiamiento.	Actividades criminales según sean necesarias. No se requiere gran financiamiento.

	terroristas y de particulares.	sos personales.		fechorías para mentener su vicio.		
4) CONEXIONES INTERNACIONALES	"Muchísimos", reciben instrucción, apoyo político y financiero de muchos países del Tercer Mundo y de los Estados que abogan por el Comunismo. Hay mucho contacto entre grupos.	"Muchas" en todo el mundo. Poquísimas. Desconocidas.	"Muchas" entre grupos de Europa Occidental. "Pocas" entre grupos Nacionales.	"Poquísimas" deconocidas.	"Poquísimas" desconocidas	"Poquísimas. Desconocidas.
5) PLANEAMIENTO	"Mucho" Normalmente comprende búsqueda de datos sobre blancos para hacer información, de determinación de casos y preparativos cuidadosos.	"Muchísimos" preparativos pormenorizados e inclusión de determinación de casos y ensayos.	"Desconocido" se desconoce pormenorización de planes para la mayoría de grupos locales extremistas de Europa Occidental. Elaboran planes con sumo cuidado.	"Extensión" de planes. Los actos suelen ser espontáneos sin la formulación de planes; en ocasiones los planes son detallados.	"Poco" poca prueba de planes extensos o a largo plazo.	"Poquísimo" o nada de planes.
6) MOMENTO DE ACTUAR	En función de los objetivos y exigencias políticas, simbólicas y operacionales.	Proyectado al disminuir el riesgo de descubierto; en el momento más indicado para obrar.	En función de los objetivos y exigencias políticas, simbólicas y operacionales.	"Contagio", impulsa a los psicóticos a actuar. Se ignora patrón alguno que observan para actuar son únicos.	La mayoría de los actos se ejecutan cuando el riesgo de ser descubierto es menor en el momento más indicado para obrar.	Espontáneo e imprescindible cuando haya la mayor posibilidad de salir airoso.
7) TACTICA	El bombardeo es lo más común.	Engaño, distracción y delitos tales como	El bombardeo en lo más, manifestaciones	Bombardeo, incendiarismo, secuestro	Bombardeo, sabotaje, robo, intrusión,	Hurto, robo, asalto, venta de estupefa-

	También asesinan atacan a manos armadas, atacan y secuestran, incluso aviones.	robos, fraudes, extorsión, atracos, corrupción y bombardeo.	violentas, destrucción de la propiedad y sabotaje.	de aviones, toma de rehenes, homicido de varios a la vez, sabotaje y fraude.	destrucción de la propiedad y vandalismo.	cientes, falsificación y bombardeo.
8) CONFABULACION (CON ALGUIEN ADENTRO)	"Poquísima".	"Mucha" usualmente se procura la ayuda de alguien adentro. "Muchísimo" las más de las veces son los de adentro.	"Poquísima".	"Moderada" es posible que sean personas de adentro.	"Muchísima" las más de las veces se trata de personas de adentro.	Poca, no obstante se buscan datos de adentro a diferencia de valerse de alguien de adentro.
CATEGORIAS	A GRUPO DE TERRORISTAS	B GRUPOS DE FASCINEROSOS ORGANIZADOS	C GRUPOS DE EXTREMISTAS PROTESTANTES	D PERSONAS DESORIENTADAS	E EMPLEADOS MALHUMORADOS	F OTROS FASCINEROSOS
	CARACTERISTICAS DE COMPORTAMIENTO					
9) MOTIVACION	Motivos Políticos e ideológicos. Odio a la sociedad.	Animado por el lucro y mayor poder personal.	Motivada políticamente y orientada a determinados problemas., Muchas veces es el producto de frustraciones, descontento, disgusto, etc.	En gran parte se debe a la condición patológica individual.	Motivado por el problema relacionado con el trabajo. (Por ejem. el no haber sido tomado en cuenta para un ascenso, etc.)	Animado por lucro. El deseo de obtener estupefacientes y alcohol.
10)DEDICACION Y DISCIPLINA	Muchísima–moderada.	Moderada alta y poco moderada.	Moderada.	"Muchísima" "Muchísima" (Psicopático) "Mucha" "Poca (Neurótico) "Poca" "Poca" (antisocial).	"Poca" "Poca"	"Poca" "Poca"

11) PREDISPOSICION AL ASESINATO	"Muchísima"	Moderada Poquísima	Poca	"Muchísima" (Psicopático). Moderada (Neurótico) Mucha (Antisocial).	"Poca"	"Moderada"
12) PREDISPOSICION A ARRIESGAR LA VIDA	Mucha. Normalmente en forma suicida pero si dispuesto a sacrificar la vida por la causa si fuera necesario.	Poca poquísima	Poquísima	"Mucha (Pssicopático) "Mucha" (neurótico) "Poquísima" (Antisocial)	"Poquísima"	"Poca"
CATEGORIAS	A GRUPO DE TERRORISTAS	B GRUPOS DE FASCINEROSOS ORGANIZADOS	C GRUPOS DE EXTREMISTAS PROTESTANTES	D PERSONAS DESORIENTADAS	E EMPLEADOS MALHUMORADOS	F OTROS FASCINEROSOS
CARACTERISTICAS DE LOS RECURSOS						
13) CONOCIMIENTOS	Muchos conocimientos en el uso de armas de tácticas de la fabricación del uso de cifras, seguridad, etc.	Muchos conocimientos adquiridos de su experiencia, como criminales. Muchos conocimientos adquiridos de su experiencia, como criminales. Muchos conocimientos técnicos y universitarios.	En lo interno hay una instrucción colectiva informal y el uso de la experiencia criminal.	Mayormente se trata de una función de los antecedentes, instrucción y experiencia del adversario.	Mayormente se trata de una función de los antecedentes instrucción y experiencia individual.	"Pocos" Instrucción formal. Conocimientos empíricos.
14) CONOCIMIENTOS TECNICOS DEL PERSONAL	Típicamente moderada. "Mucha" en conocimientos técnicos de dispositivos explosivos.	"Muchísima" y con mucha ingeniosidad e improvisación.	"Moderada"	Mayormente se trata de una función de los antecedentes, instrucción y experiencia del individuo.	Mayormente, se trata de una función de los antecedentes, instrucción y experiencia del individuo.	"Poca" empleo de técnicas sencillas carentes de dificultad.

15) TAMAÑO DEL GRUPO	Típicamente de 1 a 6.	Típicamente de 1 a 6.	Para delitos encubiertos: 1 a 4. Hasta 35,000 para manifestaciones multitudinarios. (Europa Occidental).	Los psicopatas y neuróticos suelen obrar solos. Los antisociales obran solos o como parte de un grupo de fascinerosos de tamaño indeterminado.	Típicamente 1 o 2, 6 o más cuando se trata de soliviantar los ánimos huelguísticos.	Típicamente operan solos, ocasionalmente operan en grupos de 2 a 3.
16) ARMAS	Pistolas, revólveres, fusiles, escopetas, armas automáticas, explosivos, granadas, armas antitanques, proyectiles de tierra—aire, agresivos químicos y venenos.	Pistolas, revólveres, escopetas, armas automáticas y explosivos. Sin documentos.	Pistolas, revólveres, escopetas, explosivos y dispositivos incendiarios.	Pistolas, revólveres y otras armas de pequeño calibre, explosivos, dispositivos incendiarios y objetivos de conveniencia.	Pistolas, revólveres y otras armas de pequeño calibre, explosivos, dispositivos incendiarios y objetivos de conveniencia.	Pistolas, revólveres y otras armas de pequeño calibre.
CATEGORIAS	A GRUPO DE TERRORISTAS	B GRUPOS DE FASCINEROSOS ORGANIZADOS	C GRUPOS DE EXTREMISTAS PROTESTANTES	D PERSONAS DESORIENTADAS	E EMPLEADOS MALHUMORADOS	F OTROS FASCINEROSOS
CARACTERISTICAS DE LOS RECURSOS						
17) EQUIPO	Herramientas sencillas para la penetración de carreras. Documentos falsos. Equipo de transmisión.	Equipo moderno de alusión de la seguridad y de penetración de barreras, otros equipos modernos improvisados.	Cascos de protección máscaras antigas, cortadores de alambre y pernos, equipo de transmisiones básicas para manifestaciones violentas. Equipo sencillo de violaciones de entradas y documentos de identidad falsos para la ejecución de actos secretos.	El equipo usado es una función de los antecedentes, instrucción y experiencia del individuo.	El equipo usada es una función de los antecedentes, instrucción y experiencia del individuo. Empleo de los artículos de conveniencia en los sitios de trabajo.	El equipo usado es una función de los antecedentes, instrucción y experiencia del individuo. Empleo de los artículos de conveniencia en los sitios de trabajo.

18) TRANSPORTE	Vehículos particulares alquilados, vehículos robados, aeronaves comerciales, ferrocarriles, embarcaciones pequeñas, motocicletas y a pie.	Vehículos particulares y alquilados, vehículos robados, transporte público y aeronaves particulares.	Vehículos particulares, transporte público, motocicletas, a pie y viajes gratis en automóviles a solicitud.	Vehículos particulares, transporte público, aeronaves y a pie.	Vehículos particulares, transporte público y a pie.	Vehículos particulares y robados, transporte público y a pie.

A.- Como ejemplos, se puede mencionar:
El Bando Saader–Meinhuf, la fracción del Ejército Rojo, la Organización par la liberación de Palestina, las Brigadas Rojas, el Ejército Republicano Irlandés; el Ejército de Liberación Simbiones, Las Fuerzas Armadas Nacional, los Cubanos Anticastristas, etc.

B.- Entre otros ejemplos se puede citar:
(a) Grupos con orientación hacia la familia tradicional (v. gr. La Mafia de Chicago)
(b) Grupos con orientación hacia la familia étnica;
(c) Grupos con orientación hacia un modelo;
(d) Grupos de una sola operación (v–gr. los robos de Brinks y Poralator);
(e) Delitos perpetrados con la ayuda de computadoras;
(f) Otros medios refinados para cometer delitos.

C.- Actos de violencia o delitos motivados por razones políticas o por tomar partido de una disputa, normalmente simbólica. Aquí los actos se diferencian de los actos de los terroristas en que la violencia no suele ser en gran escala. Infundir terror no es su objetivo.

D.- Este grupo comprende psicópatas, neuróticos y personas que sufren transtornos de su personalidad inclusive los adictos a drogas, alcohol, etc.

E.- Entre estos se encuentran a ex–empleados.

F.- Los delitos cometidos por lo que se agrupan aquí, suelen corresponder a delitos personales de violencia, perturbación del orden público y delitos comunes.



EUGENIO COGORNO – MOLINO EXCELSIOR S.A.
VENTAS MOLINO: 29-3600
Mariscal Miller 450 – CALLAO

FABRICA DE FIDEOS COGORNO
VENTAS FIDEOS: 65-0778
AV. VENEZUELA 120 – La Perla

Los Derechos Humanos algo con lo que tenemos que vivir "Lo único permanente en la vida es el cambio"

Contralmirante A.P. Luis Cabrejos Gutiérrez

Introducción

El concepto de Derechos Humanos abarca un conjunto de Derechos de la persona, los cuales son iguales para todos los miembros de la familia humana sin distinción alguna, siendo de naturaleza tanto individual como social, entre los que se encuentran el Derecho a la Vida, a la Libertad, a la Seguridad de la Persona, a la Personalidad Jurídica, a su igualdad ante la Ley, etc; asimismo se encuentran los Derechos Políticos, Económicos, Sociales y Culturales, los cuales se encuentran nacional e internacionalmente reconocidos.

En el país el tratamiento de los Derechos Humanos es un concepto relativamente nuevo en la lucha contrasubversiva que vienen librando las Fuerzas Armadas y las Fuerzas del Orden, lo que se demuestra con los hechos que recientemente a raíz de la Directiva Presidencial y del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas sobre Derechos Humanos, los institutos de las Fuerzas Armadas han visto en la necesidad de instruir y capacitar a su personal el conocimiento de los Derechos Humanos así como de las Normas Vigentes, para su protección y respecto, con la finalidad que puedan desarrollar con éxito su accionar contrasubversivo, combatiendo a los delincuentes terroristas dentro del Estado de Derecho.

En este marco es de gran importancia el lograr el apoyo de la población para derrotar a la subversión, y este apoyo lo lograrán las Fuerzas del orden principalmente cuando en su lucha contrasubversiva sigan respetando la Constitución, las leyes y los Derechos Humanos.

Por tanto, es necesario que desde el más alto nivel de nuestra estructura orgánica hasta los escalones más bajos, principalmente de los elementos de maniobra, se les instruya y capacite en el conocimiento y respeto a los Derechos Humanos, a fin que se conozcan en profundidad a los alcances de esta nueva "Dimensión de la Defensa Nacional".

Como bien sabemos la guerra se da en los Dominios Militar, Político, Económico y Psicosocial. Tendremos que considerar por tanto una nueva Dimensión, la misma que en los Estados de Derecho se desarrolla en el campo judicial, y que no sólo se refiere al aspecto interno o jurídico Nacional, sino que en este mundo, cada vez más interdependiente, también abarca el aspecto Jurídico Internacional y tiene que ser considerada como parte de la estrategia contrasubversiva.

Dentro de este contexto la Marina de Guerra del Perú, en el área de los Derechos Humanos, están dando los pasos necesarios para tener un cabal conocimiento de cuales son los Organismos Nacionales e Internacionales relacionados con los Derechos Humanos, cual es su competencia y su forma de actuar; en forma paralela debemos conocer que se entiende por Derechos Humanos, y qué medidas adoptar para que el Personal Naval que operan en los Frentes Contrasubversivos evite incurrir en violaciones a los Derechos Humanos particularmente en lo concerniente al tratamiento con los detenidos, desaparecidos, torturas, ejecuciones extra–judiciales, etc debiendo evitarse inicialmente y caso contrario ser severamente sancionados los responsables de la Comisión de estos hechos, que atentan contra los Derechos Humanos.

Es de vital importancia la elaboración de un Programa de Educación de Derechos Humanos con el objeto de sensibilizar a los miembros de la Marina de Guerra del Perú en el respeto a los Derechos Humanos.

Ya el Instituto designó a un grupo de Oficiales de Comando General y del Cuerpo Jurídico a capacitarse en asuntos de Derechos Humanos en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Asimismo, un grupo de Oficiales de Comando General y Oficiales del Cuerpo Jurídico han participado en el I Curso de Derechos Humanos, para Oficiales Generales y Superiores de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú, organizado por el Instituto de Investigación de la Defensa Nacional – INIDEN.

El Comisionado y Agregado Naval del Perú en los Estados Unidos de Norteamérica, juega un rol importante en lo relacionado a las denuncias que reciba de los siguientes organismos:

- Comisión Interamericana de Derechos Humanos (OEA).
- Corte Interamericana de Derechos Humanos (OEA) con sede en Costa Rica.
- Comisión de Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas.
- Otras que tomen conocimiento.

Los organismos antes mencionados son algunos de las Instituciones Internacionales creados con la finalidad de ejercer una autoridad supranacional, y que tienen la función de realizar procedimiento y capacidad de sancionar a los Estados que incumplan los Convenios, Tratados y otra norma Internacional sobre Derechos Humanos, a cuyo cumplimiento se han comprometido.

Descripción

La Marina de Guerra del Perú, desde 1983, tiene la misión de intervenir en el control del Orden Interno, en las circunstancias que el señor Presidente de la República con acuerdo del Consejo de Ministros, ha decretado sucesivos Estados de Emergencia, debido a las acciones terroristas que se vienen ejecutando en el territorio nacional. Es así que efectivos navales han asumido acciones de combate contrasubversivo, inicialmente en las Provincias de Huanta y La Mar (Departamento de Ayacucho), ampliándose posteriormente a otros lugares del territorio. Siendo a la fecha responsabilidad de la Marina de Guerra del Perú el "Frente Ucayali".

En diciembre de 1984, se produce la primera intervención del Ministerio Público en materia de denuncias contra el Personal Naval.

Este primer caso, relacionado con la presunta detención – desaparición del periodista Jaime Sulca, implicaba bajo investigación penal el Oficial Superior que había ejercido a mediados de 1984, la jefatura Político Militar en la provincia de Huanta.

Desde este primer caso hasta la fecha, la Marina de Guerra del Perú registró investigaciones fiscales y procesos judiciales ante autoridades de la República, relativos a presuntos delitos imputados a Personal Naval, por su actuación en Zonas de Emergencia, tanto en Huanta como en Lima–Callao y en Ucayali, cuya estadística es la siguiente:

Año	Invest. Fiscales	Procesos Judiciales	
		Fuero Militar	Fuero Común
1984	03	03	03
1985	02	02	01
1986	02	01	01
1987	—	04	02
1988	—	—	—
1989	03	—	—
1990	06	—	06
1991	33	—	—

De estos procesos sólo 09 han sido materia de denuncia ante la COMISION INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS, ante la cual hay también 04 casos que no han sido materia de investigación ante autoridades nacionales, como acto previo a su presentación ante dicha Comisión.

Es de vital importancia el tener una información oportuna de las denuncias internacionales por supuestas violaciones a los Derechos Humanos, a fin que cada Instituto luego de hacer el contraste con los procesos fiscales o judiciales del ámbito interno, pueda ejercer una eficaz defensa internacional, en el caso que no hubiese concluido el proceso en la jurisdicción nacional, en consecuencia es necesario que tanto la defensa a nivel nacional, como internacional deben ser de cargo del Instituto de las Fuerza Armada al que corresponda el personal sometido a la denuncia.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que los órganos de Denuncias e Investigaciones del Instituto que se encargará de investigar las presuntas violaciones de los Derechos Humanos no deben ser organismos burocráticos, por cuanto se opondrían al debido control y seguimiento de las investigaciones sobre presuntas violaciones a los Derechos Humanos, así como para el ejercicio de una defensa oportuna.

Breve comentario

Vivimos en un mundo cada vez más interdependiente, con organizaciones de control internacional, al cual los países modernos deben adecuarse y dictar las normas que sean necesarias para poder desenvolverse en ese contexto. En el campo de los Derechos Humanos el Perú está dando los pasos convenientes lo demuestra el esfuerzo del Gobierno con la dación de la reciente Directiva Presidencial con el presunto objetivo político de adecuarse a los tiempos modernos y mostrar una imagen positiva ante la comunidad internacional a fin de obtener el apoyo político y la asistencia financiera que tanto necesitamos.

La Marina de Guerra del Perú como consecuencia de las Directivas emanadas del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas está también en este proceso de cambios, dictando las correspondientes Directivas al personal Naval involucrado.

El presente artículo ha sido redactado coincidentemente con la visita Oficial al Perú de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) de la OEA, brazo operativo de la OEA actúa como una suerte de fiscalía y tal como lo titula el diario El Comercio "Esperamos un informe justo de la Comisión de Derechos Humanos".



Obtenga el 20% de descuento con su tarjeta clave en todas nuestras tiendas comprando lo que le gusta y lo que le queda al gusto.

Jcala

L.T. 9108734

MARCARGO S.A.

agencia maritima - ship agents

Av. Almt. Miguel Grau 414 (Ex Buenos Aires)
Callao - ☎ 298575 - 299440
Télex 26057

Calle Miguel Grau 255 Pisco Playa
Teléfono - Fax (034) 234496

El Cambio: Paradigmas cruciales

Contralmirante A.P. Hugo AREVALO Escaró

No es la verdad lo que engrandece al hombre sino el hombre lo que engrandece a la verdad

CONFUCIO

En un artículo anterior me referí a la necesidad del cambio, como una actitud refleja para superar la grave situación por la que viene atravesando el país, especialmente durante las dos últimas décadas. Sin embargo considero que es conveniente **analizar el cambio como un paradigma cruciales y trascendente de la modernidad.**

Dicen los expertos en sociología y en politología que el cambio y su dinámica se han constituído en las expresiones más firmes del siglo XX, habiendo en su vertiginoso discurrir arrasado con estructuras, costumbres y organizaciones, imponiendo en su reemplazo otras nuevas, bastante diferenciadas de las anteriores y que estas mismas van quedando en la obsolescencia ante el ímpetu del ritmo que el cambio y la modernidad van imponiendo en las entrañas de la sociedad post-industrial.

Dentro de un análisis que busque lo más significativo del presente siglo, podemos establecer que las tres primeras décadas estuvieron caracterizadas, en cuanto a cambios se refiere, por un medio ambiente bastante estable en el cual, a pesar que se produjo la primera conflagración mundial, no se presentaron períodos de turbulencia ni de bruscas disrupciones en los procesos de evolución científica, tecnológica y social. Las organizaciones eran administradas con cierto grado de previsibilidad de los acontecimientos que las afectaban y el statu-quo fue el signo representativo de dicho periodo. **Las dos siguientes décadas** mostraron un mayor régimen de aceleración en los cambios, y el medio ambiente se mostró bastante "reactivo" ante la evolución de los acontecimientos; las organizaciones pasaron "a correr tras" los cambios ambientales, adaptándose a los mismos; en este proceso sucumbieron muchas organizaciones de estructuras rígidas y se comenzaron a perfilar las organizaciones de dirección flexible.

Es al iniciarse el medio siglo, cuando se producen cambios de gran impacto que estimulan y en muchos casos exigen la presencia de un medio ambiente pro-activo en donde las organizaciones tienen que anticiparse a los cambios. Durante este periodo se privilegia la planificación a Largo Plazo, las organizaciones simples y flexibles capaces de adaptarse rápidamente a los cambios en curso y se agilizan los controles operacionales como consecuencia del incremento del régimen de producción.

A partir de la década de los setenta hasta nuestros días se genera un medio ambiente exploratorio en donde los cambios son de gran envergadura y se producen a un régimen de gran velocidad.

Las organizaciones se percatan que no es posible anticiparse de manera confiable a los cambios que se están produciendo y entra en vigencia una nueva forma de aproximación para manejar el futuro "el diseño de escenarios"; dentro de este contexto la asignación de recursos dentro de las organizaciones y la concepción de nuevos proyectos se efectuaron teniendo en cuenta un entorno en cambio continuo y acelerado: se establece la técnica del multiplaneamiento en donde cada una de las variables de una determinada situación pasa a ser considerada en el proceso de toma de decisiones.

A partir de la década de los noventa, nos encontramos transitando por el período mas confuso pero a la vez más excitante de la civilización tecnotrónica, en donde predomina el medio ambiente creativo, en el cual el hombre tiene que acostumbrarse a manejar la incertidumbre y la complejidad, buscando que sus decisiones siendo cualitativamente evaluadas sean oportunamente tomadas, a fin de no retardar el proceso de adaptación o de reacción ante lo inesperado; asimismo este será el periodo de la globalización, del irrespeto al establishment, de integración de la Comunidad Internacional (Geopolítica y Geoestrategia de bloques), de la sistematización de la información, de un nuevo estilo de coexistencia social y de un nuevo orden económico mundial. Los cambios que se producirán alterarán los conceptos ideológicos y la escala de valores y el mundo en su conjunto deberá alterar los fundamentos de sus relaciones para administrar más eficientemente la sorpresa con que sucederán situaciones ahora impredecibles. Aparecerán las organizaciones virtuales en donde serán las máquinas y no los hombres los que administrarán dichas organizaciones y como consecuencia de lo cual disminuirá el contacto físico entre las personas; es decir que el auge de la informática y de la robótica estimularán la simplificación del trabajo convirtiéndolo a éste en un simple manejo de símbolos.

Para enfrentarnos a todo esto, es que debemos prepararnos actitudinalmente, considerando que la dinámica del cambio es el factor que influirá más signi-

ficativamente en nuestras decisiones y que originará que la vigencia de nuestros conocimientos y la duración del ciclo de vida de los productos y de los servicios que se prestan a la colectividad sean cada vez más cortos, exigiendo organizaciones más simples, dinámicas, flexibles, creativas y tecnológicamente actualizadas.

La sorpresa estratégica (cambios súbitos e impredecibles que ocasionan la pérdida de una oportunidad importante), será el tema del día y una amenaza constante. El nuevo ambiente tecnológico exigirá continuos cambios y la implantación de nuevas filosofías, estructuras y sobre todo, una cultura organizacional diferente, la estructura organizacional deberá ser reconsiderada: la jerarquización tenderá a diluirse, el planeamiento será descentralizado y los valores corporativos vueltos a redefinir con el fin de dirigir mejor los talentos individuales para enfrentar los desafíos organizacionales. **La creatividad, la imaginación y la habilidad para enfrentarse al ritmo del cambio**, serán las cualidades más notables y preciadas en el líder de los noventa

Concluyamos pues que lo único que no cambia en el mundo es el permanente cambio que en él acontece; el fenómeno del cambio es el que ha ido transformando nuestra realidad y la del mundo entero con rapidez, con ansiedad y con bastante agresividad, habiendo producido en muchos países un prolongado retardo en su capacidad de adecuación y adaptación al mismo. Durante este periodo o "gap" de retardo en la asimilación del cambio, la dinámica del desarrollo ha continuado modificando la naturaleza de las estructuras económicas, sociales, políticas y militares produciendo en los países subdesarrollados una resistencia al mismo, como consecuencia de esa natural desconfianza a la innovación, especialmente si estas señales llegaban de países "imperialistas y hegemónicos".

El resultado es que en los países subdesarrollados no tenemos una cultura organizacional que nos permita establecer en forma definida la" mejor forma de ser y de estar" de nuestra Organización y entonces nos preguntamos **en qué momento debemos hacer los cambios o reformas** que nos aseguren una rápida adecuación a la nueva situación imperante en el medio ambiente o entorno. Recordando una conferencia magistral dada por el Ingeniero Ricardo Rodríguez Ulloa, Presidente del Instituto Andino de Sistemas del Estado Mayor General de la Marina, nos decía que los cambios en la Organización hay que efectuarlos cuando:

- La legitimidad de la misión de la organización (**su razón de ser**) es ampliamente cuestionada.
- Su status y posición frente a la situación existente es cuestionada por ocurrencias negativas.

- Su accionar se ve seriamente limitado en sus actividades primarias.
- El ambiente es altamente variable y la supervivencia de la organización pasa a exigir adaptaciones inmediatas.
- El desempeño funcional es bajo.
- Necesita reducirse, ampliarse, fundirse o diversificarse.
- Ha crecido muy rápidamente y necesita adaptaciones correctivas.
- Sus dirigentes se limitan "a vivir el día", sin tener tiempo para cuestionar los destinos de la Organización en el futuro, a mediano y largo plazo.
- El clima organizacional está cerrado a la contrastación de ideas, existiendo "un consenso eterno e incuestionable".
- Los individuos que trabajan en ella no son motivados a crecer, participar, opinar, construir, sentirse útiles y reconocidos por la Organización.

Consideremos que las futuras generaciones esperan de nosotros decisiones, **¡AHORA!**, de naturaleza trascendente, que permitan adecuar las organizaciones a las nuevas situaciones que la modernidad está imponiendo en los diferentes frentes de la actividad humana, lo cual permitirá aliviar progresivamente los serios problemas sociales y económicos que hoy en día enfrenta la comunidad internacional, en especial los países en condición de subdesarrollo; en caso contrario estos problemas se agudizarán con el discurrir del tiempo, que es lo que ha sucedido y está aún sucediendo y dificultarán una solución a posteriori.

Los empresarios peruanos desde hace varios años se encuentran preocupados por el fenómeno del cambio, y esto motivado porque en ellos la no adecuación rápida y oportuna al cambio tecnológico les impide gozar de las ventajas comparativas que los hace más competitivos en el mercado tanto nacional como internacional. Ya en el año 1985 la Conferencia Anual de Ejecutivos CADE-85, estableció como lema de la reunión: "El Desafío del Cambio", y la misma asociación tres años después en el CADE–88 establece como objeto de la reunión. El Perú en el año 2021, "Construyamos su futuro", indicadores inobjetables de esa voluntad inmanente que existe como preocupación central en los líderes empresariales del país.

El cambio nos da una idea de transición así como de innovación, tanto cualitativa como cuantitativa, de un estado original no deseado a otro cualitativamente diferente, al cual deseamos llegar; es así como en términos generales, al decidirnos al cambio, tenemos el deseo expreso de lograr un objetivo que modifique el estado en que se encuentra una determinada situación dándole un "timing" para que dicho cambio se produzca en la forma que nosotros deseamos que se haga. Durante la realización de las actividades para que se produzca dicho cambio disponemos de un proceso de evaluación que nos ayude a controlar el cambio.

Parecería que en la actualidad en el país, están soplando vientos favorables con esta mentalidad y que es fácil constatar la liberalización de la economía, la privatización de las empresas públicas, la simplificación administrativa, la desbucratización del aparato estatal y muchas otras que son expresiones claras de un cambio estructural.

Sin embargo el cambio más importante y trascendente que debemos lograr es en el hombre, el cual ha sufrido durante las últimas décadas un proceso intenso de modificación de sus estándares sociales, económicos y ético-morales habiéndose acostumbrado a aceptar como normales y naturales situaciones y comportamientos no aceptables dentro de un criterio de evaluación relativo a aquello que está presente mayoritariamente en la comunidad internacional. Siendo la población peruana tan disimil y variopinta, se hace necesario instrumentalizar políticas, estrategias y acciones concretas y definidas que permitan asegurar el éxito en el proceso de transformación del hombre peruano, mediante un esfuerzo generacional integral, coherente y dotado de una gran dosis de energía motivacional, en el que las metas por lograr, apropiadamente cuantificadas en el tiempo y en la aplicación de recursos, nos permitan apreciar sistemáticamente el ensamblaje de ese gran andamiaje sociopolítico que debe ser nuestro Proyecto Nacional.

Será entonces que las nuevas generaciones de peruanos, podrán vivir en una sociedad preparada para hacerle frente a la era postindustrial con todas las complejidades y vicisitudes con que vendrá acompañada; las distancias socioculturales entre nosotros habrán disminuido, el entendimiento permanente entre gobernantes y gobernados se hará mas fluído y completo, la participación ciudadana en los grandes temas nacionales y la estructura de nuestra nacionalidad serán más arraigadas y sólidas y el destino de nuestro país en el concierto de naciones estará plenamente asegurado; de esta forma la mayoría de peruanos de toda condición social, de cualquier posición económica, de diversa ideología política, de diferentes credos religiosos, es decir, la mayoría de hombres y mujeres del Perú, todos aquellos que nos encontramos disconformes e incómodos con la actual realidad del país, en sus dramáticas expresiones de desorden, ignorancia, pobreza, corrupción, subversión, inseguridad y otras más, podremos finalmente sentir, después de un prolongado esfuerzo y sacrificio nacional, el resurgimiento de este pueblo mestizo, estirpe de hombres de acero, que en el crisol de la lucha diaria, lograron vencer los obstáculos que se le presentaron y alcanzaron el desarrollo y el bienestar que se habían trazado como meta al introducir los cambios necesarios no solamente en las organizaciones e instituciones sino, y quizás lo más importante, en su comportamiento y actitud en el desarrollo de las actividades rutinarias.

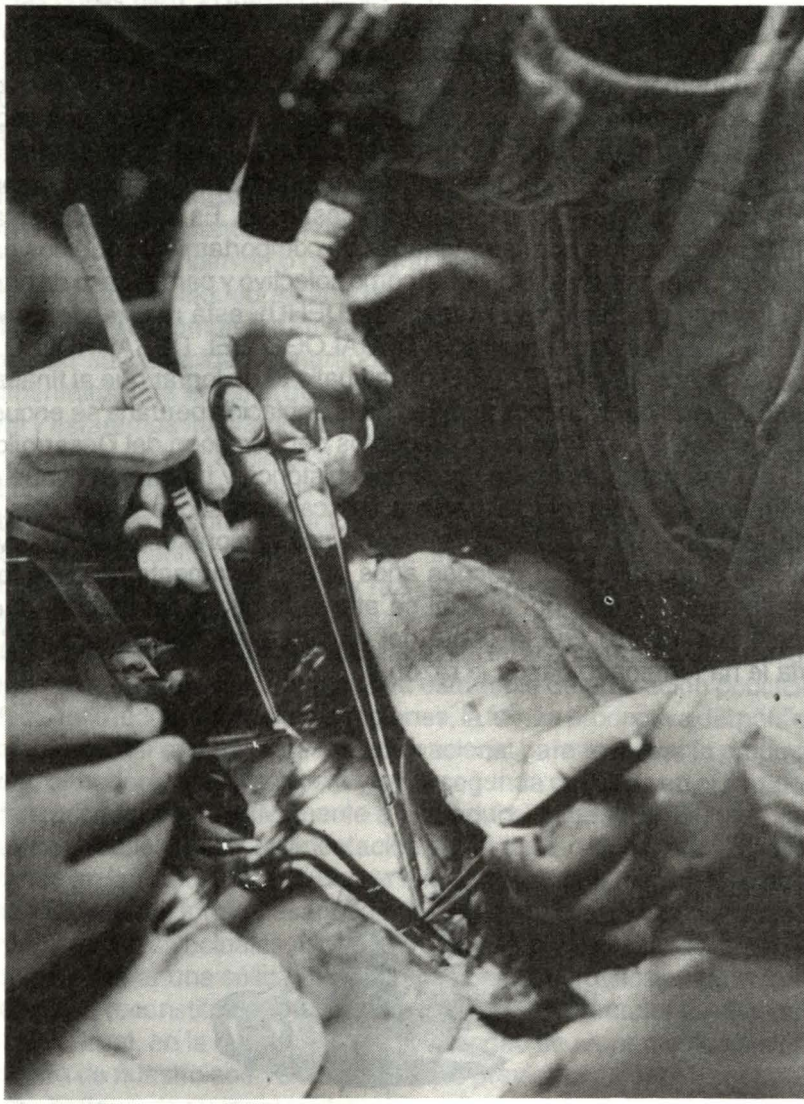
Señores, asumamos una actitud definida y decidida frente al desafío que la

modernidad nos plantea, sintámonos capaces de poder vencer al subdesarrollo, que inicialmente es un estado de la mente y del espíritu y volquemos nuestro esfuerzo constante y nuestro abnegado sacrificio por hacer las cosas bien, lo mejor posible, ayudando a quienes más lo necesitan, sacrificio por hacer las cosas bien, lo mejor posible, ayudando a quienes más lo necesitan, en la obtención de un nivel de conocimientos y de cultura suficientes para que puedan integrarse con nosotros en este gran esfuerzo nacional, que es la obtención del desarrollo y de la paz en nuestro país. Aceptemos **que nuestra actual situación es irreconciliable con el destino que deseamos para nuestros hijos y las futuras generaciones, y que la única forma de superar esta delicada situación es mediante una transformación integral en nuestro comportamiento individual y colectivo,** una manifiesta voluntad de servicio y de desprendimiento para lograr dicha transformación asi como una fe y convencimiento inquebrantable de que nos encontramos en capacidad de poder hacerlo. Asi comprobaremos en los años venideros que nuestro país ha recuperado su capacidad generadora y promotora de valores y principios fundamentales para lograr el desarrollo humano, económico, social, político y cultural y estaremos nuevamente en el nivel de nuestros otros países vecinos de la región. Veremos alejarse de nuestra realidad aquellas expresiones de decadencia y de atraso y en su reemplazo aparecerán muestras concretas en nuestro desarrollo integral: el territorio peruano será progresivamente repoblado mediante corrientes migratorias del centro a la periferia y en la que apreciaremos que las raíces de nuestra raza indígena serán revalorizadas en su hinterland natural mediante procesos intensos de educación y transculturización, las regiones limítrofes serán potenciadas mediante una política de "polos de desarrollo", articulando una agresiva estrategia de ocupación poblacional y de desarrollo industrial en dichas regiones, la fuerza productiva del país debe ser comprometida en una gran cruzada nacional para reactivar la producción agrícola, ganadera, manufacturera y cuya segunda derivada en el tiempo nos permitirá acceder competitivamente a la producción de tecnología de punta, el sistema educacional y la alimentación serán declarados como actividades prioritarias en la acción del estado, en función de que la niñez y juventud del país son la base del futuro desarrollo nacional, la participación ciudadana vía las organizaciones vecinales, laborales, gremiales y profesionales será promovida para lograr una sólida identidad nacional, la proyección de la imagen del Perú será reconstituida mediante campañas y programas de divulgación histórico-cultural, en la que se aprecie la variedad de monumentos históricos y la riqueza de nuestro acervo ancestral, que previamente deben ser adecuadamente restaurados y mantenidos en condiciones de ser presentados a los turistas tanto nacionales como extranjeros.

Como mencionara anteriormente, en una de las reuniones anuales de ejecutivos nacionales se trató el tema de construir el futuro del país y proyectarlo

como un país desarrollado en el ámbito latinoamericano, y esto sucedió hace apenas tres años; quizás el momento y las circunstancias imperantes en ese momento no fueron las más convenientes para lanzarse a este gran desafío, pero aún ahora nos debemos seguir preguntando si el Perú tiene posibilidades de ser un país desarrollado; mi respuesta es afirmativa porque lo fuimos hace algunos siglos atrás y considero que lo podemos lograr nuevamente. Sin embargo debemos aceptar que las actuales circunstancias hacen más difícil y complicado el retomar la senda del desarrollo y para ello tenemos necesariamente, si así lo hemos decidido la mayoría de los peruanos, que cambiar de actitud en el contexto general de nuestro comportamiento, y lanzarnos con decisión al reto de conquistar nuestro futuro desarrollo. Es preciso fomentar en el Perú la adecuación a normas y virtudes de comportamiento que nos hagan proclives al desarrollo tanto individual como colectivo y para el caso de nuestro país el Instituto de Desarrollo Humano (INDEHU), está realizando un vasto Programa Nacional para divulgar el DECALOGO DEL DESARROLLO y su Programa de Adecuación (PADD) con la finalidad de lograr que al finalizar la presente década por lo menos la mitad de la población peruana se encuentre comportándose de acuerdo a los preceptos del Decálogo del Desarrollo. De ser así el Perú habrá realizado un cambio histórico y fundamental que es la transformación del hombre respecto a sus características y actitudes para afrontar los retos que la dinámica del cambio nos va a presentar en el porvenir. Un filósofo chino dijo hace muchos años atrás: "solamente quienes toman sosegadamente aquello por lo cual se atarea la gente del mundo, pueden atarearse por aquello que la gente del mundo toma sosegadamente" y la historia le ha terminado dando la razón.







Aire ambiental e infecciones producidas por gérmenes durante intervenciones quirúrgicas

Traducción del Capitán de Fragata SN.(MA) Oscar Butler Blacker

Annals of Surgery
Christopher Drake M.D.
Lloyd Nihus M.D.

Los resultados de un estudio epidemiológico de infecciones quirúrgicas producidas por gérmenes aerobios son presentados en este artículo. La primera fase de este estudio fue llevada a cabo en una serie quirúrgica la cual no contenía sistema de control de medio ambiente en salas de operaciones.

La segunda fase del estudio tomó lugar en una moderna sala de operaciones; serie que contenía múltiples filtradores de aire, así como también sistemas bien elaborados de ventilación tipo HEPA que proveían a la sala de operaciones de un aire clinicamente estéril.

156 pacientes fueron estudiados. Todos los pacientes sufrieron procedimientos de Cirugía Mayor.

El porcentaje de limpieza y contaminación de los casos completamente sin limpieza y/o con limpieza fue el mismo en ambos grupos. Preoperatoriamente se obtuvieron de cada paciente muestras de secreción nasal, de orina y rectales para cultivo. Diariamente los cultivos fueron tomados; en secreción nasal, de los guantes y del sudor de las manos de todo el personal que atendía al paciente. Cultivos del medio ambiente de la sala de operaciones, del hall de la sala de operaciones y de la sala de recuperación, así como de la sala de pacientes también fueron tomadas. Todas las muestras fueron chequeadas y arrojaron la presencia de microorganismos tales como: Estafilococos, Streptococos, E. Coli, Proteus, Klebsiella y Pseudomona.

En total fueron 15,000 cultivos que se tomaron durante el estudio. El porcentaje de infecciones fue esencialmente el estudio, siendo el aire ambiental el que ocasionalmente sirve como fuente de infección.

Los resultados del estudio llegan a la conclusión de que la más común fuente de infección en los pacientes quirúrgicos es el mismo paciente o aquellos que se encuentran alrededor de él. El paso más común de contaminación es durante el acto quirúrgico en si mismo, las infecciones quirúrgicas pueden ser mayormente disminuidas mediante la observación meticulosa de los principios fundamentales de la antisepsia más bien que por dependencia de un elaborado plan costosísimo de sistemas de control de ventilación filtrada, y esterilización del medio ambiente de las salas de operaciones.

Discusión:

La introducción en cirugía de materiales protésicos, han derivado marcadamente en la necesidad de control de la infección. La secuela catastrófica post-infección de una cadera protésica o de una válvula cardiaca artificial infectada hace mandatoria que todas las medidas posibles tomadas para reducir la incidencia de las infecciones sean totalmente consideradas.

Esto parecería lógico y ha sido inevitable de que tanto los cirujanos, arquitectos y gente involucrada en construcción de quirófanos últimamente consulten a la NASA sobre el tipo de tecnología moderna, con la finalidad de conseguir un ambiente libre de gérmenes dentro de la sala de operaciones.

Pequeñas y bien controladas investigaciones, fueron llevadas a cabo para sustentar la tesis de que el aire ambiental es de hecho la mayor parte o fuente de organismos infectantes en pacientes quirúrgicos.

Algunos estudios se han efectuado correlacionando la reducción de la Sepsis Post-quirúrgica con el control de la bacteriológico del aire ambiental. Sin embargo ellas han fallado al demostrar que las incisiones quirúrgicas son frecuentemente contaminadas por organismos anaerobios durante el procedimiento quirúrgico.

Pocas de estas incisiones desarrollaron infecciones post-operatorias y cuando lo hicieron, los organismos aislados de dichas incisiones fueron diferentes de los organismos cultivados de las mismas incisiones al tiempo de la operación.

Algunos autores han sugerido que el aire ambiental como contaminante no es

más que el reflejo de algo pre-exixtente contaminado como lo es la alta contaminación del mismo ser humano que viene a ser el modo de transmisión primaria de estos organismos en el hombre.

Es conocido que los pacientes quirúrgicos quienes son portadores de gérmenes coagulase positivo en la nariz, ombligo o piel; tienen más alta incidencia de Sepsis post-operatoria por estafilococos que aquellos pacientes que no son portadores.

A veces una alta propagación de estafilococos capaces de producir enfermedades en pacientes quirúrgicos son implantados en estos pacientes al momento de su admisión al hospital.

En suma, en los pacientes relacionados con fuentes de contaminación se encuentran reportes que implican al cirujano y asistentes como fuentes de contaminación.

Es de especial importancia las lesiones sépticas menores presentes en la piel de los cirujanos o asistentes durante el momento de la operación.

También ha sido demostrado que durante el periodo post-operatorio la infección puede ser trasmitida al paciente por los individuos que le cambian la vestimenta quirúrgica y que llegan a contaminar al paciente.

Conclusión

1.- La más común fuente de microorganismos que causa infección en la herida operatoria es el paciente mismo.

2.- Los organismos implicados están en las que conforman la flora endógena del paciente, sitios tales como el tracto urinario, vagina, piel, tracto gastrointestinal y cualquier área infectada o contaminada poca profunda como el ombligo.

3.- La segunda más común fuente de microorganismos infectantes incluyen al personal de Sala de Operaciones, Sala de Recuperación y Personal de Servicio que allí laboran.

4.- El momento más oportuno para la contaminación, ocurre durante el procedimiento quirúrgico en sí mismo.

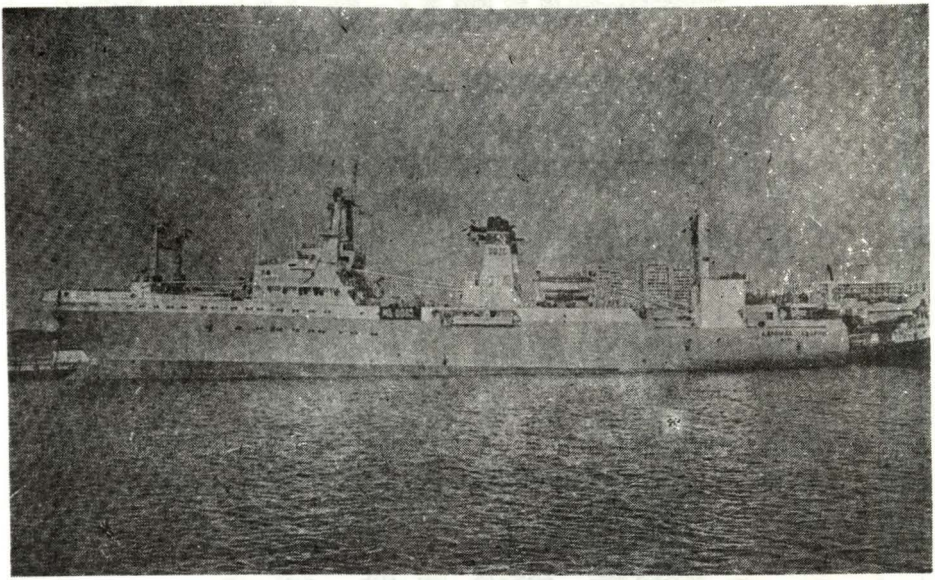
5.- El aire ambiental, no es pues, el que con frecuencia sirve como fuente de infección de la herida operatoria.

6.- El control y reducción de las infecciones quirúrgicas pueden ser mejoradas por una meticulosa atención de los principios quirúrgicos tales como:

- Preparación antiséptica Pre-operatoria del paciente.
- Preparación esmerada del sitio operatorio del paciente al tiempo de realizarla.
- Cuidadosa observación de técnicas estériles durante la cirugía y el manejo post-operatorio inmediato del paciente.



La experiencia en el servicio marítimo hace la diferencia



Nuestro objetivo de brindar un servicio eficiente, acorde a las exigentes demandas del Comercio Internacional, nos ubica en la posición de liderazgo en la logística marítima de Latinoamérica.
Actualmente nuestras naves mercantes están transportando carga en general, concentrados de mineral, harina de pescado y otros productos hacia Europa, Asia y Oceanía.
Presentes en sector turismo con nuestras naves de pasajeros de gran porte... además poseemos un gran almacén de víveres, repuestos y demás materiales para el abastecimiento de naves pesqueras y mercantes.
Somos representantes de la flota pesquera y de la flota mercante de la URSS con naves tipo trampa.

EXPERTOS EN SERVICIOS MARINOS
SOVINCA S.A.
OFICINA CENTRAL
Edif. Cámara de Comercio del Callao
Jr. Mrcal. Miller 450
Pisos Nº 12-13
Central Tlf.: 652568

LOGISTICA
Ship-Chandler
Av. Santa Rosa 850
La Perla Alta
Tlf.: 296689-654511

Telefax : (51-14) 652569
Telex : 25196 PE-CADIS
26083 PE-CADIS
P.O. BOX : 366

CALLAO-PERU

SOVINCA S.A.

UNIMAR S.A

AGENTES MARITIMOS

OFICINA PRINCIPAL
CALLAO–PERU
Av. Alm. Miguel Grau 1865
Telf : 65-5136 – 65-3628
Telex : 26004 - PE - UNIMAR
Fax : 653614
P.O. BOX : 259 – Callao 1 – Perú

SUCURSALES

PAITA
Calle La Merced s/n. Cdra. 3
Ofic. 1 2do. Piso Esq. Plaza Grau
Tel/Fax : 332233
Telex : 41640 PB

CHIMBOTE
Manuel Villavicencio 444
Oficina 15 2do. Piso
Telf. : 322535
Telex : 44007 PE

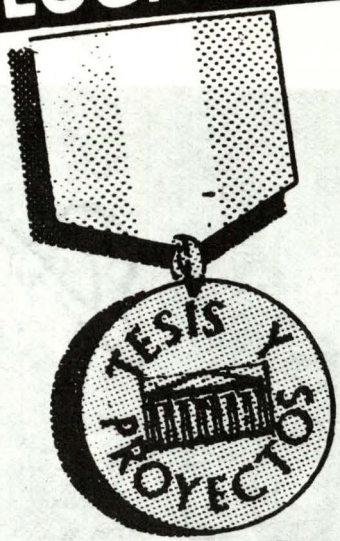
SUPE
Calle Callao 208
Supe Puerto
Teléfono : 97

PISCO
Demetrio Mirando 346
Teléfono : 2231
Telex : 32533 PB

MOLLENDO/MATARANI
Calle Comercio 341
Tel/Fax : 533968
Telex : 59646 PE
Casilla : 31

ILO
Jr. Abtao 449
Tel/Fax : 781660
Telex : 53796 PB
Casilla : 119

LOGRE SU TITULO



Ahora!!

ASESORAMOS
LA
ELABORACION
DE

TESIS Y PROYECTOS

- MONOGRAFIAS
- BALOTARIOS
- INFORMES
- MEMORIAS
- SUSTENTACION DE GRADO

CLAE

- LIMA : Av.Wilson 1168-Of.201
  Telf:233030
  Av. Arequipa 173
  Telf:332918
- SAN BORJA : Leonardo Da Vinci 599
  (26 de Aviación)
  Telf:355962





"La resistencia agresiva peruana" Siglos XIX – XX: Pasado–Presente Siglo XXI: Futuro

Contralmirante AP (r) Raúl Parra Maza

Presentación

Siempre que hemos leído libros y escuchado conferencias sobre nuestra historia nacional, la hemos percibido dentro de un contexto valioso y generalmente descriptivo y analítico, sobre hechos y personas que han influido en el destino de la Patria.

En este sentido, podemos tomar los hechos históricos previos y durante la Guerra del Pacífico de 1879 difundidos y hacer un análisis con enfoque geopolítico que permita interpretaciones y argumentación sobre el comportamiento sicológico de la Nación Peruana durante esa etapa de dura prueba nacional.

Por ello, considerando la necesidad de incentivar aún más la percepción de nuestra historia hacia una trascendencia de amplia visión, se presenta el siguiente análisis somero, con la única finalidad de incrementar la extracción de enseñanzas de nuestra historia y percibir semejanzas útiles aplicables para el accionar actual, visualizando el futuro con mayor preocupación por lo peruano que el odio al adversario.

Análisis histórico

Entrando al tema, analizaremos muy rápidamente la situación del Perú en épocas previas a la Guerra del Pacífico de 1879.

En aquellas épocas la ocupación básica del Perú era la actividad agraria y minera, y las inversiones eran dedicadas al progreso de las mismas y al ornato nacional esencialmente, las que se desarrollaban en función de los medios precarios disponibles de vinculación económica y social.

Al mismo tiempo existía una casi persistente desestabilización en el Poder Político motivada por las continuas pugnas internas de liderazgo que irradiaban grandes dificultades a los Sistemas Político, Económico, Social y Militar, y que afectaban el Desarrollo y la Defensa Nacional del Perú de aquella época.

Las causas más lejanas de todo ello podrían encontrarse revisando la historia de la Independencia de América para encontrar los orígenes y derivaciones que demuestran por qué el Perú fue uno de los últimos países en lograr su Independencia, alcanzándola recién en 1821–1823, mientras que los demás países ya estaban consolidando su estructura nacional.

La Campaña de la Independencia de América del Sur conducida por San Martín y Bolivar contra el yugo español, empezó, como se sabe, por la periferie según la orientación estratégica inglesa en su disputa hegemónica mundial con España y Francia, independizándose secuencialmente Argentina, Chile, Venezuela y Colombia. Luego el Perú fue ocupado por los libertadores desde el Sur y después desde el Norte para expulsar el más fuerte núcleo colonial español de sus últimos reductos, sellándose la Independencia en la batalla de Ayacucho en 1823; las fuerzas libertadoras trajeron además sus aspiraciones e intereses propios que, de alguna forma, se enfrentaron, influyeron y deformaron las aspiraciones, intereses y expectativas de los peruanos natos y de los españoles nacionalizados, debiéndose pagar elevado costo en tiempo, dinero y espacio para conciliar las corrientes heterogéneas de conciencia y encontrar un equilibrio nacional adecuado para consolidar las estructuras del Perú como nuevo país en medio de un mundo removido por corrientes geopolíticas y estratégicas imperantes.

Por ello, durante la larga consolidación del Estado peruano después, de la independencia, el desarrollo forzosamente tuvo que ser precario, la economía grandemente dependiente y los poderes político y militar derivaron en un ambiente inestable y desintegrado propio de esas anomalías.

Los programas de desarrollo y defensa se descontinuaron mayormente, per-

diéndose inversiones iniciadas que fueron abandonadas por emotivas rivalidades entre los líderes y partidos. Es así como mayormente los hechos consumados saturaron la toma de decisiones y hubo poco margen para profundizar análisis sobre las amenazas que se estaban generando en los países vecinos y definitivamente no se tuvo una visión coherente con la amenaza, ni medios de preparación para una guerra.

Se pueden establecer, en término estadístico, todos los gobiernos que hubieron en los 58 años de vida independiente hasta 1879, y como muchos han tenido una discontinuidad tanto de gestión como de programas de desarrollo y defensa conformándose así una de las causas de mayor peso para la situación precaria económica, política, social y militar del Perú de antes de 1879.

En Chile, su geografía hostil con muchas zonas de pocos recursos y la influencia de la inmigración europea, fueron generando los esquemas geopolíticos y las estrategias orientadas a considerar a sus vecinos como los medios y direcciones determinantes para su supervivencia y expansión, esquemas que los peruanos no visualizaron prioritariamente, ni hubo tiempo para hacerlo. Es así como a mediados del Siglo XIX Chile se opuso y luchó contra la Confederación Perú–Boliviana, posteriormente se puso en disputa con Argentina por límites territoriales en el Sur del Continente y soberanía de las islas del Canal de Beagle, conflicto que en la actualidad aún se encuentra pendiente de solución, preparando sus fuerzas armadas para aquel conflicto; diferido el problema del sur, más tarde cambió el centro de gravedad estratégico para la Guerra del Pacífico de 1879.

Para los chilenos, los problemas económicos internos y las posibilidades de éxito, para una confrontación con Bolivia y el Perú de aquella época, eran tan grandes que eligieron para resolverlos la vía violenta, aprovechando las ventajas que veremos más adelante.

Esta forma de reflexionar y de actuar permitió a Chile formalizar cierta estabilidad política que le posibilitó aplicar sus inversiones hacia programas de desarrollo, de defensa y objetivos de guerra definidos, todo lo cual fue apoyado por potencias europeas que visualizaron a Chile como el medio más estable y oportuno para resolver sus problemas geopolíticos, estratégicos y económicos mutuos con recursos naturales importantes como los de Atacama y Tarapacá; de esta manera se fue formalizando la ayuda de Europa a Chile tanto económica, técnica y militar apropiada para esos intereses foráneos y que Chile aprovechó muy bien.

El problema chileno–argentino por la Patagonia y las Islas del Sur, siempre fue capitalizado por los ingleses, país potencia de aquella época que, para mante-

ner el control estratégico del Estrecho de Magallanes, dentro del concepto estratégico de mantenimiento de la hegemonía mundial mediante el control naval y territorial de importantes Pasos y Estrechos marítimos, vigente en el Siglo XIX, abiertamente apoyó a Chile, neutralizando incluso las aspiraciones argentinas sobre las Islas Malvinas, las que en la actualidad siguen en manos inglesas. Estas motivaciones y otros apoyos circunstanciales tuvieron influencia determinante en el expansionismo chileno.

A pesar de que han existido otras causas complementarias, lo expuesto a grandes rasgos nos dice de la desigual y vulnerable situación del Perú cuando entré en 1879 a la Guerra del Pacífico contra Chile, obligado por el pacto secreto de mutua defensa con Bolivia y por la velada intención geopolítica de chiel, inducida por intereses foráneos.

No obstante de haber el Perú perdido esa guerra, ello no ha desacreditado los valores del pueblo peruano, el cual pese a todas las vulnerabilidades de la época, luchó durante la guerra en el mar y en tierra con un despliegue tal de energía y valor que es reconocido mundialmente, y además mostró una *gran capacidad de resistencia* que con el tiempo pudo ahogar al invasor.

El Perú de aquella época fue un país con poder disperso y desorganizado, pero con un gran potencial humano y material que dio sustento al innato comportamiento de *resistencia agresiva* frente al invasor, capacidad plenamente probada de nuestra idiosincracia que resulta sr por siempre uno de los factores disuasivos vigentes.

Se luchó en el mar y el tiempo que duró la campaña, hasta la muerte del Gran Almirante Grau, los marinos peruanos con su precaria Escuadra, pusieron en serios problemas, tácticos y estratégicos a la Marina chilena con toda su supremacía material. La destreza de arrojo de aquellos marinos se conoce profundamente y conmemoramos con orgullo sus hazañas, ya inmortales.

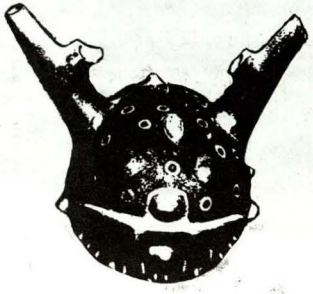
En tierra, se luchó con y sin uniforme, y por ello, la historia confirma que, a pesar de que el Perú fue derrotado, nunca jamás fue dominado, pues siempre existió el valor, la reacción y *capacidad de resistencia* que hizo insostenible el costo en administración y en hombres la ocupación chilena; quiere decir que Chile nunca logró alcanzar sus objetivos de aniquilar a la nación peruana que con su ancestral tradición histórica y permanente vigencia ha permitido vencer la dura post–guerra y reconstruir la patria, superando todas las consecuencias y también la falta de las generaciones de hombres y mujeres que mayormente se perdieron en la lucha y en la ocupación dejando algún vacío generatriz de producción y Administración Ejecutiva. El tiempo ha transcurrido y estamos seguros que se ha vencido el infortunio siempre con la altivez de nuestra he-

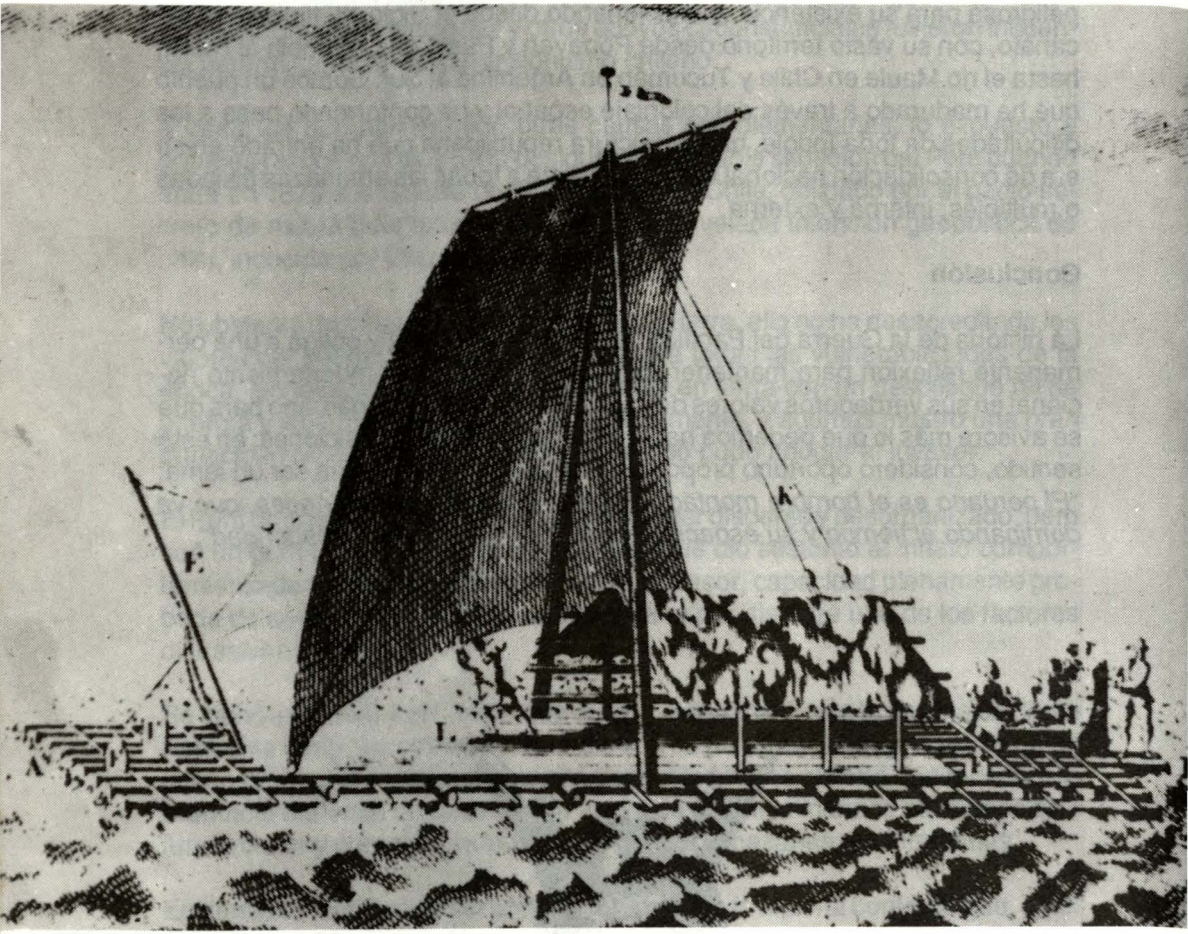
roica estirpe, y actualmente ya somos una nación con poder consolidado y de valores potenciales tan grandes en recursos, medios y propósitos que será más difícil que se repita la historia de esa guerra que no previmos ni quisimos.

Hoy constituimos un pueblo que ha sabido sobrevivir a toda contingencia peligrosa para su existencia, evolucionando desde el Siglo XI, tiempo del incanato, con su vasto territorio desde Popayán y Pasto en Colombia al Norte, hasta el río Maule en Chile y Tucumán en Argentina al Sur. Somos un pueblo que ha madurado a través del coloniaje español y ha conformado pese a las dificultades de toda índole, una estructura republicana que ha entrado en su era de consolidación nacional victoriosa frente a todas las amenazas aisladas o múltiples; interna y externa.

Conclusión

La historia de la Guerra del Pacífico de 1879, nos enseña y obliga a una permanente reflexión para mantener vivas las fuentes del comportamiento nacional en sus verdaderos valores de idiosincracia del pueblo peruano para que se avisore más lo que podemos hacer por encima de las oposiciones; en este sentido, considero oportuno proponer un enunciado que podría ser un lema: *"El peruano es el hombre montado sobre la cordillera de los Andes, que va dominando el tiempo y su espacio geográfico en pos de su prosperidad".*




E
A
L

El Perú Marítimo en momentos del arribo europeo

Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo

Extracto de la ponencia presentada en el conversatorio "Hernando de Soto y su tiempo" en Cáceres España, marzo 1991.

Es indudable que la rápida expansión europea, iniciada en el siglo XV por los reinos ibéricos, tuvo en la evolución de las embarcaciones a uno de sus más importantes factores. El mundo conocido fue ampliado merced al esfuerzo pionero de los exploradores y a las continuas mejoras que los propios viajes fueron introduciendo en las naves y en las técnicas de navegación. Las grandes distancias se acortaron y el gran salto fue posible, entre otras cosas, merced al grado de evolución alcanzado por las naves de tres palos.

La carabela, nave que mejor representó aquel momento, fue pronto reemplazada por la carraca y el galeón, siendo con ellas establecidas rutas regulares que unían las nuevas tierras con la península ibérica. El Nuevo Mundo pasó a ser, de ese modo, parte integrante de la civilización occidental. Pero aún faltaba mucho por descubrir cuando en setiembre de 1513 Blasco Núñez de Balboa, tras cruzar el itsmo panameño a la cabeza de un reducido grupo de exploradores españoles, avistó la Mar del Sur. Apenas cinco años más tarde, naves de construcción europea comenzaron a surcar esas aguas, iniciando una nueva fase en el descubrimiento de América: la del contacto con el mundo andino.

En no más de treinta años, casi toda la costa oeste americana había sido explorada por las naves que carpinteros europeos construían en Panamá y Nicaragua tal como reporta Jerónimo Benzoni, en junio de 1547, cuando refiere que:

> "en las naves que surcan esos mares no hay comodidad de estar bajo cubierta como sucede en las que van por los mares de tramontana, de modo que es necesario estar siempre expuesto a la lluvia"[1]

Lo que Francisco Pizarro, Hernando de Soto y tantos otros exploradores, muchos de ellos extremeños, encontraron en la Mar del Sur fue indudablemente una de las civilizaciones más avanzadas del Nuevo Mundo. El oro y la plata, sobre los cuales trató Eduardo Dargent, corrieron literalmente a raudales, retribuyendo el esfuerzo y sacrificio de largos años de penurias. El hombre andino, que generación tras generación extrajo de la tierra esas riquezas, pagó con metal y sangre su inserción en el mundo occidental y cristiano. Ambas civilizaciones, la europea y la andina, dieron origen a un nuevo concepto, que aun hoy tratamos de consolidar: el mundo mestizo iberoamericano.

Pero la Mar del Sur, además de ser la puerta hacia este tipo de riquezas, también tuvo algunas otras sorpresas para los españoles que la surcaron en aquellos años heroicos. Sobre las tranquilas aguas del Pacífico se encontraban embarcaciones distintas a las de los nativos de la Mar del Norte. Entre éstas, destacó con nitidez aquella que el piloto Bartolomé Ruiz avistara en 1527, indicando que vieron

> "en alta mar venir una vela latina de gran bulto, que creyeron ser carabela, cosa que tuvieron por muy extraña,y como no parase en navío se conoció ser balsa, y arribando sobre ella, la tomaron"[2]

La balsa de palos fue la más elaborada embarcación del Nuevo Mundo, perdurando su uso para el tráfico marítimo hasta entrado el presente siglo. Tanto Pizarro como Hernando de Soto y los hombres que conformaron la hueste perulera, tuvieron cercano contacto con esta como con las otras embarcaciones en uso en el mundo andino.

En el curso de esta exposición presentaremos las embarcaciones de tecnología europea y americana que se utilizaron en el proceso de conquista del mundo andino.

En el primero de estos casos, trataremos de cubrir el periodo que corre hasta el final de las guerras civiles. Para ello, hemos utilizado la palabra de cronista tempranos y testimonios documentales de la época, así como algunos trabajos de calificados investigadores del período. Pero es conveniente señalar que hemos tropezado con la enorme dificultad que representa el hecho que muy pocos de los cronistas diferenciaran las diversas clases de naves que se construyeron en el Pacífico americano. Para la gran mayoría son simplemente navíos o naos; o muchas veces dan diversa denominación a una misma embarcación. A ello se agrega que los nombres de los buques se repiten, pudiendo hallarse dos o tres naves con el mismo nombre simultáneamente.

En el caso de las embarcaciones nativas, los límites temporales son mucho más flexibles, pues todas ellas lograron mantener sus formas esenciales durante varios siglos después del contacto con el mundo europeo. Para ello hemos recurrido a los cronistas y a testimonios de siglos posteriores, habiendo sido posible utilizar materiales gráficos tan confiables como la fotografía y la experimentación de sus condiciones marineras.

A mediados de 1517, Vasco Núñez de Balboa, ya como adelantado de la Mar del Sur, fue comisionado para "acauar y fenecer el pueblo desta villa de Acla"y para que luego de ello "pasase a la mar del Sur en el paraje de la Ysla de las perlas... e hiciese alli ciertas fustas" con las cuales descubriera nuevas tierras.[3]

Con unos 200 españoles, entre los que estaban Pascual de Andagoya y Hernando de Soto, Balboa llevó a Acla clavazón, jarcia, herramientas y anclas de hierro de tres, cuatro, cinco y seis quintales, y cables, que son las cuerdas del ancla y pesan tanto como las primeras o poco menos".[4] Los trabajos fueron iniciados en agosto de 1517, cortando y labrando el maderamen necesario para dos bergantines, para luego transportarlos, mediante una numerosa hueste de nativos, hasta el río Balsas. Tras vencer muchas dificultades, logró armar las naves, con las cuales bajó el río Balsas y alcanzó las Islas Perlas, donde, como señala Andagoya, "se echaron al través, e hicimos otros mayores e mejores e de buena madera".[5]

La construcción de esas naves estuvo a cargo de Juan de Castañeda, quien después tuvo el mando de una de ellas.[6]

Estas dos naves, a las que se unieron otras dos completadas después de la captura y ajusticiamiento de Balboa, fueron pues las primeras embarcaciones europeas en surcar las aguas de la Mar del Sur, descontando la travesía de Magallanes. La mayor parte de los autores que han tratado este tema se han referido a ellas como bergantines, sin embargo, Pedrarias Dávila, al momento de tomar posesión de la Mar del Sur, el 27 de enero de 1519, hace una interesante distinción pues indica que "son dos carabelas e una fusta e un barco".[7] Fuera de ello, en varias otros documentos se refieren a esas naves indistintamente como fustas o bergantines,[8] por lo que podríamos concluir, tentativamente, que el barco referido en la cita anterior fue un bergantín, mientras las otras tres naves pertenecieron a la clasificación por él indicada. Finalmente, Pedrarias mismo se encargará de darnos el nombre de la fusta y del supuesto bergantín, al consignarlo así en las instrucciones que le diera al licenciado Gaspar de Espinosa para su exploración en julio de 1519. Se trataba de la Santa María de Buena Esperanza y del San Cristóbal.[9]

En los años siguientes se construirían varias otras naves tanto en Panamá

como en Guatemala y Nicaragua, al punto que dieciseis años después, hacia 1533, el licenciado Espinosa señala en Panamá

> "en esta Cibdad se fazen agora otros cuatro navíos grandes para la contratación e paso del Perú. Crea Vuestra Magestad que al presente pasa de treinta navios los que hay fechos en esta Mar del Sur, digo con los del Armada del Gobernador Alvarado, en que hay navios, segun dicen, de trescientos toneles, ques la Capitana de Alvarado, e de á ciento é cincuenta, ques la Capitana que llevó el Capitán é Mariscal Don Diego de Almagro; los otros dende quarenta fasta sesenta toneles é mas que hay otros muchos bergantines fechos en esta Cibdad".[10]

Gil Gonzales de Avila fue el siguiente en construir naves en la mar del Sur, pues en 1521[11] llegó a Darien,

> "con gente e carpinteros de hacer navios y toda la munición para ellos, para los hacer en el río de la Balsa, y la ligazón dellos llevó de España hecha".[12]

Al haber sido ubicado por José Toribio Medina el manifiesto de lo embarcado en España para esta empresa, podemos conocer algo más de las naves que traía Gil Gonzáles de Avila. En efecto, consigna que traía "25 remos nuevos, y demás la madera labrada en pieza para un navío, y poleame para tres navíos". La información contenida en ese manifiesto es por demás extensa, bastando agregar que, respecto a los buques, incluía una ancla de 200 libras.[13]

Tras un laborioso proceso, en el que debió abandonar las cuatro primeras naves que armara en el río Balsas por haberse podrido el maderamen, Gil de Avila pasó a las Islas Perlas donde finalmente logró armar otros cuatro buques. El 21 de enero de 1522 se hizo a la mar, a la búsqueda de las islas de las Especies, pero pronto debió abandonar a tres de sus naves, atacadas por la "broma" (taredis navalis), y retornar en la cuarta a Panamá, por brea y otros elementos.[14] Esta nave fue posteriormente vendida a Pedrarias Dávila,[15] mientras que Gil de Avila continuó su exploración por tierra y así fue el primero en llegar a Nicaragua.

En 1522, Andagoya partió en las naves construidas por Balboa para explorar la costa hacia el oeste, arribando así hasta la provincia de Burica, ya en Nicaragua. Dicha tierra sería conquistada en los meses siguientes, convirtiéndose en la zona de abastecimientos tanto de jarcia, como de pez, algodón y tablazón para la construcción naval.

Tras estos viajes precursores vinieron los tres de Pizarro. Para el primero, iniciado en setiembre de 1524, Pizarro y sus socios

> "mercaron un navío (que estaba en el puerto, que dicen que era uno de los que hizo Vasco Nuñez) a un Pedro Gregorio, y llevaron por piloto, a lo que yo supe, -anota Cieza- había por nombre Hernán Peñate".[16]

El navío en que partió Pizarro, de unas setenta toneladas, debió ser enviado de retorno a Panamá desde Puerto Quemado, "a que fuese adobado, pues estaba tan mal tratado que por muchos lugares hacía agua". La hacía en tal cantidad que fue necesario capturar y llevar indios a bordo par "dar a la bomba", por que había pocos marineros.[17]

Igual suerte corrió la nave en que Almagro había salido de Panamá en busca de Pizarro y sus hombres, ya que después de perder un ojo en Puerto Quemado, debió enviarla de retorno a Panamá para "adobar los navíos".[18] Esta nave habría tenido unas cuarenta toneladas de capacidad.[19]

Aparentemente, el problema de mantener estancas las naves aún no había encontrado una solución adecuada para estos mares, pues un nuevo calafateo vuelve a ser necesario cuando Pizarro y sus hombres se quedan en la Isla del Gallo. Conforme señala Pizarro al gobernador de Panamá.

> "Lo suscedido despues q. diego de almagro se partio es q. bisto q. este nabio se hanegaba e anega y el poco aparejo q. aca ay para adobarlo por no haber xarcia ni aserradores"[20]

Cieza da un dato sobre la estada de los exploradores en esta isla del Gallo pues señala que, viendo la enorme necesidad de alimentos que tenían, decidieron hacer un barco.

> "luego se puso mano a la obra, y aunque se pasó trabajo grande en lo hacer, se acabó; y pasaron algunos españoles a la tierra firme y volvieron con él cargado de maíz, con que todos se sostuvieron algunos días".[21]

Fue durante este viaje que se produjo el célebre encuentro de la nave del piloto Bartolomé Ruiz con la balsa de palos. Son varios los cronistas que testimonian este encuentro,[22] pero entre todos preferimos la relación Samano-Xerez:

> "Este navío que digo que tomó, tenía al parecer de cabida de

> hasta treinta toneles; era hecho por el plan y quilla de una cañas tan gruesas como postes, ligadas con sogas de uno que dicen eneguen, que es como cáñamo, y los altos de otras cañas más delgadas, ligadas con las dichas sogas, adonde venían sus personas y la mercaduría en enjuto porque lo bajo se bañaba. Traía sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle, de manera que los nuestros navíos, y muy buena jarcia del dicho eneguen que digo, que es como cáñamo, y unas potalas por anclas a manera de muela de barbero".[23]

El siguiente viaje hacia el sur es el que efectúa Juan Tafur, quien en agosto de 1527 baja a isla del Gallo, con instrucciones de recoger a Pizarro y sus compañeros.[24] Este episodio es bastante conocido, como conocido es que Pizarro escribió a Almagro y a Luque pidiéndoles que intercedan ante el gobernador De los Ríos para que a la mayor brevedad le enviasen un navío de mayor calado para continuar el avance.[25] Para esa fecha ya habían varias naves en Panamá, pues cuando finalmente Almagro recibió la autorización para que parta un navío a rescatar a Pizarro y sus hombres en la Gorgona, "con mucha diligencia metieron en uno de los que estaba en el puerto mucho bastimento" y la enviaron con el piloto Ruiz en su búsqueda.[26]

Tras llegar a las costas peruanas, recorriéndolas hasta la altura del río Santa, Pizarro retornó a Panamá y luego pasó a España para negociar su capitulación. Mientras tanto, Almagro envió una de sus naves a Nicaragua, con Nicolás de Ribera y el piloto Ruiz, con encargo de pagar a Pedrarias Dávila su parte en la sociedad. En este lugar se encontraba Hernando de Soto y Hernán Ponce de León, quienes al tener "aparejos para hacer navíos" se interesaron en los relatos de las riquezas del Perú y de la ciudad de Tumbes, y "pensaron de hacer navíos o acabar dos que estaban haciendo y haciendo compañía con Pedrarias ir a poblar la tierra". Ribera y Ruiz fueron alertados de estos rumores y de otros que indicaban que Pedrarias quería capturar su nave, por lo cual se apresuraron en abandonar el puerto cuando ya éste había enviado un alguacil para que

> "secuestrase el navío y lo visitase... antes salieron y se trajeron consigo, según me dijeron, otro navío que allí estaba, porque no hubiese aparejo con que el gobernador enviase tras ellos".[27]

Pero ni Soto ni Ponce de León estaban dispuestos a dejar de participar en la aventura peruana y para ello completaron las dos naves que estaban construyendo y zarparon hacia Panamá, en 1530, donde se las ofrecieron a Pizarro

a cambio de que este reconociera a Soto como capitán y teniente gobernador del pueblo más importante del Perú y otorgara a Ponce uno de los mayores repartimientos.[28]

Finalmente, en enero de 1531 Pizarro zarpó rumbo al Perú con tres navíos, mientras Ponce y Soto retornaban a Nicaragua en busca de más infantes y caballos. Esta expedición coronaría finalmente los sueños de Pizarro y sus socios. Los buques que en ella tomaron parte efectuaron varios viajes en procura de refuerzos, y en uno de ellos Hernando de Soto se unió a los expedicionarios en la Isla Puná. Fue al momento de pasar de esta isla a Tumbes, que Soto tomó directo contacto con las embarcaciones nativas, pues fue uno de los que iban delante de las naves de Pizarro, utilizando para ello las balsas tumbesinas.[29]

Mientras Pizarro y sus hombres avanzaban por los nuevos territorios, Almagro se ocupaba de atender las necesidades logísticas de la expedición, despachando varias naves con refuerzos. Asimismo, ocupó parte de 1532 en preparar un navío,

> "el mayor que se ha hecho en esta mar, porque es navio que lleva cuarenta caballos y podrá llevar más de docientas personas de españoles e indios; es de las buenas piezas que se han hecho aun en la Mar del Norte"[30]

En esta nave, de unos 150 toneles de porte,[31] junto con otra menor "que tenía ya muy al cabo" y una tercera, fletada a Hernán Ponce "en mil y ochocientos pesos", Almagro partió en socorro de Pizarro a principios de agosto de 1532. Su pequeña armada estaba formada por "los mejores y más aderezados -navíos- que se han visto en esta mar"[32]

El referido navío habría sido el **Santiago**, al que Pizarro se refiere en repetidas ocasiones como la nao grande; mientras que el navío menor sería el **Santiaguillo**, de unas cuarenta toneladas de porte.[33]

Pero si Soto y Ponce habían logrado incorporarse a la hueste perulera, el gobernador de Guatemala Pedro de Alvarado comenzó a abrigar ideas más ambiciosas. En efecto, se hallaba preparando una expedición para descubrir por mar las islas de Tarsis o la China, cuando aportó a su gobernación una nave con noticias sobre el descubrimiento del Perú y sus riquezas. Para confirmar esas noticias envió una nave al mando del cacereño García Holguín, quien en Puerto Viejo tomó noticia que Pizarro se había dirigido hacia la sierra. Convencido de la conveniencia de tomar parte en las riquezas del Perú, a fines de 1533, Alvarado zarpó del puerto de la Posesión, en Nicaragua,

> "con diez naos y seiscientos hombres de mar y de tierra y doscientos y veinte y tres caballos, y á cabo de treinta y tres dias que anduve por la mar me dieron tiempos contrarios que me hicieron de caer en esta gobernación de Pizarro, porque cerca de la costa es imposible navegar por las grandes corrientes y tiempos forzosos que hay, y queriendo pasar adelante, trabajé tanto con las naos que eché noventa caballos á la mar y quebré entenas y aparejos".[34]

Conocemos que seis de las naves eran de propiedad de Alvarado, una de las cuales era el galeón de 300 toneles **San Cristóbal**,[35] y otras dos habían pertenecido al ya difunto Pedrarias Dávila. El resto de las naves eran fletadas, de ellas una era de Hernán Ponce y otra del bachiller Pedro Bravo y Cristóbal de Burgos.[36]

Obligados a recalar en la bahía de Caraques, Alvarado y sus hombres desembarcaron, avanzando por tierra hacia Quito, mientras que la Armada debía continuar navegando hacia el sur con la intención de reembarcar a la tropa una vez superada la gobernación de Pizarro.

Tras ciertos incidentes con los nativos en la Punta Santa Elena, donde perdieron algunos marineros, los buques de Alvarado fueron arribando a San Miguel. Primero el **San Cristobal**, en el que iba el piloto mayor Juan Fernández, y "el navio de Joan de Castañeda, vecino de Panamá, vino luego con mucha gente é caballos, é vido venir hombres heridos que los habian heridos que los habian herido en la dicha Punta de Santa Elena".[37]

Habiéndose reunido los buques en San Miguel, Alvarado despachó,

> "sus navios los dos a nicaragua y los dos a esa cibdad ¡Panamá¿y a Joan fernandez con dos pa. descubrir esta costa adelante y otros dos/o tres que le quedaban echados al trabes por estar mal acondicionados"[38]

El **San Cristóbal** debía pues avanzar por la costa, llevando aquello que la tropa no podía cargar, hasta salir de la gobernación de Pizarro, posesionándose de todos los puertos al sur de Chincha. Ya para entonces Pizarro tenía conocimiento de la presencia de Alvarado, tanto por las noticias que le enviaban de San Miguel como por "diego de vega q. viniendo de esa cibdad en el barquillo topo con aluarado en puerto biejo".[39] Tras este barquillo venía otra nave que fue retenida por Alvarado "con prometimientos que hizo a los q. en el benyan y ansi piensa fazer a los q. mas benieren y diz que hiziera al nabio grande y a otros q. de esa cibdad ¡Panamá¿ vinieren".[40]

A fines de 1533, Alvarado y Almagro llegaron a un acuerdo mediante el cual el primero renunciaba a sus propósitos de descubrimiento y cedía a Pizarro el galeón y las cinco naves que eran de su propiedad, mediante el pago de 100,000 castellanos de oro.[41]

La conquista del Perú generó expectativas en muchos otros españoles que ya se habían asentado en la costa oeste americana. Entre ellos destacó el licenciado Gaspar de Espinosa, quien ya había tenido una interesante participación en los años iniciales de Panamá. Hacia 1533, Espinosa envió a su hijo Juan con sesenta caballos y 150 hombres a auxiliar a Pizarro, usando para ello "una carabela é un bergantín" y empezando la obra de "un navio grande de porte de treinta toneles para el viaxe."[42]

La carabela la había hecho el licenciado y el navío que indica construiría fue concluido en algunos meses y formó parte de la expedición que el propio Licenciado encabezaría en apoyo de Pizarro durante la rebelión de Manco Inca. Para dicho viaje empleó además "un vergantinejo de 4 remos por vanda"[43] y una fusta grande, con 17 remos por banda, que fue "el mayor -navío- que en esas partes se ha fecho".[44]

De esa pequeña armada, sólo la fusta arribó al Perú, con 100 hombres a bordo, pues el bergantín fue obligado a retornar, por su inaparente porte, y el navío se perdió en una tormenta "en que se ahogaron algunos."[45]

Cabe señalar que en su relación de méritos, Espinosa refiere la fusta como galera, "que fue la primera que en esta mar navegó".[46]

En lo esencial, las campañas marítimas de la conquista peruana concluyeron entonces, continuando en muy pequeña escala las exploraciones que permitieron conquistar Chile y descubrir los archipiélagos de Galápagos y Juan Fernández. Lo que vendría luego fueron las campañas marítimas durante las guerras civiles de los conquistadores. Pero ello ya cae fuera del marco temporal de nuestra exposición. No obstante, en la parte descriptiva de las naves de la Mar del Sur, comprenderemos a algunas de las que tomaron parte en esas campañas, pues fue durante ellas que, aparentemente, se introdujeron ciertas modificaciones en su arquitectura.

En este punto cabe hacer una precisión. Como quiera que los datos sobre estas naves son escasos, y cuando existen son solo genéricos, es pues muy difícil identificar con un grado aceptable de certeza las verdaderas características de las mismas. Estamos convencidos que la manera más precisa para conocer las características de este tipo de embarcaciones, es ubicando y estudiando sus restos. Hasta donde tenemos conocimiento, no se han efectuado

trabajos de naves del siglo XVI en la costa oeste americana, siendo así que los restos hallados en Isla Padre, en el Caribe, correspondientes a una nao hundida en 1554, son la fuente referencial más próxima temporal y geográficamente a las naves bajo estudio. Por tal razón referiremos brevemente las principales características de esta nave.

De los pocos restos estructurales encontrados, limitados a una sección de quilla y codaste, se ha podido deducir que, aparentemente, se trataba de una nave mercante con una eslora que va de 20 a 30 metros y una capacidad de 123 a 286 toneles. La anclas, que es quizá el único dato comparable con las naves de la Mar del Sur, pesan hasta unos quince quintales, debiendo haber pesado más cuando estaban en uso.[47]

Pero antes de pasar a describir los tipos de naves europeas que surcaron la Mar del Sur, veamos cual era la situación del Perú marítimo de la época.

El Perú que encontraron los hombres de Pizarro fue, a todas luces, una civilización que giraba en torno al Ande, como en muchos aspectos aún lo hace hoy en día, pese a lo cual mantenía una importante vinculación con el mar. Esta relación se podía apreciar a través de diversas manifestaciones míticas y religiosas, del abundante uso de los recursos marinos y del empleo de las rutas marinas con fines comerciales.

El primer aspecto, lo mítico y lo religioso, hallaba explicación en la influencia del mar en el proceso de sedentarización que se inició en la costa, aprovechando la abundancia de los recursos marinos. La ocupación de la costa peruana, iniciada hace unos 9,000 años, influenció en la cosmovisión andina, vinculándola con el mar. Esto se vió reflejado en la importancia que adquirieron los dioses marinos y algunos elementos marinos como ofrendas divinas. El caso más saltante de esto último es el del mullu, que consistía en determinado tipo de concha marina (Spondilus Pictorum), que vivía en aguas cálidas. Tal como refirieramos al tratar del encuentro entre la nave de Bartolomé Ruiz y la balsa de tumbesinos, a fines de 1526 o principios de 1527, parte del cargamento que llevaban los nativos a bordo de su balsa era este tipo de molusco.

Al arribo español a las costas peruanas, el uso de los recursos marinos era sumamente importante para la dieta alimenticia de las etnías costeras. Conocida es la visita que se hace al pueblo de Chincha,en la que se indica que el valle contenía treinta mil habitantes, doce mil de los cuales eran labradores; diez mil pescadores, "que cada día o los más de la semana entravan en la mar, cada uno con su balsa y redes y salían y entraban en sus puertos señalados y conocidos", y seis mil mercaderes, cada uno de los cuales

> "tenía razonable caudal (...) y con sus compras y ventas iban desde Chincha al Cuzco por todo el Collao, y otros iban a Quito y a Puerto Viejo, de donde traían mucha Chaquira de oro y muchas esmeraldas ricas (...) Podemos decir que solo ellos en este reyno trataban con moneda porque entre ellos compraban y vendían con cobre lo que habían de comer y vestir"[48]

Conforme se desprende de esta información, el comercio marítimo era otro importante factor en el Perú marítimo al momento del arribo español. Para todo ello fue necesario el desarrollo de embarcaciones de diverso tipo, obedeciendo a las características locales de la larga costa de la región andina.

En esencia, esta se halla influenciada por las aguas frías de la corriente de Humboldt y la corriente de California, dividiéndose así en dos grandes ambientes: la zona tropical, que baja desde Centro-América hasta la desembocadura del rio Guayas; y la zona árida, que va dePiura hasta los valles de Chile central. Esta última está cortada de trecho en trecho por pequeños valles de ríos torrentosos, presentando una silueta baja en la parte norte, entre Piura e Ica, y el predominio de acantilados de este último lugar hacia el sur.

Con estos condicionantes, los habitantes yungas del área andina desarrollaron tres tipos de embarcaciones para uso en el mar. En la costa árida se utilizó la balsa de piel de lobos y la de totora, mientras que en la costa tropical se empleó la balsa de palos, en versiones para la pesca y para el comercio.

La información sobre estas embarcaciones puede rastrearse a través de evidencias arqueológicas, históricas y etnográficas, pues las balsas de totora y la de palos para uso en la pesca aún subsisten, mientras que las otras dos lo hicieron hasta entrado el presente siglo.

Cabe señalar, conforme veremos al describir la balsa de palos utilizada para el comercio, que ella brindó algunos aportes al desarrollo de la navegación, como fueron la vela de algodón y el guare, o quilla variable.

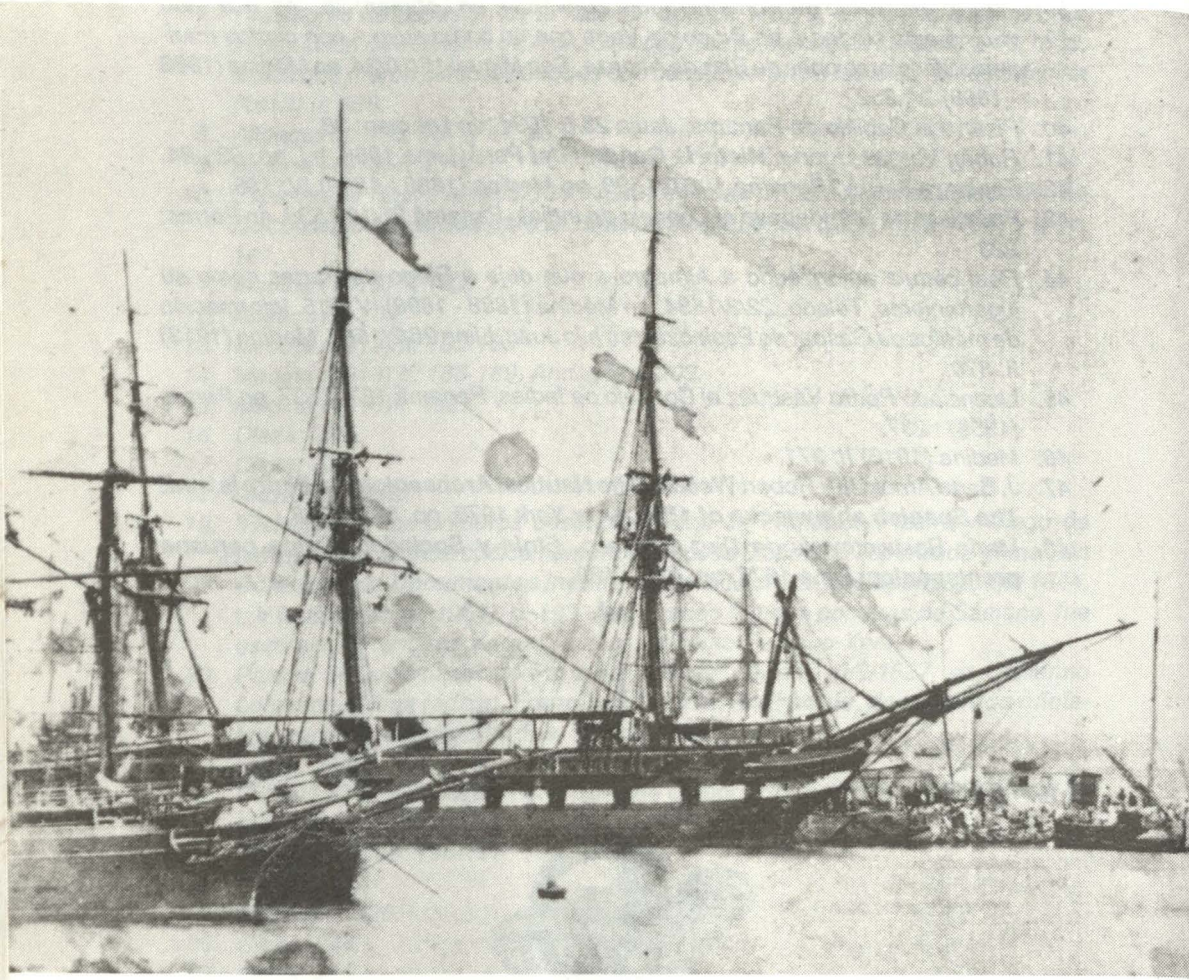
BIBLIOGRAFIA

1. *Jerónimo Benzoni,* ***La Historia del Mundo Nuevo,*** *Lima 1967, p. 49.*
2. *Pedro Cieza de León,* ***La Crónica del Perú,*** *Madrid 1984, pp. 237-238.*
3. *Pedrarias al licenciado Gaspar de Espinosa, Santa María la Antigua 12/1/1519, en Angel de Altoaguirre y Duvale,* ***Vasco Núñez de Balboa,*** *Madrid 1914, p. 176.*
4. *Fray Bartolomé de las Casas, Historia de las Indias, Madrid 1957, vol. II, pp. 347-348. Francisco López de Caravantes, Noticia General del Perú, Madrid 1985-1986, vol. I, pp. 13-14*

5. *Pascual de Andagoya, "Relación de los sucesos de Pedrarias Dávila, en las provincias de Tierra-firme y de lo ocurrido en el descubrimiento de la Mar del Sur' y costas del Perú y Nicaragua", en José Toribio Medina,* ***El Descubrimiento del Océano Pacífico****, Santiago 1913, t. II, pp. 197-198.*
6. *Información de Juan de Castañeda, panamá 18/9/1528, en Medina (1913) II: 336*
7. *Testimonio de posesión de la Mar del Sur, 27/1/1519, en Altoaguirre: 181. La información de servicios de Alonso de don Benito, hecha en Lima el 26/10/1535, indica que fueron cinco los buques que construyeron en las islas Perlas "Medina (1913) II: 358.*
8. *Altoaguirre: 185, 187 y ss, 203.*
9. *Medina (1913) II: 2740*
10. *Espinoza al Rey, Panamá 10/101533, en José Toribio Medina* ***Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile****, Santiago 1888-1898, t. IV, p. 181.*
11. *Medina (1913) II: 183.*
12. *Andagoya: 203.*
13. *Medina (1913) II: 183-188*
14. *Medina (1913) II: 188-189. Andagoya: 203.*
15. *Medina (1913)II: 492.*
16. *Cieza: 229.*
17. *Cieza: 232.*
18. *Cieza: 234-236.*
19. *"Relación de los primeros descubrimientos de Francisco Pizarro y Diego de Almagro, sacada del códice número CXX de la Biblioteca Imperial de Viena", en* ***Colección de Documentos inéditos para la Historia de España*** *Madrid 1844, t. V (reimpreso en 1964), p. 193, Aun cuando firmada por Juan de Sámano, fue escrita por Francisco Xerez, se le citará como Samano-Xerez.*
20. *Pizarro al Gobernador de Panamá, Isla del Gallao, 10/8/1527, en Guillermo Lohmann Villena (editor),* ***Francisco Pizarro. testimonio, documentos oficiales, cartas y escritos varios****, Madrid 1986, p. 36.*
21. *Cieza: 242.*
22. *Cieza: 237-238. Gonzalo Fernández de Oviedo,* ***Historia General Y Natural de las Indias,*** *Madrid 1959, t. V, p. 12.*
23. *Sámano-Xerez: 196-197*
24. *Cieza: 243.*
25. *Lohmann: 326.*
26. *Cieza: 244.*
27. *Cieza: 255.*
28. *Cieza: 259.*
29. *Cieza: 266-267.*
30. *Espinoza al Rey, Panamá, 5/8/1532, en Medina (1895) VI: 45*
31. *Espinoza al Rey, Panamá 10/10/1533, Medina (1888-1898) IV: 181*
32. *Espinoza al Rey, Panamá, 5/8/1532, en Medina (1895) VI: 45*
33. *Lohmann: 239, 259-260. "Información de Servicios de Nicolás de Ribera", en* ***Revista de Archivo Nacional de Lima****, T. XI, pp.32-33. Samano-Xerez: 193.*
34. *Alvarado al Rey, San Miguel 15/1/1534, Medina (1888 - 1898) IV: 193 y ss.*
35. *Espinoza al Rey, Panamá 10/10/1533, Medina (1888 - 1898) IV: 181.*

36. *Alvarado a Francisco de Barrionuevo, Puerto Viejo 10/3/1534, en Raúl Porras Barrenechea,* ***Cartas del Perú****, Lima 1959, p. 102.*
37. *Declaraciones de Blas de Atienza, San Miguel 15/10/34, en Medina (1888 - 1898) IV: 254.*
38. *Pizarro al Cabildo de Panamá, Jauja 25/5/1534, en Lohman: 38.*
39. *Pizarro el Cabildo de Panamá, Jauja 25/5/1534, en Lohman: 38. "es que vido venir á esta cibdad á un Diego de Vega con un barco suyo é con ciertos marineros"¡Declaraciones de Blas de Atienza, San Miguel 15/10/34, en Medina (1888 - 1898) IV: 252¿.*
40. *Pizarro al Cabildo de Panamá, Jauja 25/5/1534, en Lohman: 38.*
41. *Rubén Vargas Ugarte,* ***Historia General del Perú****, Lima 1966, t. I, pp. 83 - 84.*
42. *Espinoza al Rey, Panamá 10/10/1533, en Medina (1888 - 1898) IV: 185.*
43. *Francisco de Barrionuevo al Consejo de Indias, Panamá 21/10/1536, en Porras: 223.*
44. *Real cédula autorizando a Almagro a que deje a Diego de Parras como su lugarteniente, Toledo, 22/3/1534, en Medina (1888 - 1898) IV: 215. Información de méritos de Gaspar de Espinoza y su hijo Juan, Lima 26/2/1552, Medina (1913) II: 370.*
45. *Licenciado Pedro Vásquez al Consejo de Indias, Panamá 12/4/1537, en Porras (1959) : 237.*
46. *Medina (1913) II: 371.*
47. *J. Barto Arnold III y Robert Weddle,* ***The Nautical Archaeology of Padre Island. The Spanish shipwrecks of 1554****, New York 1978, pp. 381 y 388.*
48. *María Rostworowski de Diez Canseco,* ***Etnía y Sociedad. Costa peruana prehispánica****, Lima 1977, pp. 138 - 139.*





Corbeta Ferrolana de 30 cañones atracada al muelle, 6 de enero de 1862.

La escala en el Callao de la Corbeta española Ferrolana en el curso de su viaje de circunnavegación (1851)

José Ramón García Martínez

Preliminares

En los primeros años del naciente siglo XIX la Real Armada Española, casi no es preciso incidir en ello, se encuentra en una situación que, sin pecar de alarmismo, bien podemos calificar de catastrófica. Buques, instalaciones portuarias, personal, arsenales, construcción naval... todo parece desfilar en demoníaca uniformidad hacia el más fatal de los desastres. Varias son las razones que podemos atraer a estas páginas para explicar esta errática etapa en la cual la Armada navega por aguas procelosas y turbulentas con el rumbo perdido, tal y como el resto de la nación, de la cual, este ramo no es ni más ni menos que uno de sus puntales más representativos:

a). Trafalgar. La lacerante derrota de la escuadra combinada franco-española frente a la británica supuso un duro golpe para el Cuerpo del cual fue difícil reponerse. Las pérdidas de buques y de personal resultaron casi irremplazables durante, al menos, una decena de años.

b). Guerra de la Independencia. La invasión napoleónica del territorio peninsular sumió al país en un nuevo abismo cenagoso y profundo que enfrentó al pueblo español contra la máquina de guerra más perfecta, eficaz y arrolladora del Orbe. La posterior victoria obtenida al enfrentarse numantina y guerrilleramente contra las armas galas, si bien gloriosa, si bien honrosa, si bien solidaria, no por ello devino en premio suficiente para levantar una nación que se hallaba plena y totalmente devastada en sus recursos materiales y cruelmente diezmada en sus capitales humanos.

c). La emancipación de los territorios americanos de Ultramar (con la insular excepción de Cuba y Puerto Rico) hundió aún más a esta vieja Hispania en un desconocido dédalo del cual no se adivinaba la salida; pero del cual imperativamente habría que arriesgarse a salir a cualquier precio.

Tres constantes éstas, entre tantas otras más, que negaban cualquier indicio

o atisbo de levantamiento, de progreso, de revitalización. La Armada, cual Ave Fénix, debería de ser capaz de resurgir nuevamente de sus cenizas, afortunadamente todavía no aventadas.

El devenir de los años, el transcurrir cansino del pendular reloj, auguraba una cierta estabilidad que debería de sentar las bases de un futuro algo más esperanzador. El reinado de Isabel II, desdichado en muchos conceptos, deleznable en ciertos aspectos y ciertamente detestado y denostado por muchos, supuso, sin embargo, el inicio de una época caracterizada por la expansión económica e industrial del país. Un innegable desarrollismo se adueñó de las capas sociales en disposición de poner en funcionamiento sus energías y capitales en favor del naciente e imparable auge experimentado. El ferrocarril, las navieras, los museos, academias y bibliotecas, el alcantarillado, las carreteras, los puertos, algunas instituciones de crédito y financieras, los faros, las fundiciones... datan, mayoritariamente, de este período histórico. La Armada, como institución viva, no permanecería a la deriva, ociosa ante este acoso progresista. Poco a poco, pausadamente aunque sin descanso, los arsenales fueron cobrando el cuerpo de años mejores, los salarios comenzaron a abonarse, el Cuerpo creció y, en consecuencia, la Marina.... navegó. Ciertos Ministros de Marina, algunos parlamentarios, muchos oficiales de la Armada pudieron felicitarse del favorable discurrir de sus trabajos y benéficas intenciones. De los destrozados astilleros principiaron a levantarse, orgullosos y altivos, los navíos que en otras épocas habían atado el mundo con sus asombrosos derroteros. Los arsenales empezaron a ser, a representar, lo que su nombre indica. Los puertos, recientemente dragados, permitían afrontar los retos que una escuadra poderosa exige. La industria coadyuvaba proporcionando máquinas e implementos que ya no se precisaría importar gravosamente del exterior, permitiendo mayores economías y facultando una menor dependencia foránea.

Todo ello, todo lo anteriormente referido en burdos brochazos sin pretensión literaria o documental alguna, demandaba imperiosamente marcarse nuevas metas, olvidados objetivos a perseguir. Uno de los principales, uno de los prioritarios, qué duda puede caber, era, es y será, la reanudación de los cruceros de circunnavegación, la prosecución de las interrumpidas derrotas circulares al Globo.

Introducción

"La decadencia en qe muchos años se encuentra nuestra marina militar ha impedido el que sus buques emprendan las largas navegaciones á qe (antaño) se dedicaban en la época de nuestra preponderancia naval, con notable probecho de las ciencias y de la civilización en qe. y con particular ventaja de

las artes marítimas y de la gloria nacional.

Aun estamos hoy muy lejos de poder renovar aquellas frecuentes y gloriosas peregrinaciones a pesar del impulso qe ha recibido en los últimos años este importante ramo en la fuerza pública merced á la solicita protección qe la Reina y las Cortes la dispensan; po (pero) tal vez este mismo crecimiento hace mas necesarias esas espediciones pa (para) formar lo qe ni el estudio ni los caudales pueden procurar á la armada, hombres de mar esperimentados, oficiales qe simples subalternos hoy puedan ser mañana gefes peritos en las ciencias navales de qe la practica es el mejor maestro".

"... han ocurrido ademas notables cambios en la politica y han venido á ser naciones independientes las qe antes eran provincias de España en ultramar, nuevos intereses comerciales han surgido de aquí, nuevos vínculos, nuevas relaciones pa cuyo fomento contribuiria grandemente la simple vista de nuestro pabellon ya amigo y hermano en las costas del pacífico y del atlántico".

"Por estas razones qe facilmente esforzará la Instrucción de V.E. la reina se ha serbido mandar qe desde luego y á cargo del gefe de la Armada qe se designe se prepare en Cadiz la salida de un buque pa hacer el viaje de circunnavegación; quiere ademas S.M. que este buque no solo sea capaz y util pa el objeto qe se destina sino qe sea de moderna construcción española á fin de qe formen favorable idea de nuestra naciente marina aquellos pueblos hoy aliados y amigos y qe debieron su civilización á la audacia y pericia de nuestros primeros navegantes".

"... en dicho buque debera darse alojamiento al Rdo Obispo de puerto Victoria y á los demas misioneros qe con destino á Nueva Holanda ha reunido el mismo en los dominios de S.M. transportandoles á aquel pais por donde debera principar el buque su derrotero" (1).

Este crucial despacho respondía ineludiblemente a otro anterior expedido hacia casi un año, que así se expresaba:

"Al Sor. Subdirector General de la Armada:

Que proponga el buque que por su capacidad, fuerza y propiedades particulares sea á proposito pa. verificar el viaje de circunnavegación que S.M. ha tenido á bien disponer: que designe el punto de partida, á fin de dictar las providencias necesarias, y que proponga también al propio tiempo el Gefe que lo haya de mandar, numero y clase de oficiales que han de componer su dotacion estraordinaria, ..." (2)

Alistamiento de la Corbeta de S.M. Ferrolana

El día 7 de julio de 1849, el Sr. Director General de la Armada señaló la nave que debería llevar a efecto el proyectado crucero de instrucción naval. Este buque, no es preciso señalarlo, sería la Corbeta de Guerra de S.M.C. *Ferrolana*, de 30 cañones, embarcación ésta recientemente botada a las gélidas aguas de la gallega ría del Ferrol (3), y considerada, tanto por su juventud como sólida construcción, como muy propósito para la misión encomendada.

La conducción del buque se encarga al Capitán de Navío D.José María de Quesada que auna un correcto expediente profesional y una indudable pericia marinera (4).

Nombrado el buque y su comandante ya solo resta por establecer el día y el puerto de salida, la dotación que embarcará la nave y la derrota a emprender, datos todos ellos que se verán substancialmente modificados cuando definitivamente deje la viejísima bahía gaditana la **Ferrolana.**

La inicial fecha de partida queda fijada para "los días de Septiembre" (5) de ese mismo año de 1849 y el punto de salida se marca frente al Arsenal de la Carraca, en la sureña localidad peninsular **"de Cadiz"** (6).

La oficialidad propuesta para marinar la nave sería, o debería ser, la continuación reflejada:

"2° . Comandte. Capitán de Fragata.
sin antigüedad
D. Maximino Posse y Anido.

Tenientes de Navío
D. Eduardo Vila
D. Juan Wintuysen
D. Eliseo Sanchiz

Alfereces de Navío
D. Ignacio García Tudela
D. Mateo García de la Lastra
D. Francisco Javier de la Cuesta." (7)

Primitivo derrotero de la Corbeta

El derrotero sugerido, aquel que pensaba seguirse, se verá alterado en razón a la Real Decisión de Su Católica Majestad Doña Isabel II de emplear a la **Ferrolana** como ocasional transporte del Reverendo Obispo de Puerto Vic-

toria y de su muy numerosa comitiva evangelizadora que, con destino a su diósesis de la Nueva Holanda, portan consigo un cuantioso equipaje (8).

El itinerario previsto se estimaba:

"Saliendo de Cadiz en los primeros dias de mes de octubre se dirigira á : Rio Janeyro. Montevideo. Talcahuano (en la Bahia de la Concepcion de Chile). Valparaiso. Coquimbo. Huano. Copiapó. Cobija ó Puerto la Mar (unico Puerto de la República de Bolivia). Arica. Callao de Lima. Payta. Punaa: á La boca de Guayaquil (9) Puerto y rada de Honorurú en la Ysla de Woahoo una del archipielago de Sandwich. Guajan: en las Yslas Marianas. Cavite: en las Filipinas: Macao. Canton. y Honkoon. en China. Cavite. Singapoore: á la boca oriental del estrecho de malaca. Calcuta. Colombo: capital actual de Ceylan. Bombay. Cabo de Buena Esperanza: según la estacion á Bahia de Tablas en verano y á Falsa Bahia en invierno. Cadiz"(10).

Alteraciones a incluir en la planificada derrota

La inesperada y apresurada inclusión en la nave de la gigantesca comitiva apostólica que acompañaba al Rvdo. Obispo de Puerto Victoria F. José María Benito Serra, obligó a la armada a corregir la ruta en principio prevista:

"La derrota de dho buque será la siguiente: De cadiz á Canarias, Baías de Tablas y Puerto Victoria en la Costa N. O. de la nueva Holanda, donde dejará al Reberendo Obispo de aquella Diocesis y á los demas Misioneros que lo acompaña: de dho punto por los estrechos del Este se dirijirá a Manila de donde saldra en estacion oportuna para los mares de la Yndia recorriendo los Prales (principales) Puertos de las posiciones Inglesas hasta Bombay y los puntos comerciales de mas ínteres en las Yslas proximas á su derrota. De Bombay regresará á Manila tocando en Canton y Hong–Kong si el tiempo y las circunstancias lo permiten. De Manila emprenderá su derrota á la Costa Occidental de America dirijiendose á la parte N.O. de ella para tocar en S. Costas si la escasez de agua ó otras circunstancias, lo exigieren; pero si asi no fuese, evitará el tocar en punto alguno de ambas Californias y hara derrota á Concepcion y de allí á Valparaíso donde refrescará y dará descanso á la tripulacion para salir despues y recorrer todos los Puertos interesantes del Pacífico hasta Panamá; desde este punto remontará para regresar á Valparaíso donde se dispondrá el buque convenientemente para doblar el Cabo de Hornos y dirigirse al Río de La Plata del cual pasará al Janeyro y de aqui regresará á Cadiz" (11).

Instrucciones entregadas al Comandante de la Ferrolana

Preparado el buque y su dotación, marcada la ruta a seguir, provisto su co-

mandante de las ordenes de pago pertinente y para solventar aquellas contingencias que pudieran surgir o sufrir en el transcurso de una navegación tan extensa y dilatada en el tiempo como la preparada y ultimados los preparativos de la salida con el Ilmo. Sr. Obispo, ya sólo faltaría por acusar recibo de la recepción de las pertinentes e imprescindibles "Instrucciones" que determinarían la conducta, objetivos e intereses a cumplimentar por esta corbeta durante la navegación a realizar en los años siguientes.

Estas "Instrucciones", desglosadas en dos partes claramente diferenciadas, devienen en imprescindibles para conocer los auténticos objetivos que se perseguian en el proyectado periplo circular al Globo y contenían, tal y como era y es lo usual, ordenes, recomendaciones y sugerencias a seguir; la primera parte de este documento refería decisiones estrictamente marineras y militares y en la segunda marcaba comportamientos políticos, logicamente, de un alcance mucho mayor.

Las instrucciones primeras, profesionales, informaban que el deseado objeto de esta travesía era el de "tocar en los Puertos principales de Ultramar situados en la India oriental, y costas occidentales y oriental de la america meridional, emporios en la actualidad del comercio con el fin de formar en el discurso de tan dilatadas navegaciones habiles Pilotos y arrojados y diestros marineros, áfin de que el comercio nacional tenga este indispensable auxilio, y que la carencia de el, no sea un obice que retraiga á los especuladores de intentar semejantes empresas" (12). Líneas mas abajo este crucial documento especificaba la "derrota á cumplimentar, la cual, para evitar nuevas redundancias, estractaré, recogiendo de la misma sus puntos mas significativos y obviando, como norma general, los comentarios sobre ellos: *Cádiz/Islas Canarias/Cabo de Buena Esperanza/Costa Occidental de Nueva Holanda/Cabite o Macao/Cantón/Hong–Kong y Cabite/Singapur/Calcuta/Colombo/Goa/Bombay/Cavite;* de allí y una vez provista de todo **"dará la vela"** por los *Estrechos de Banca o Gaspar y por el de sonda*, dirigiéndose hacia *Hobart–Town,* desde donde se encaminará hasta *Sidney*. Desde *Nueva Gales meridional* y **"por el rumbo mas breve",** *gobernará hacia Concepción de Chile* **"y en su Puerto Talcahuano, podra recorrer, y aun surtirce de buenos viberes, y prepararse para la ulterior navegacion que ha de verificar por las costas de las Republicas de Chile alto y bajo Peru, Equador, Nueva Granada, y centro America vulgarmente conocida bajo el nombre de Goatemala".** Si después de recalar en *Guayaquil*, en la Puná estimase nociva para la salud del **equipaje** o retrasase en mucho la derrota hacia el *Norte del Continente (Nueva Granada o Colombia y Guatemala)*, podrá Ud. suprimirla,**"en derechura á doblar el Cabo de Hornos",** finalizando su recorrido en el *Río de la Plata*, donde visitará *Montevideo y Buenos Aires.* **"Pero si en la Puná, tuviese por acertado, en vista de la salud de la Tripulacion, ó estado de viberes, y**

aparejo, regresar a chile, en este caso podra hacerlo a Valparaiso ó Tal-Cahuano, pero de ningún modo volberá al Callao". Desde el *Río de La Plata* pasará al *Río de Janeiro* para finalizar el derrotero de la *Bahía de Cadiz* (13).El resto de estas **"Ynstrucciones,**sumamente extensas y minuciosas prevenían todo tipo de contenciosos, litigios, contingencias o dudas a afrontar o enfrentar durante la travesía, deteniéndose en cuestiones como la salud de la dotación, el consumo de bebidas alcohólicas a bordo, las comunicaciones con tierra o con otras embarcaciones de guerra o mercantes", el auxilio que se debería de prestar a otros bajeles **"de qualquier nacion que sea",** la policía disciplina y régimen de ascensos, el buen comportamiento cívico que debería ostentar la tripulación en los puertos y las localidades extranjeras, las previsibles averías a sufrir por la corbeta y el carácter de este viaje que se definía en este documento, como no **"cientifico ni de descubrimientos, ni de dilegencia extraordinaria".**

Para finalizar recogeré la nota 10ª de esta interesante instrucción, la cual, literalmente, advertía que:

"si desde el Cabo de Buena Esperanza para el oriente, hasta las costas occidentales de la America meridional inclusive, tubiese noticias ciertas de haberse roto las hostilidades entre España y Francia, ó la gran Bretaña, ó los Estados unidos de la america Septentrional; inmediatamente, por el rumbo que estime mas seguro, se dirigirá á Manila", donde, previamente enterado si ese puerto se encuentra bloqueado por fuerzas superiores, recalará en su caso para coadyuvar en la eficaz defensa de la colonia (14).

Las segundas **"Ynstrucciones",**políticas, mucho menos extensas, aunque bastante más explícitas, reincidían sobre muchos de los puntos y aspectos tratados en las primeras, descubriéndonos nuevos intereses y espectativas a resolver. Los puntos primordiales, los siguientes:

"En todos los puertos a que arribe procurará por medio de los Consules y de la prensa adquirir noticias del estado político de Europa y de las alteraciones que hayan podido tener nuestras relaciones con las demas Potencias pa arreglar á ellas sus procedmtos (procedimientos).

Por cuantos conductos sea posible noticiará su situación á este Ministerio, el estado de salud del equipaje y las novedades de importancia que hayan ocurrido en la navegación.

Saludará al cañon todas las plazas estrangeras que visite y las insignias de Gefes de marina que en los puertos encuentre pertenecientes á potencias que hayan reconocido la legitimidad de la Reyna de España y aun con los Comtes



Vista de la Catedral de Lima.

de buques cuyas naciones no se encuentren en este caso usará las deferencias y actos de urbanidad establecidos que no se opongan al decoro del Gobierno y del pabellon. En caso de duda se asegurará antes de que sus saludos han de ser correspondidos tiro por tiro.

Comunicará a este Ministerio cuantas noticias considere útiles sobre el estado politico y comercial de los paises que recorra, noticiará las fuerzas maritimas con que cuentan en Ultramar y el estado de desarrollo en que se encuentran las marinas militares de las republicas de America que formaron en otro tiempo parte de la Monarquia Española.

Visitará sin dilacion las autoridades estrangeras tanto militares como civiles y al recibirlas abordo se les haran los honores que correspondan á su Categoria.

Aunque no hay motivo pa dudar que los oficiales, Guardias marinas y demas clases de la dotacion, seran en todas partes modelos de urbanidad, religiosidad y porte decoroso, reprimirá con mano fuerte cualquier esceso ó falta que pudiera mancillar el buen nombre qe la marina española ha sabido adquirir en todos tiempos por su respeto á las instituciones, habitos y religiones de los demas paises" (15).

Inicio del viaje de circunnavegación de la Corbeta Ferrolana

Completamente abastecida y pertrechada la Ferrolana levó anclas del puerto de Cádiz el día 5 de Octubre de 1849 (16).

A bordo y de transporte hacia la Nueva Holanda viajan el I.S. Obispo de Puerto Victoria y su evangélica comitiva pastoral.

A partir de este mismo momento abreviaré "ad infinitum" todas las etapas y circunstancias de la navegación, hasta la arribada en el puerto de nuestro interés, aquel que en el título de este trabajo se menciona. Unicamente y para no dejar más cabos sueltos que los imprescindibles, citaré que el Sr. Obispo y su grupo fueron desembarcados en la "Rada de Gage frente á la boca del Rio Swan, distantes una milla escasa de la Poblacion de Freemantle, Australia Occidental" (17).

Las etapas subsiguientes a ésta (1-. De Cádiz a Swan River, Australia Occidental), fueron las a continuación reseñadas:

2. De Australia a Manila
3. De Manila a China
4. De Hong-Kong a Manila
5. De Manila para Batavia

6. De Batavia a Singapur
7. De Singapur a Pulo Penang
8. De Pulo Penang a Calcuta
9. De Calcuta a Sidney
10. De Sidney a Lima (18)

Llegada de la Corbeta Ferrolana al puerto del Callao

El 2 de Julio de 1851. "A las 7 1/2 se vió la tierra por estribor muí confusa por la niebla. Pareció ser la Ya. (Isla) Sangallan y las Chinchas. Siguió la brisa calmosa hasta media noche que quedó completamente calma.

Día 3. En la amanecida se vió el Morro Solar y a m°. d^{a}. (mediodía) se le marcó N 10°. O. Lat. N. 12° 15' Lgd O. 71° 2'.

Demora Ysla S. Lorenzo al N 11° O dist^{a}. (distancia) 15 millas. Seguimos en calma hasta las 2. que entro ventol^{a}. (ventolina) del 2°. Qte. (Cuadrante). Se vió S. Lorenzo y se marcó N. 32°.O. Fuimos en demanda de ella con todo aparejo. Al ponerse el Sol se marcó Pta (Punta) O. de S. Lorenzo N. 21°.O. Morro Solar N.37.E. distancia á los Palominos 12 1/2 ms. (millas). Seguimos con la ventol^{a}. y todo aparejo en demanda de la Ysla y logramos atracarla Pta O á la l. de la noche y quedamos en clama. La fuimos rebasando con la corrte. (corriente): al amanecer nos dio vientecillo del N. y fuimos al fondeadero á las 9" (19).

"El 5. de acuerdo con las autoridades sobre la contestación saludé á la Plaza y visité al Comandante Gral. de Marina y Gobernador del Callao" (20).

Esta última anotación, que casi parece poder pasar inadvertida entre la numerosa correspondencia girada por el Comandante Quesada, reviste un inusitado interés por cuanto supone casi el principal objetivo a cumplimentar o escollo a orillar en el curso de este crucero de circunnavegación que, en este puerto, adquiere además la condición de gestión política del mayor alcance, propiciando el primer gran paso oficial por parte hispana en favor del oportuno proceso de apertura de relaciones diplomáticas plenas entre dos poderes total y absolutamente soberanos.

"Llegado aquí era preciso manejarse con circunspección: todo lo que había que evitar era un desaire, que despues de hecho no tuviese soldadura é impidiera también que se arreglase esa cuestion para la que hace tiempo están muy dispuestos y solo se ha detenido el haber siete ú ocho pretendientes para ir á concluirla. Desde luego dije que no tendria inconveniente en saludar si se me aseguraba la contestacion. Se me aseguró en la afirmativa: envié persona

apropósito para verse con el Presidente á saber si me recibiria, pues de otro modo nadie saltaria en tierra: que yo no queria hacer el papel únicamente de tolerado ni consentido, sino que todo el mundo viese y supiese que se me recibia francamente. Se me contestó que en el momento que quisiese. Saludé, me contestaron: visité al Gobernador y Comandante general de Marina en el Callao y me recibió con todos los honores y delante de todos declaró que se me recibía y se me trataría no solo como la nacion mas privilegiada sino con todas las simpatías que eran naturales entre los dos Países. El Presidente me recibió al día siguiente que fuí á Lima y me repitió lo mismo. Hoy ha estado el Gobernador á pagarme la visita y se le han hecho los honores de su rango. Hago á V. esta relacion para lo que pueda valer" (21).

El Brigadier Quesada se refiere en su comunicación a la muy peculiar y disturbadora situacion política y diplomática existente entre el Reino de España y la República del Perú, tanto más extraña cuanto que ambos poderes, sino de hecho, sí de derecho se ignoran mutuamente, se desconocen entre sí. Desde los ya lejanos años de 1824 y de 1826, con las Capitulaciones de Ayacucho (José de Canterac) y del Callao (José Ramón Rodil), respectivamente, los naturales lazos de unión entre el Perú y España habían permanecido prácticamente cortados. Desde estas fechas libertadoras o emancipadoras hasta la arribada al principal puerto del Callao de la corbeta de S.M.C. Ferrolana, tras este estéril cuarto de siglo, parece abrirse una nueva vía a la esperanza, al entendimiento. El Comandante Quesada usa de todas sus artes diplomáticas en pro de una gestión que no podemos alegremente calificar como de puro formulismo o cortesía: el saludo a la bandera. Tal detalle encerraba algo más que lo antes enunciado. Si se saluda y se obtiene franca respuesta el hielo de las relaciones Perú-España comienza inmediatamente a fundirse, advirtiendo de la favorable disposición a emprender mayores empresas. El saludo a la bandera, previamente acordado, fue correspondido y, al día siguiente, el Comandante Quesada rindió visita oficial al Presidente Castilla (22). El Gabinete español recibió tal noticia con el natural agrado, felicitándose de la exitosa gestión llevada a cabo por la Ferrolana, cometido éste que, no lo olvidemos, constituía parte fundamental de sus instrucciones.

Extraoficialmente, o a título confidencial, sí se habían realizado sondeamientos previos. En 1841 el Cónsul de la República del Perú en la localidad gala de Burdeos tanteó al respecto al Gabinete madrileño. La disposición se reveló como muy favorable, intercambiándose ejemplares de los tratados de paz que recientemente había firmado la Corona con las Repúblicas de Méjico y del Ecuador. A otro nivel, Perú obtuvo la concesión hispana de poder acreditar agentes comerciales (oficiosamente "cónsules" en ejercicio), en ciertas poblaciones españolas, medida ésta, todo hay que decirlo, ciertamente curiosa ya que no existiendo un previo reconocimiento oficial, ni un "exequatur" o patente

diplomática otorgada, no se entiende cómo se pudo consentir tal dejación de autoridad que, creo, responde a la urgente necesidad del momento de solventar de alguna manera el disturbador litigio, aun cuando no fuese la más idónea, diplomáticamente hablando, aunque sí asegurase la relación de intercambio mercantil.

Unos años más tarde, en 1849, D. Salvador de Tavira, máximo responsable de la Legación de España en Chile, notifica a su superior en el Ministerio de que el Encargado de Negocios del Perú en aquella República le había hecho llegar el mensaje del Presidente Castilla sobre la conveniencia de entablar relaciones diplomáticas plenas, enterrando, de una vez por todas, las suspicacias desatadas desde la época de la Independencia.

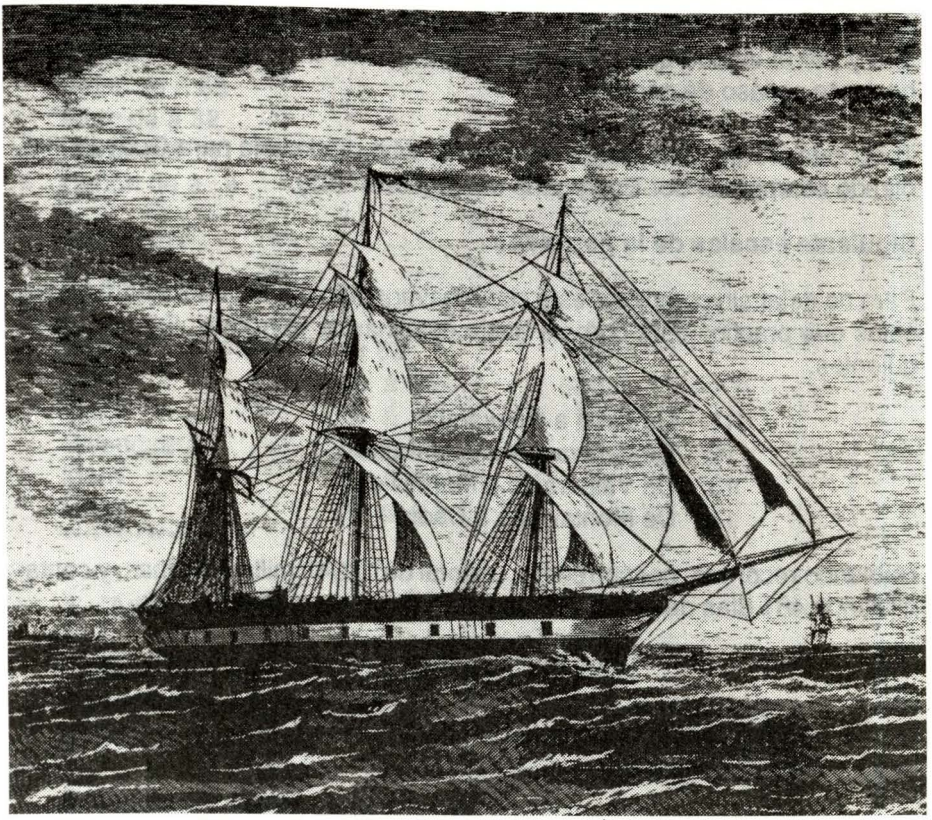
Ya entrados en este año de 1851 el Encargado de Negocios español en Quito se traslada a Lima por enfermedad y aprovecha la favorable coyuntura existente para realizar nuevas gestiones encaminadas a la firma del ansiado Tratado de Amistad, Navegación y Comercio.

La llegada al poder de Echenique -1851- da lugar a la investidura del primer negociador oficial ante la Corte de Doña Isabel II, D. Joaquín José de Osma, prestigioso jurista, antiguo Ministro de Relaciones Exteriores de la República y que, además, cuenta con el personal apoyo en Madrid del General Zavala, su hermano político. Tal y como en las anteriores ocasiones esta labor no llegó a fructificar por razones que resultan completamente ajenas al contenido de este trabajo y que su sola mención, aun brevemente esbozada, rebasaría en mucho la tolerancia que se ha de exigir a un trabajo de estas características.

Como se observa el ambiente político imperante en el Perú a la arribada de la Ferrolana no podía resultar más propicio para los fines que se esperaban de esta ciertamente "sui generis" comisión diplomática, mercantil, de instrucción militar ..... que se había encomendado a la corbeta.

"Aquí he recibido el duplicado de la Real orden de 3. de Marzo que se sirve V.E. transmitirme en la que se me ordena toque en los puntos que crea mas convenientes para nuestro Comercio en el Pacifico: estos pienso se reduciran á Guayaquil si su estado de salubridad es perfectamente seguro y Valparaiso en Chile. Entre ambos correra el tiempo suficiente para que adelante la buena estacion de pasar el Cabo sin riesgo de grandes averias, que puedan ser costosas y dilatorias en otros puntos.

De Valparaiso me dirigiré á Montevideo como se me ordena y de allí tocando en Janeyro caso de necesitar fondos ó alguna otra cosa de que no me sea posible proveerme en el Plata seguiré mi viaje de regreso al Apostadero de la Havana" (23).



La Corbeta "Ferrolana".

La realidad, siempre más firme y decisoria que las intenciones, por benéficas que éstas pudieran ser, se encargaría de trastocar, minimamente, es cierto, los presupuestos antes avanzados por el Comandante Quesada. La estancia en El Callao devenía en eterna, hasta tal punto que se consideró la posibilidad de anular la prevista travesía y recalada en Guayaquil:

"Mi permanencia se ha prolongado hasta ahora por no haber podido reunir la galleta suficiente para mi marcha, teniendo algunas dificultades para conseguir el pan del día.

Con tal demora habia pensado para acelerar el viaje omitir la escala de Guayaquil: pero hallandose en este el Sor Encargado de Negocios de S.M. en el Ecuador me ha hecho presente la necesidad de dejar ver el pabellon de guerra en aquella Republica presa en el día de continuas revoluciones.

(...).

Aqui se me han desertado el Herrero, los dos carpinteros y ocho hombres de mar y por el estado que tengo el honor de incluir á V.E. (24) verá que estoi bastante escaso de gente.

Todo está pronto para partir y hoi mismo debo dar la vela para Guayaquil viniendo conmigo el Sor Encargado de negocios" (25).

Siguiente escalas de la Ferrolana

Para no dejar sin completar esta circunnavegación mencionaré ahora las escalas que practicó esta corbeta hasta culminar su derrotero. Fueron las siguientes:

11. De Lima a Guayaquil
12. De Guayaquil a Valparaíso
13. De Valparaíso a Montevideo
14. De Montevideo á Cádiz

Habiendo recorrido, por corredera, un total de 17942 millas marinas, y contabilizando 481 días de mar y 399 de estancia en puertos (26).

APENDICE DOCUMENTAL

Datos Técnicos de la Corbeta Ferrolana.

1. "Dimensiones y estiva.

	Pies.	Pulgadas
Quilla limpia	151	"
Manga	43	2
Eslora	157	6
Puntal	21	"
Plan	18	"
Cala de popa	19	8
Cala de proa	16	9
Diferencia	2	11
Batería al medio	6	4
Toneladas que mide	790	
Quintales de lastre		
Quebranto	Ninguno".	

" Artillería

Cañones de á 68	2.
Idem de á 32 largos	18.

Idem de á 32 cortos	10.
Llaves para ellos	36.
Balas de á 68	40.
Idem de á 32	1064.
Idem de á 4	40.
Cañón de á 4	1.".

****

3 "Municiones.

Saquillos de metralla	de 68	10.
Idem	de á 32	330.
Idem	de á 4	80.
Palanquetas	de á	"
Idem	de á	"
Idem	de á	"

****

4. "Artificios de fuego.

Frascos de fuego.		
Cartuchos de fusil con bala		8500.
Quintales de pólvora		120.
Id.	encartuchada	
Granadas de mano		
Camisas de fuego		
Libras de balas de plomo		305.
Cohetes		40.
Tarros de luz		40.

****

5. Armas de chispa y blanca.

Fusiles	70.
Pistolas	28.
Espadas	100.
Chuzos	56.
Hachuelas de abordar	30.
Cuchillos".	

****

6. "Víveres y Aguada.

Raciones enteras ordinarias pa un mes y para 90. dias en metalico á razón de plazas.

Algibes de hierro	56.
Toneles	
Pipas	
Cuarterolas	
que contienen agua para	90 dias".

****

7. "Anclas y Anclotes.

4.	Anclas	de	44.	qqes.
1.	id	de	20.	id.
1.	anclote	de	10.	id.
1.	id	de	6.	id.".

****

Vid: "ESTADO el en que se halla á la Salida de este Puerto en el día de la fecha la Corbeta de S.M. nombrada FERROLANA, del porte de 30 cañones al mando del Capitan de navío Sor. D. José Mª. Quesada. Bahia de Manila 6. de mayo de 1.850". AMGE, CF.

NOTAS

1. "M. de M. (Ministerio de Marina). Viaje de circunnavega. Sor. Director general de la armada. Madrid 7 de julio de 1849.

   Traslado al Obispo de Puerto Victoria (sic) pa su inteliga. (inteligencia). Una copia pa la Gaceta Ofo (Oficial)".

   Archivo-Museo "Don Alvaro de Bazán", de la Marina de Guerra Española (desde ahora AMGE). El Viso del Marquéz (Ciudad Real). "Sección Buques. Corbeta Ferrolana" (desde ahora CF).

2. "Espediciones. 1848. 1849. 1850. 1851. 1852. Viaje de circunnavegación de la Corbeta Ferrolana. 1ª fha. 28 Junio 1848. Al Sor. Subdirector General de la Armada". AMGE, CF.

3. "Arsenales. 1845. 1846. 1847. 1848. 1849. Construcción en el Ferrol de la Corbeta Ferrolana. 36 fha. 19 Febrero" 1848 "El mencionado Comte. Gen." del Departamento del Ferrol "en carta nº 91, participa haberse botado al agua con toda felicidad la Corbeta Ferrolana". AMGE, CF.

4. Vid Nota 2. "4ªfha. 7 julio" 1849. "Al Sor. Director Gen. de la Armada. Idem

fha". AMGE, CF.

5. Vid Nota 2. 7 de julio de 1849". "Espediciones". AMGE, CF.

6. Ibídem.

7. "Dirección General de la Armada. Relacion de los Oficiales que deven componer la dotacion de la Corbeta Ferrolana. Madrid 4. de Agosto de 1847. Ulloa". AGME, CF. La anualidad antes citada -1847- claramente de denota como un error de transcripción, ya que esta "Relación...." forma parte de un despacho, el "N° 917", de la misma "Dirección General...", destinado al Sr. Ministro de Marina, en el que consta la fecha que deberemos de entender como exacta: "Mad. 4. de agto. 1849". Al respecto de este listado indicaré que con anterioridad, el 28 de julio de 1848, ya se había elaborado otra "Relacion...", mucho más pormenorizada que la mencionada, y en ella aparecía como el Comandante propuesto para dotar a la Ferrolana en su viaje el "Capitán de Navio D. Cristobal Mallen". Num. 844", oficial éste que el Sr. Director General juzgaba como "á proposito para encargarlo de tan delicado mando". Vid: "N°. 1. Relacion de los individuos que deven componer la Plana mayor de la Corbeta Ferrolana en su viaje de circunnavegacion". AMGE, CF. El nombramiento conseguido por D. José María de Quesada tuvo mucho que ver con la personal decisión que en su favor decantó D. Francisco de Hoyos, Mayor General de la Armada en esa época. Vid: correspondencia al respecto en el expediente citado. AMGE, CF.

8. La comitiva evangelizadora y colonizadora del Ilmo. Sr. Obispo de Puerto Victoria se compondría, según su primera carta estimativa remitida al Sr. Ministro de Marina de "Los seis Sacerdotes, las seis Religiosas, y los diez y ocho Misioneros artesanos que están dispuestos á seguirme". "Madrid 11 de julio de 1849". AMGE, CF. En su segundo manuscrito dirigido a esta misma autoridad, fechado en "Santiago 7 de Agosto de 1849", Fray José María especificaba algo más el alcance de los materiales a transportar: "el numero de los Cajones ó baules llenos de objetos de propiedad del cuerpo de la Mision son unos Cinquenta ó cinquenta y cinco; ademas hay cuatro piedras grandes de molino y otras tres mas pequeñas para afilar instrumentos, el bronce necesario a una fabrica para hacer fideos, y ademas cuatro Campanas del peso de veinte y cinco, doce, seis y cuatro a.

   El equipaje privado me parece no pasara de unos dos ó tres Cajones ó baulitos por cada individuo.

De todo lo que hoy mismo mando nota al Exmo. Sor. Dn. Jose de Quesada Comandante de la Ferrolana para su conocimiento". AMGE, CF.

Curiosamente tampoco éstas serían relaciones definitivas. Con respecto al personal pastoral mencionaré que resultó de 40 personas, es decir, 10 más de las previstas inicialmente, destacando la no inclusión a bordo de "las seis Religiosas" ya que toda la comitiva fue formada con sacerdotes benedictinos, con la excepción de un monje trapense (37 españoles - mayoritariamente catalanes- dos napolitanos y un irlandés de la orden de La Trapa). AMGE, CF.

9. Esta primera relacion mencionaba con respecto a Guayaquil que, "lo natural", sería cambiar desde esta última localidad ecuatoriana a tocar "en algun punto de la rica Popayan, despues pasar á Panama, al realejo ó sonconate en Guatemala y ultimamente en Acapulco, pero siendo todas estas costas muy abundantes en llubias, calor estremoso, cubiertas de bosques impenetrables, muy propensas á calenturas de muy mala indole, que suelen acabar con las tripulaciones mas robustas, por esto no me atrevo á aconsejar toquen en dichos puntos. Ulloa". "Dirección General de la Armada. Num. 844. Exmo. Sr. Ministro de Marina. Mad. 28. Julio 1848. N. 3°. Nota". AMGE, CF.

10. Idem. Vid: "N. 3° Madrid 28. Julio 1848. Ulloa".

11. "M de M. 1849. Espediciones de Yndias. 7 de Julio Sor Director Gral de la Armada". AMGE, CF.

12. "Ynstrucciones que deberá tener presente el Comandante de la Ferrolana, en el discurso de su navegacion, al rededor de el mundo". 9 de Septiembre de 1849. AMGE, CF.

13. Ib.

14. Ib.

15. "Ynstrucciones para el Comandante de la Corbeta Ferrolana en el viaje de circunnavegacion. Madrid 9 de Septiembre de 1849". AMGE,CF.

16. "De Cádiz á Swan River. Día 5 de Octubre de 1849. Amaneció de Buen cariz, viento NO fresquito y marea saliente.

Nos levamos y dimos vela Ciñendo por babor con el bordo sobre el Puerto de Sta. Maria: viramos y del otro quedamos flanqueados retirandose el

Practico. Seguimos ciñendo mura estribor hasta mediodía.

A las 9. se marcó Rota N. 40°. E. Torre S. Sebastian N, 65 E Observatorio S 76°. E".

Vid: "Extracto de Diario de Navegacion del Comandante de la Corbeta de S.M. (Ferrolana). Brigadier D. José Mª. Quesada en su viaje de Circunnavegacion del año 1849 al 1852". Ultima anotación: "Abordo de la Corbeta Caño de la Carraca 23 de Marzo de 1852 José Mª. Quesada". Fechas límite: 5-X-1849/23-III-1852. AMGE, CF.

17. "Corbeta Ferrolana. José Mª. Quesada. Escmo Sor Secretario de Estado y del Despacho de Marina. Extracto del Diario de Viaje y Derrota. Puerto de Cavite 15 de Marzo de 1850". AMGE, CF.

"Habiendome manifestado el E é Y. Sor D.F. José Benito Serra su traslacion de la Silla Episcopal de Puerto Victoria á la de Perth y que este seria ya el punto de su destino, me he tomado la libertad de ofrecerle dejarlo en Swan River, considerando que la intencion de S.M. seria conducirlo al sitio de su Mision: espero que esta separacion de mis instrucciones merezca la superior atencion de S.M.", refería el Comandante Quesada en su carta, fechada en Cádiz el 6 de octubre de 1849, dirigida al Exmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina. AMGE, CF.

18. Vid Nota 16.

19. "Víage de Sidney á Lima. Día 3" Vid nota 16.

20. "Corbeta Ferrolana. Puerto del Callao 8 de julio 1851. José Mª Quesada. Escmo Sor Secretario de Estado y del Despacho de Marina". AMGE, CF. También en: Ministerio de Asuntos Exteriores (Madrid), Leg. 2384

21. Oficio suelto en el que consta la siguiente anotación: "Es copia de lo que entre otras cosas escrivio desde lima con fha 8 de julio de 1851 el Brigadier Comte. de la Corveta Ferrolana = Dorál. Se trasladó á Estado en 1°. de setiémbre de 1.851" AMGE, CF.

22. "El siguiente día pasé á Lima y fui recibido por el Presidente, que se manifestó mui complacido de nuestra llegada y me hizo los ofrecimientos para cuanto pudiera necesitar: despues visité al Sor Ministro Universal y al Yltmo Sor Arzobispo, recibiendo de todos la mas benevolente acogida". Vid Nota 20.

23. Vid Nota 20. La mención existente en este despacho referente al paso del Cabo de Hornos, en buena estación, "sin riesgo de grandes averias", se explica por la vieja máxima imperante entre los capitanes de toda clase de naves que, doctamente, advertía: "De Abril a Agosto no se cruza Hornos".

24. El "estado" que cita el Comandante Quesada es el siguiente: "ESTADO que manifiesta el en que se halla á la Salida de este Puerto en el día de la fecha la Corbeta de S.M. nombrada FERROLANA, del porte de 30 cañones al mando del Sor Brigadier D. José Mª Quesada. Abordo de la citada Córbeta en la bahia del Callao á 5 de agosto de 1851. José Mª. Quesada. AMGE, CF.

    La carencia de personal a que se refiere el oficio antes mencionado queda palpablemente comprobada al observar la estadística que sigue:

    "TOTAL.

Ecsistentes	187
Corresponden por reglamento	220
Diferencia por mas ó menos	33".

    Resultando especialmente preocupante la escasez de ciertos empleos difícilmente sustituibles en una navegación tan extensa como la aquí tratada: Carpinteros, Calafates, Herreros y Grumets. Este déficit, fatalmente, iría incrementándose según discurriese la circunnavegación.

25. Vid Nota 20. También en Ministerio de Asuntos Exteriores (Madrid), Leg. 2384: "Sor Ministro de Estado. Madrid 30 de setiembre de 1851. 4. de octubre de 1851. fho. á Marina S.M.".

26. **"Capitania General de marª. del Departamento. de Cádiz N. 283. S. Fernando 3. de Mayo 1.852. Casimiro Vigodet. Escmo Sr Ministro de Marª** AMGE, CF. Con respecto a este resumen confeccionado por esta "Capitanía General de marª...", he de mencionar que al comprobar la suma referente a **"Dista.** (Distancia) **andada pr. corredera": 17.942,** se advierte que esta cifra no concuerda con la obtenida por el autor: 17.952, es decir, 10 millas de más; creo que el error radicará en la distancia indicada en la travesía desde El Callao hasta Guayaquil, que en el original resulta casi ilegible, pudiendo ser de **"254"** o de 264 millas, con lo cual y tomando la segunda como real, se explicaría convincentemente esta diferencia por exceso.

Excelencia en Calidad

Siguiendo famosa tradición
para hacer una gran cerveza
los insumos de más pureza
requieren atenta selección.

Granos, lúpulo y cebada
agua cristalina y pura
crean mágica mixtura
paso a paso controlada.

Esta tradición de fama
PILSEN CALLAO se llama.
Y por eso la gran verdad
es que cada vez más gente
prefiere, disfruta y siente
el sabor de la calidad.



¡Salud!

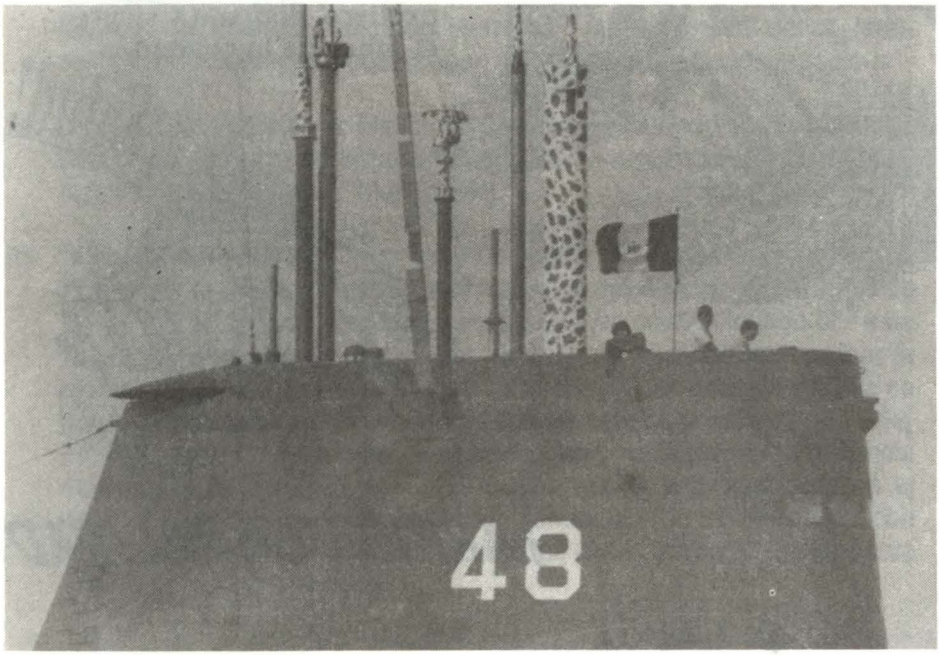
Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
¡Calidad!

¡ARRIBA LA CALIDAD!



Capitán de Fragata A.P. Daniel Nieva

B.A.P. "Pacocha" después de su reflotamiento.





Historia de dos fotografías

Jesús Torres Chavera

En el desempeño de nuestro quehacer periodístico naval, participamos de acontecimientos, que al correr del tiempo han de constituir, tal vez, historia en la vida de los hombres o testimonio en el devenir de la propia Institución.

El caso que motiva este comentario aconteció a mediados de 1986 en la Fuerza de Submarinos de nuestra gloriosa Marina de Guerra, con motivo de rememorarse los 75 años de la creación de aquella Fuerza, evento al que fuimos encomendados para la edición especial que con tal motivo publicaría "El Monitor".

La tradicional camaradería de los submarinistas nos fue posible comprobarla en cuanto pusimos pie en la cubierta del submarino B.A.P. "La Pedrera", más aún, al saber su tripulación, que llegábamos con la misión de tomar fotos .

Ya todos lucían acicalados, con ropa del día, albos quepís y calzados brillantes. Luego, entre comentarios, bromas y chanzas, en la cubierta principal hacia popa, formaron los oficiales, técnicos y oficiales de mar; en tanto, nosotros, encaramados en la parte superior de la vela, tomamos las fotos.

Foto N° 1

Terminada la tarea arriba descrita, solicitamos en vía de hacer una labor completa, que el primer comandante del submarino, posase solo. Se nos dijo, entonces, que éste no se encontraba a bordo.

"Bueno pero el comando nunca muere", nos dijimos en nuestro fuero interno. Pedimos, pues, se nos llevase ante el segundo comandante. "El Segundo es nuestro objetivo", nos decíamos al ser llevados ante él.

- Soy el comandante Nieva, Comandante accidental del submarino -nos dijo– cuando estuvimos frente a él.

Vi un rostro moreno, con unos ojos de un negro profundo; no era de gran talla en comparación a otros oficiales. Sus ademanes eran parsimonioso; su

hablar, suave pero determinante. Era mas bien mestizo.

Nos dirigimos hacia proa, al compartimiento de torpedos, y allí, entre los bruñidos tubos de bronce, a través del visor de mi cámara, vi al comandante Nieva como esperando la voz de "¡FUEGO! Y así quedó su imagen grabada, atrapada, en la emulsión fotográfica, para siempre.

Foto N° 2

Foto premonitoria obtenida días después de la anterior, en el muelle de submarinos de la Base Naval del Callao

Para esta oportunidad, era un día distinto, muy brillante -por la hora y la estación-, las unidades de la Fuerza Submarina se aprestaban, en pleno, al zarpe. Debíamos aprovechar el momento para fotografiar a cada una de ellas, de preferencia -¡claro está! -navegando, rompiendo en blanca espuma, con la espada de su proa, las aguas del mar.

El continuo ajetreo del pre zarpe se veía multiplicado por la cantidad de buques involucrados en las maniobras. El muelle bullía de actividad. Cámara en mano, observábamos el trajín presuroso de las tripulaciones en las estrechas cubiertas, unos cerrando manivelas, lascando espías otros; mas allá, algún telefonista comprobando la comunicación con el puente, y algunos otros se hallaban en formación, atentos en sus puestos de maniobra.

Un ténue humo, a contraluz, disipaba un tanto los números pintados en las velas de los submarinos. Algunas tomas fueron hechas.

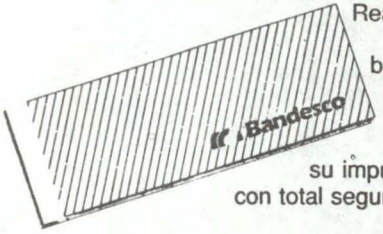
De pronto nuestro lente, encuadró uno de los sumergibles. Lentamente, el *pez de acero*, comenzó a abrirse del muelle, a popa, un torbellino de agua oscura denotaba la fuerza impulsadora desatada y, con ronco bramido, se despedía de la Base.

Con sucesivos disparos de mi cámara capté la plasticidad de las escenas expuestas ante mis ojos; luego, con el zoom del tele-objetivo, pude ver, a través del visor, una hermosa composición que se alejaba. Era la parte superior de una gran vela con sus antenas en lo alto; oficiales y vigías en sus puestos; su negro color enmarcaba unas ventanillas, como ojos de ávido escualo tras de su presa; una pincelada rojiblanca flameaba, a todo trapo teniendo como fondo el azul del cielo... Finalmente, resaltando en lo negro de la torre con un blanco rotundo, un gran 48... ¡Era la vela del B.A.P. "Pacocha"! Dos años después, el día 26 de agosto de 1988, al morir la tarde y nacer la noche... la tumba del Comandante Nieva!

¡Desempolve su chequera!

Ahora

Bandesco le paga 4.5% de interés a su cuenta corriente



Reactivamos su chequera, porque somos el único banco que le paga 4.5% de interés a su cuenta corriente.
Así usted puede pagar su impuesto y seguir ganando, con total seguridad por sus depósitos.

*Tasa efectiva mensual a los saldos acreedores en Cuenta Corriente.

Escriba y hable en nuevos soles (S/.)

Bandesco

La nueva era en banca

L T 9685626



EN la plaza Grau del Callao

Unidos venceremos todas las batallas

Discurso del Alcalde del Callao Sr. Kurt Woll

En el Perú, tenemos fechas importantes por conmemorar, fechas que nos llenan de orgullo o de dolor, pero tal vez ninguna de esas fechas cale tan hondo en nuestros corazones como la del 8 de Octubre.

Día de la Marina de Guerra del Perú, Día del combate de Angamos, Día de la inmolación de nuestro máximo Héroe, Don Miguel Grau Seminario. Día que más que recordar a través de los detalles de una infausta guerra, creo oportuno hacerlo, utilizando palabras que pronunciara Jorge Basadre al ser declarado miembro del Instituto de Estudios Históricos Marítimos, y son las siguientes:

"Cuando vivimos en medio de una crisis honda y universal en este País olvidadizo, evocar a Grau en su significado más profundo, implica nada menos que provocar esa actitud para los griegos llamada catarsis, o sea una limpieza o descarga. Sobre todo en días de honda incertidumbre colectiva, debemos recordarlo como antídoto frente a cualquier tipo de conducta desorganizada o irracional, y también como un reproche a la decadencia de la moral pública y de la moral privada".

Así se expresó Basadre en su discurso sobre un hombre que no sólo es el símbolo de nuestra Marina y de todos los peruanos, sino que fue objeto de respeto para el enemigo y personaje de trascendencia Latinoamericana.

Ahora bien, al igual que el 8 de Octubre de 1879 el Monitor Huáscar y Miguel Grau se encontraban solos frente a un enemigo notablemente superior; hoy nuestro País se encuentra librando una gran batalla en busca de la paz, en busca del desarrollo, en la búsqueda de una verdadera soberanía, en la búsqueda de forjar un Perú nuevo y digno, un Perú sano y orgulloso, un Perú sólido y fuerte para que nuestros hijos puedan ver el futuro con esperanza.

...Y esto lo digo porque hemos comenzado a ganar batallas para el logro de tan difícil objetivo, como el alcanzado por nuestro País al reincorporarse a la Comunidad Económica Internacional después de un inútil aislamiento.

Hemos recuperado la credibilidad perdida frente a los organismos internacionales y es un camino que ya no debemos abandonar. Nuestro gobierno ha ganado esta batalla y todos debemos estar orgullosos porque ya era hora que nuestro vapuleado País comenzara a ver la luz que por tantos años fue negada.

Esta es la mejor manera de homenajear a nuestro Héroe, y es ahora cuando debemos mirar hacia atrás y aprender la lección; DEBEMOS LUCHAR UNIDOS PARA PODER SALIR ADELANTE, GOBIERNO CENTRAL, GOBIERNOS MUNICIPALES Y FUERZAS ARMADAS.

El Perú nuevamente es sujeto de crédito, el apoyo económico internacional ya no nos voltea la cara y es el momento para comenzar a ganar la batalla por el bienestar social, a través del desarrollo de proyectos que harán que los peruanos puedan mejorar su nivel de vida.

Los Gobiernos Municipales deben ser el punto de apoyo entre el Gobierno Central y el pueblo, porque somos los municipios los que día a día vivimos con los problemas cotidianos del ciudadano, es por eso que solicito desde aquí se canalizen los préstamos que tiene destinado el Banco Interamericano de Desarrollo para proyectos municipales y así a través de pequeñas obras comenzar a llegar a mayor cantidad de peruanos y de esta manera seguir sumando esfuerzos para vencer el analfabetismo, las enfermedades, la falta de comunicación y tantas otras carencias que aquejan a nuestro País.

Estoy seguro que todos se preguntan, ¿Cuántas batallas debemos ganar para salir adelante?

Creo, que la respuesta es: Todas la que sean necesarias, grandes y pequeñas; con el mismo amor a la Patria que nuestros héroes del Combate de Angamos.

En el Callao, hemos comenzado a ganar la batalla por la limpieza, uno de los más grandes enemigos que tenemos, no sólo en el Callao sino en todo el País; este principio de éxito es fruto del esfuerzo de todo un pueblo y es hora que comencemos a tomar conciencia que debe ser fruto del trabajo de todo un país, aquí también, como en todos los ámbitos debemos trabajar unidos, Gobierno Central y Municipios, porque al país le hacen falta

medios para ganar esta guerra; es por eso que creo indispensable la exoneración de Impuestos para maquinarias de limpieza pública, proyecto de ley que ya fue aprobado en el parlamento y se encuentra a la firma del Poder Ejecutivo.

Estoy seguro que aquí trabajando unidos también ganaremos no sólo la batalla por la limpieza sino también la batalla por la salud evitando enfermedades que ya han causado demasiadas muertes en el País.

Señor Presidente de la República, como Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú, quiero hacerle llegar mi felicitación personal y el respaldo de nuestra asociación a su iniciativa para que el 50% del fondo de compensación regional sea canalizado hacia las Municipalidades, porque de esta manera podemos llegar con pequeñas obras a más peruanos, hasta que se consolide el proceso de Regionalización.

Así comenzaremos a ganar la batalla por la pacificación de nuestro País. Así pensamos y trabajamos aquí, en el Callao; más de 250 obras realizadas en un año y nueve meses lo demuestran. Así, deseamos unirnos a dicha iniciativa y a todas aquellas que signifiquen bienestar para los peruanos.

Quiero no sólo felicitar a la Marina de Guerra del Perú sino también expresarle mi agradecimiento por su colaboración con nuestra comunidad esperando que este ejemplo de unión se extienda a todas las instituciones del País.

Es muy difícil enumerar todos los problemas que debemos resolver en el Perú, pero lo importante es que estamos comenzando a resolver algunos y esto es positivo porque estamos viendo un cambio de actitud del pueblo peruano. Estamos viendo a un pueblo que comienza a darse cuenta que sí existe un futuro mejor y la posibilidad de alcanzarlo y estamos peleando por eso.

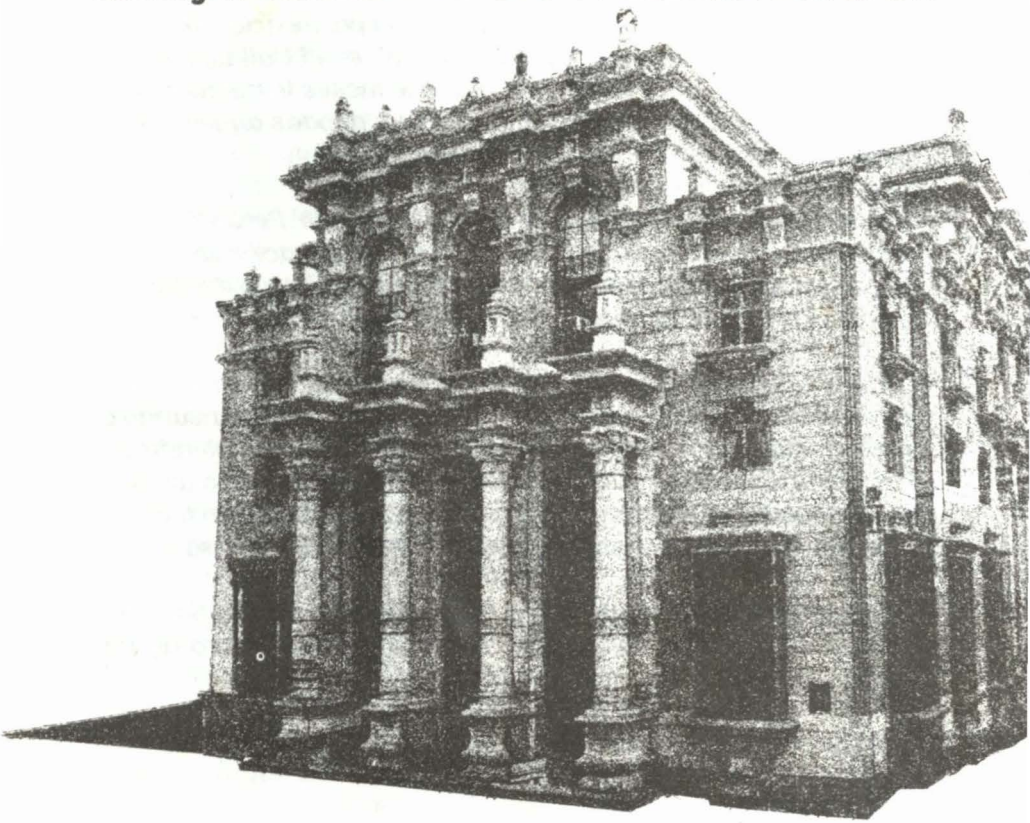
Creo que esta es la mejor forma de conmemorar el día 8 de Octubre, creo que este es el mejor homenaje al Caballero de los Mares.

Estoy seguro que unidos venceremos en todas las batallas.

Muchas gracias.

AL CRUZAR ESTAS PUERTAS UD. ENCONTRARA TODO UN MUNDO FINANCIERO A SU SERVICIO

La experiencia acumulada en 93 años de actividad bancaria, con más de 200 oficinas en el país y con cerca de 500 corresponsales en el exterior, nos permiten brindar a nuestra clientela una amplia gama de productos y servicios bancarios con la mayor efectividad y rapidez. Trabajar con INTERBANC es mucho más fácil.



Interbanc

¡Con INTERBANC es mucho más fácil!

Oficina principal: Jr. de la Unión 600 – Lima.
Teléfono: 27-3850.
Telex: 25270 PE LIMA
25703 PE LIMA
20214 PE LIMA
FAX : 273203 – 279937