REVISTA DE MARINA

AÑO 111 / número 1 - 2018



Año CXI Callao, abril de 2018 Núm. 1

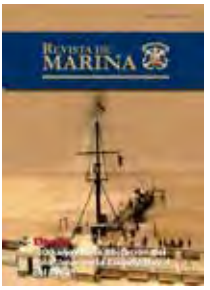
La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder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

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

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

REVISTA DE
MARINA

Año 111 / número 1 - 2018



Portada: 100 años de la ubicación del *Palo Unión* en la Escuela Naval del Perú.

Director
Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general
C. de N. Sergio Humberto Tragodara Migliori

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2018, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

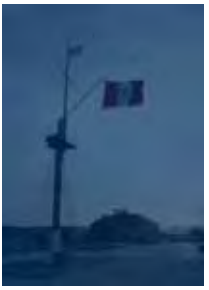
Telf. 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 2018-07217.
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

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



Contraportada: El *Palo Unión* en la Escuela Naval del Perú.

SUMARIO

EDITORIAL

7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

SECCIÓN ESPECIAL: "100 AÑOS DE LA UBICACIÓN DEL PALO UNIÓN EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ".

11 EL HUNDIMIENTO DE LA CORBETA *UNIÓN* Y LA ESCUADRA PERUANA EL 17 DE ENERO DE 1881

CAPITÁN DE NAVÍO (R) JOHN RODRIGUEZ ASTI

31 PALO *UNIÓN:* NOBLE TESTIGO DE UN SIGLO DE GENERACIONES EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

CONTRALMIRANTE SANDRO JIMENEZ TORREBLANCA

37 EL MENSAJE DEL MÁSTIL DE LA CORBETA *UNIÓN* EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ A CIEN AÑOS DE SU INSTALACIÓN

TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

SECCIÓN ARTÍCULOS

53 EL DOMINIO MARÍTIMO PERUANO Y SUS RELACIONES CONCEPTUALES

CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

65 PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO POR CAPACIDADES Y SU RELACIÓN CON EL PRESUPUESTO

CAPITÁN DE NAVÍO LUIS GARCÍA-MILLA UGARRIZA

75 LANCHA DE GUERRA *CAHUAPANAS*, AVE FÉNIX DE LA AMAZONÍA

CAPITÁN DE NAVÍO CG. JOSÉ ANTONIO KUKURELO VILLALOBOS

87 UNIDADES DE SOPORTE LOGÍSTICO (USL) TIPO HOVERCRAFT PARA LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

CAPITÁN DE NAVÍO CG. JOHN ELÍAS RAMIREZ VEGA

101 EL VIAJE POR TRES CONTINENTES: LLEVANDO ESPERANZA A LA AMAZONÍA PERUANA

CONTRALMIRANTE (R) JUAN CARLOS DEL ÁLAMO CARRILLO

117 ACERCAMIENTO A LOS PRINCIPIOS DOCTRINARIOS DE LA FUERZA DE OPERACIONES ESPECIALES Y SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA EN LA DEFENSA NACIONAL

CAPITÁN DE FRAGATA ENRIQUE TAPIA MELÉNDEZ

129 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN SOCIAL EN LA AMAZONÍA

TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

145 BREVE HISTORIA DE LA POLICÍA NAVAL DESDE 1971
TÉCNICO SEGUNDO PON. CARLOS NAVARRO LA RIVA

157 PERSONAJES NOTABLES DE LA MARINA PERUANA: CAPITÁN DE FRAGATA JUAN MANUEL CASTRO HART, GESTOR DE LA NUEVA ESCUELA NAVAL DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX
ESPERANZA NAVARRO PANTAC

SECCIÓN NACIONAL

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

SECCIÓN INTERNACIONAL

187 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

199 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC, BIBLIOTECARIA

EDITORIAL



Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

En esta edición, la *Revista de Marina* nos presenta, en su sección especial, los artículos de tres de nuestros colaboradores, en los cuales se evoca un acontecimiento institucional de importancia -por su eminente connotación histórica- y es el referido a lo ocurrido cien años atrás, cuando el 17 de marzo de 1918, fue colocado el mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú. ¿Qué significado tiene la ubicación de este mástil en uno de los centros de formación de la Marina de Guerra del Perú? Esta nave, veterana de dos guerras que tuvo que enfrentar nuestro país en el siglo XIX, se constituye como una unidad naval de gran importancia para nuestra Armada, emblema de inquebrantable lucha de los peruanos, especialmente durante la Guerra del Pacífico, que nos recuerda el valor y el espíritu de lucha de su tripulación.

Al leer la sección especial de nuestra revista, nos alberga un sentimiento de profundo patriotismo, al conocer parte del historial de la corbeta *Unión*, testigo de grandes hazañas al mando de valientes marinos, entre ellos, los comandantes Miguel Grau en el combate de Abtao de 1866 y Manuel Villavicencio, en la doble ruptura del bloqueo de Arica en 1880; así como el último de ellos, el capitán de fragata Arístides Aljovin, quien, en 1881, con la nave bajo su mando, limitada en su capacidad de combate y superada por las fuerzas enemigas que bloqueaban el Callao, en cumplimiento de órdenes superiores, se vio en la obligación de incendiarla e hundirla con el pabellón a tope, evitando que cayera en manos enemigas.

De esta manera la *Revista de Marina*, conmemora los cien años de la colocación del Palo Unión en la Escuela Naval del Perú, el cual, además, tiene un incalculable valor histórico, y se constituye como fuente de inspiración para mantener vivo el recuerdo del valor y entrega de quienes nos precedieron al servicio de la institución naval, y a la vez,

incentivando en el personal naval, la misma convicción en la defensa de la soberanía de nuestro territorio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54 de la Constitución, en el que se establece, entre otros, que el Estado ejerce soberanía y jurisdicción en su dominio marítimo.

Siguiendo el recorrido del contenido de la revista, encontraremos artículos relacionados con el planeamiento estratégico por capacidades y su relación con el factor presupuestario, con la finalidad de entender el equilibrio entre la seguridad y defensa con el marco presupuestal asignado, lo cual permite que las entidades actúen de manera articulada y con la sinergia requerida.

También abordamos temáticas orientadas a la experiencia de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, que participaron en una travesía desde el continente europeo hasta la selva peruana, con la finalidad de apoyar a organizaciones no gubernamentales en la tarea de ayuda social a las poblaciones más vulnerables, así como un interesante trabajo que nos relata la historia de una lancha de guerra que tuvo una importante participación en la Amazonía y que en la actualidad, cumpliendo otro rol, continúa navegando los ríos amazónicos, contribuyendo al fomento de la investigación y el desarrollo sostenido del Oriente peruano.

Consideramos significativo, asimismo, dar a conocer la trascendencia de las unidades tipo aerodeslizadores militares, para operar y brindar soporte logístico a la institución, cuyo principal objetivo es intensificar la presencia del Estado en las zonas más alejadas de nuestro territorio nacional, como en el Vraem. En ese sentido, y continuando con la línea de información propuesta para esta edición, es que planteamos un análisis de la situación social en la Amazonía, invitando a la reflexión sobre el escenario real en el que se encuentra esta región y evitar el surgimiento de nuevas amenazas a la paz y seguridad de la nación.

En esta primera edición de la *Revista de Marina* de 2018, no solo podrá disfrutar de diversos artículos de interés en el ámbito profesional y cultural, sino también aquellos que enaltecen a nuestra Armada, consolidándola como una institución al servicio del país.

El Director





Grabado publicado en el semanario británico Ilustrated London News *en 1881, que representa la autodestrucción y el hundimiento de las naves de la Escuadra peruana a manos de sus tripulantes el 17 de enero de 1881.*

El hundimiento de la corbeta *Unión* y de la Escuadra peruana el 17 de enero de 1881

Capitán de navío (r) John Rodríguez Asti
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), magíster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte de la Universidad de Murcia, España (2015-actualidad). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King´s College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente labora como asesor en temas históricos y de patrimonio cultural en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
Durante la Guerra del Pacífico, en abril de 1880, la escuadra chilena estableció un riguroso bloqueo al puerto del Callao, con lo que finalmente logró inmovilizar a las naves remanentes de la escuadra peruana, entre ellas a la corbeta *Unión*. Pese a la forzada inactividad de sus naves que resistieron múltiples intentos para su destrucción, los marinos peruanos continuaron combatiendo a las fuerzas bloqueadoras con las denominadas fuerzas sutiles. Sin embargo, luego de las batallas de San Juan y Miraflores, ocurridas los días 13 y 15 de enero 1881, el gobierno se vio en la necesidad de disponer la destrucción de las naves de la Escuadra peruana surtas en el Callao. En el presente artículo, el autor hace un breve recuento de las razones y circunstancias que motivaron tal suceso, cuyo punto culminante fue el hundimiento de la *Unión* y las demás naves peruanas con el pabellón a tope, evitando de esa manera que cayesen en manos del ejército invasor.

PALABRAS CLAVE
corbeta *Unión*, Escuadra Peruana, bloqueo del Callao, Campaña de Lima, Guerra del Pacífico.

ABSTRACT
During the War of the Pacific, on April of 1880, the Chilean squadron established a rigorous blockade of the port of Callao, which finally managed to immobilize the remaining ships of the Peruvian fleet, including the steam corvette Union. Despite the forced inactivity of their ships that resisted multiple attempts for their destruction, the Peruvians continued to fight the blocking forces with the so-called Fuerzas Sutiles. However, after the battles of San Juan and Miraflores, which took place on January 13 and 15, 1881, the government was forced to order the destruction of the remaining warships of the Peruvian fleet in Callao. In this article, the author gives a brief account of the reasons and circumstances that led to this event, whose climax was the sinking of the Union and the other Peruvian warships without striking the flag, thus preventing them from falling into the hands of the invasive forces.

KEYWORDS
corvette *Union*, Peruvian squadron, Callao blockade, Lima campaign, Pacific war.

Nuestra invicta corbeta Unión... *engalanó bellas páginas de nuestra historia en momentos álgidos para el país... los fulgores extraordinarios del* Huáscar, *han opacado las gloriosas realizaciones de la* Unión...[1]

Introducción

En el presente año, se ha conmemorado el centenario de la instalación del palo mayor de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval. Esta nave, adquirida en Francia en octubre de 1864 junto a su gemela *América*, en momentos que se iniciaba una crisis diplomática que dos años después nos llevaría a una guerra con España, ha pasado

1. CAYO CÓRDOVA, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. 1999. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Nro. 5, p. 26.

• Artículo recibido el 8 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 28 de abril de 2018

a la historia principalmente por sus hazañas, ya sea en Abtao, donde integró la Escuadra Aliada combatiendo a dos fragatas de una división naval española o durante la Guerra del Pacífico, efectuando la doble ruptura del bloqueo de Arica, entre otras acciones de importancia.

En 1880, en plena Guerra del Pacífico, una vez concluida la Campaña del Sur tras el asalto y captura del morro de Arica, el siguiente objetivo de las fuerzas chilenas fue el efectuar todos los preparativos necesarios para dirigirse hacia el norte e invadir la capital del Perú, en el supuesto de que, con la captura de Lima, el Gobierno peruano se vería forzado a firmar la paz bajo las condiciones a ser impuestas por el vencedor.

La movilidad que las fuerzas chilenas mostraban en el teatro de la guerra desde noviembre de 1879 pudo ser lograda, sin lugar a dudas, gracias a haber obtenido el control del mar con la captura del *Huáscar* en Angamos. Para el Perú, la pérdida del monitor, su bravo comandante y valerosos tripulantes, significó en los hechos la minimización de su poder naval y la imposibilidad de disputar el control del mar al enemigo, puesto que, de los buques que quedaban, ninguno de ellos se hallaba en capacidad de actuar contra la escuadra chilena. Pese a tan evidente inferioridad de medios, hasta que las fuerzas chilenas no establecieron el bloqueo de los puertos peruanos, las naves peruanas continuaron operando en el intento de mantener hasta donde fuese posible las líneas de comunicaciones marítimas, ya fuese para reabastecer al Ejército peruano del sur o continuar trayendo desde Centroamérica pertrechos militares para nuestras fuerzas.

Como bien lo señalara el historiador Percy Cayo en su discurso de incorporación como miembro de número al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (un fragmento del cual citamos al inicio del presente trabajo), la corbeta *Unión* tuvo un importante desempeño durante la campaña naval y luego de ella, hasta que la Escuadra chilena estableció el bloqueo sobre el puerto del Callao el 10 abril de 1880. A partir de allí, permanecería inmovilizada, sin posibilidades de hacerse a la mar, a lo que se sumó el retiro de parte de su artillería para incrementar las defensas de la ciudad y la disminución de su dotación, especialmente artilleros para dotar los diferentes fuertes y baterías. Así tuvo que resistir el permanente bombardeo de las naves bloqueadoras y eventuales ataques de torpederas chilenas, hasta que en la madrugada del 17 de enero de 1881, luego de la derrota en las batallas de San Juan y Miraflores, las tropas chilenas hicieron su ingreso a la ciudad de Lima, ante lo cual, al igual que el resto de unidades de la Escuadra, fue hundida por su propia dotación.

En el presente artículo, haremos un breve recuento de las horas finales de esta renombrada nave, así como de las demás unidades peruanas que sucumbieron con el pabellón a tope en el puerto del Callao, luego del amanecer del 17 de enero de 1881.

Situación

Desde el inicio del bloqueo al Callao, establecido por la Escuadra chilena el 10 de abril de 1880, en dicho puerto habían quedado inmovilizados el monitor *Atahualpa*, la corbeta *Unión*, los transportes *Talismán, Oroya, Limeña* y *Chalaco* y el vapor *Rímac*, este último capturado por la Unión y el *Huáscar* a los chilenos. Adicionalmente se hallaban las lanchas a vapor *Lima, John, Urcos, Tocopilla, Resguardo* y *Callao*, las que, mientras duró el bloqueo, habían integrado las denominadas "Fuerzas Sutiles" y llevado a cabo una serie de acciones que en algunos casos desembocaron en pequeños combates y acciones exitosas contra las naves enemigas (como fueron el hundimiento del transporte *Loa* y la cañonera *Covadonga* mediante el uso de torpedos). Adicionalmente se hallaba también la fragata *Apurímac* (apontonada desde 1873 y en donde funcionaba la escuela de grumetes), el antiguo vapor *Meteoro* (igualmente apontonado y en donde había funcionado la Escuela Nava), la chata N.º 1, y una batería flotante, formada por dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa y otro menor a popa.

Siendo previsible que las tropas chilenas marcharían desde el sur hacia la capital desde que desembarcaron en Chilca principiando diciembre de 1880, era muy poco probable que se intentase efectuar un ataque directo y desembarco al puerto del Callao para capturarlo, considerando que la artillería y defensas existentes causarían grandes daños a la escuadra chilena. Esta situación hacía prioritario el refuerzo de las defensas de la capital, por lo que las dotaciones de algunos buques (entre ellos la corbeta *Unión*), así como parte de la artillería de esta última, serían empleadas en la ciudad de Lima.

En cuanto a lo acontecido en el Callao luego de concluida la batalla de Miraflores, el historiador Juan Pedro Paz Soldán, en un artículo sobre el tema publicado en 1919[2], nos brinda algunos detalles acerca de las horas finales de las naves peruanas en el primer puerto. Paz Soldán relata que, dentro de las últimas disposiciones emitidas por el dictador Piérola antes de emprender la retirada de Lima hacia el interior del país, se hallaba una orden que fue dada al secretario (ministro) de Marina, contralmirante Manuel Villar, en la que se disponía la destrucción de toda la artillería y defensas del puerto, así como el hundimiento de todas las naves de la Escuadra peruana surtas en la bahía del Callao. Ello se haría con la finalidad de evitar que fuesen capturadas y cayesen en manos enemigas[3]. Agrega Paz Soldán que la orden impartida por el dictador fue en el

2. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. El hundimiento de la escuadra peruana. Julio de 1919. En: *El Mercurio Peruano*, año II, vol. III, nro. 13, p. 44.
3. Según Paz Soldán, Piérola había dado gran importancia a esta medida. Al respecto, nos dice: "No se trataba de impedir que elementos de guerra fueran a aumentar el poder bélico del enemigo, sino de librar al Perú de la vergüenza de que los restos de su escuadra enarbolaran, sin disparar un tiro, la bandera chilena. Una nave de guerra es un emblema de la patria y entregarla al enemigo es dejar una constancia de la derrota. A todo trance había que evitarle al Perú esa humillación".

acto trasmitida al prefecto del Callao, capitán de navío Germán Astete, quien, sin pérdida de tiempo procedió al hundimiento de los restos de la escuadra[4]. En la ejecución de dicha orden, de acuerdo con lo consignado por el contralmirante Francisco Yábar en su obra *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*, también habría intervenido el capitán de navío Manuel Villavisencio[5].

Como señalamos previamente, las naves peruanas en el Callao se hallaban con sus dotaciones reducidas, por lo que la tarea de hundirlas no fue nada fácil, más aún si se considera la inminente llegada del enemigo, cuyo primer objetivo era evitar su pérdida y capturarlas. Esta versión es la que recoge el antes mencionado Paz Soldán, quien al respecto indica que "*las naves carecían de marinería y tenían muy reducida sus oficialidad, pues la mayor parte de las tripulaciones habían sido enviadas al campo de batalla y habían combatido en Miraflores, a donde se habían trasladado hasta los cañones de la* Unión. *Además los buques no tenían casi carbón. El puerto estaba bloqueado hacía varios meses y no había modo de proveerse de combustible. Apenas si la* Unión *disponía de un lote reducido, lo indispensable, para encender las calderas y navegar tres o cuatro millas."* En el mismo tema, Yábar tambien coincide en la falta de hombres para ejecutar dicha tarea: *"Para ello* [hundir los buques] *faltaba tiempo y hombres, la mayoría de oficiales navales y las tripulaciones habían partido a combatir en la defensa de Lima y muchos de ellos no regresarían nunca, pues quedaron tendidos en el campo de batalla"*[6]. Visto lo anterior, queda claro que para el 17 de enero, los buques no tenían dos de sus elementos de mayor importancia para disponer de su alistamiento artillero y la maniobrabilidad necesarias, ya fuese para combatir y/o navegar: su artillería y su personal de dotación.

Para tener una idea de cómo sucedieron los acontecimientos derivados de la ejecución de la orden para hundir los buques de la Escuadra, efectuaremos una reconstrucción de los hechos sobre la base de los relatos e informes conocidos acerca de dicho episodio.

4. Ídem, p. 45.
5. YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001, p. 589.
6. Ídem.

El plan chileno para capturar los buques peruanos

En la tarde del 15 de enero, ni bien concluyó la batalla de Miraflores, el contralmirante Galvarino Riveros, comandante en jefe de la escuadra chilena, despachó hacia el Callao al *Huáscar*, a la corbeta *O'Higgins* y a la cañonera *Pilcomayo*, con el objeto de reforzar las fuerzas bloqueadoras e impedir el escape de las naves peruanas que se hallaban en dicho puerto[7], en la creencia que la corbeta *Unión* y los transportes forzarían el bloqueo. Allí habían permanecido en vigilancia las corbetas *Chacabuco* y *Magallanes*, los transportes *Tolten* y *Lautaro*, así como las torpederas *Fresia, Guacolda, Tucapel* y *Colocolo*. Luego, en la noche del 16, Riveros, a bordo del *Cochrane*, se dirigió hacia el Callao, dejando a la corbeta *Abtao* al cuidado de los trasportes en la bahía de Miraflores.

Concentrada la escuadra enemiga en el Callao y habiendo asumido el mando de la misma el contralmirante Juan José Latorre, se puso en marcha un plan preestablecido a través de una orden general, en el que sus naves se posicionarían en distintos puntos alrededor de la bahía del Callao, con la idea de, como ya se mencionó, evitar el escape de las naves peruanas. En ese sentido, la orden especificaba que *"toda tentativa de uno o más buques enemigos para abandonar durante la noche la dársena i escapar, será anunciada por tres cohetes i disparos de ametralladoras, hechos por la primera porta-torpedos que descubra la tentativa. El Tolten repetirá la señal con tres cohetes disparados con sus cañones de menor calibre"*[8]. Luego, con la idea de efectuar la captura del puerto del Callao, agregaba: *"El ataque de nuestras fuerzas terrestres sobre el Callao lo anunciarán nuestras lanchas a los buques de la escuadra con solo tres cohetes, señal que repetirá el Tolten. En ambos casos, los buques de la división se dirigirán al interior de la rada, obrando de acuerdo con las circunstancias"*.

"Las lanchas porta-torpedos reconocerán toda embarcacíon que trafique de noche dentro de la bahía, teniendo presente que el tráfico desde los buques neutrales a tierra. Está prohibido i que se debe, por tanto, disparar sobre esas embarcaciones, si las circunstancias lo requieren. En este caso, no se lanzarán cohetes para evitar alarmas inútiles"[9].

7. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia.* Valparaíso: Imp. del Progreso. 1886, t. IV, p. 478.
8. AHUMADA MORENO, op. cit., t. V, p. 101.
9. Ídem.

La ejecución de las órdenes para destruir y hundir las naves de la Escuadra

En función de lo anterior, de acuerdo con el relato de un chileno, testigo presencial de lo acontecido, *"al oscurecer de ese día 16 (de enero), tomaron los buques bloqueadores la colocación según lo dispuesto en la orden general, y nada indicó esa noche a los oficiales de nuestros buques el sainete que se preparaba para la siguiente mañana* (esto en referencia a los planes peruanos para incendiar y hundir sus buques), agregando luego que "aun no amanecía el 17 y [se apreciaba] ya el humo del incendio y el estruendo de las cargas de dinamita con que los peruanos hacían saltar los cañones de sus fuertes y algunos de sus buques"[10].

El inicio de la tarea de destrucción de las naves de la Escuadra peruana por parte de sus tripulaciones fue inmediatamente apreciada por el propio Riveros, que se hallaba embarcado en el *Cochrane*, quien en un informe fechado 21 de enero, indicaba que *"a las 4 a.m. se notó en este puerto que se declaraba incendio en todos los buques enemigos resguardados en la dársena i momentos después, principió a sentirse una serie de esplosiones que duró todo el día y parte del siguiente i producidas por el incendio de los polvorines de los fuertes i por las cargas de pólvora i dinamita con que el enemigo trataba de reventar sus cañones"*[11].

En detalle, según el relato del ya mencionado testigo chileno, el primer buque entregado al incendio fue el transporte *Rímac*, seguido por la fragata *Apurímac*, que produjo "una fogata inmensa que por mucho tiempo dominó por sobre el incendio de los buques restantes" yéndose después a pique en su fondeadero. Luego, los transportes *Oroya, Chalaco* y *Limeña* ardieron también en sus amarraderos en la dársena, hasta no quedar de ellos prácticamente nada. En cuanto al *Atahualpa*, su dotación abrió válvulas de fondo del condensador de la máquina principal, y se hundieron posteriormente. Igual suerte que el *Atahualpa* corrió el *Talismán*[12].

En lo referido a las lanchas y personal que llevó a cabo la infausta tarea de hundir los buques, de acuerdo siempre con lo informado por Riveros, *"varias lanchas i botes trataron de escapar hacia el Norte, pero viéndose descubiertos por nuestros porta-torpedos regresaron a la dársena, donde las echaron a pique o se entregaron a nosotros. Entre éstas se encuentra la lancha a vapor del* Limeña*, que conducía al comandante general de Marina don José María García, mayor general del departamento señor Emilio Diaz, capitán de fragata don José M. Marquina, ca-*

10. Ibídem, p. 108.
11. Ídem,t. IV, p. 478.
12. Ibídem, t. V, p. 109.

pitán de corbeta don Juan Heros, teniente 1. ° don V. de la Haza i nueve oficiales más, todos los cuales, junto con 150 oficiales más, se encuentran presos a bordo del trasporte Inspector, *fondeado en San Lorenzo"*[13] .

En cuanto al mismo hecho, Paz Soldán relata que *"Ayudado por los oficiales de marina que en esas horas solemnes desempeñaron oficios de marineros, de maquinistas y hasta de fogoneros, el comandante Astete hizo salir a la* Unión *y al* Atahualpa *hasta fuera del puerto y en sitio, del cual nunca pudieran ser extraídos, hundió estas dos naves con la bandera peruana al tope. Valiéndose de remolcadores, alejó de la orilla los otros buques y los hundió con la bandera nacional izada en cada uno de ellos. Enseguida, procedió a destruir los cañones de los fuertes. Cumplida su misión, reunió a los dispersos que llegaban del campo de batalla y a los oficiales de marina que lo habían rodeado hasta el último momento y con esas fuerzas se vino a la capital, decidido a librar con los chilenos una última batalla. Al llegar a Lima, elevó sus fuerzas hasta cerca de mil hombres, con los cuales persistió en su propósito de salir al encuentro del enemigo. El coronel Belisario Suárez, que se titulaba jefe militar de la plaza, se opuso al plan de Astete y le dio orden de disolver sus fuerzas, orden que el valiente marino cumplió de muy mal grado y formulando violenta protesta."*[14] Sobre esto, apreciamos entonces que, una vez cumplida la orden de hundir las naves, aquellos oficiales y personal que lograron eludir a las fuerzas chilenas en el Callao, se reconcentraron en Lima, en el intento de continuar combatiendo, situación claramente imposible en esos momentos luego de la derrota en San Juan y Miraflores.

El fin de la corbeta *Unión*

Por último, en lo referido al destino final de la corbeta *Unión*, esta nave, con la artillería reducida a la mitad, una dotación mínima y escaso carbón[15], poco o nada hubiese podido hacer frente a toda la escuadra bloqueadora, por lo que coincidimos con lo que en su momento expresara el historiador Juan Pedro Paz Soldán[16] y juzgamos que disponer también su hundimiento al igual que las demás naves peruanas fue lo más razonable. El valor militar, prestigio y

13. Ibídem.
14. PAZ SOLDÁN, op. cit., p. 45.
15. Al respecto, se conoce que la *Unión*, pese a estar impedida de hacerse a la mar, participó activamente en la defensa del puerto, y recibió algunos impactos y dañó a su vez a las lanchas enemigas que incursionaban en la rada del Callao. Asimismo, parte de su dotación serviría en una batería defensiva instalada en el muro oeste de la dársena, que fue denominada 17 de Marzo, en homenaje a la doble ruptura del bloqueo de Arica protagonizado por la corbeta. Para mayor detalle al respecto y de manera especial acerca de las ocurrencias a bordo de dicha nave en el periodo, véase TOLEDO, Lorena y ORTIZ, Jorge (Ed). *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. Historial y documentos*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015, p. 31.
16. Véase la nota 3

fama alcanzados por este buque durante su servicio en la Armada peruana, habían convertido su captura, al igual que la del *Huáscar*, en un objetivo fundamental por parte de la Armada de Chile a poco de iniciarse la guerra. Por ello, su destrucción debía ser asegurada de la mejor manera posible y, en ese sentido, se conoce que, dentro de las órdenes impartidas para la destrucción de la corbeta, se dispuso se le aplique torpedos para inutilizarla. Según relata el contralmirante Francisco Yábar, existe información al respecto proveniente de dos oficiales que pertenecieron a la dotación de la corbeta, del teniente Gervasio Santillana y del alférez de fragata Daniel Rivera, quienes, en sus respectivos legajos personales, mencionan que como parte de la tarea de hundir y destruir a su buque, se le aplicaron torpedos[17].

Luego del *Huáscar*, la *Unión* había sido una de las naves de mayor protagonismo durante la campaña naval y luego de ella, así como la última unidad de combate en participar en una acción ofensiva exitosa como lo fue la doble ruptura del bloqueo del puerto peruano de Arica. En ese sentido, habría que imaginar la grave responsabilidad de oficiales y personal que tuvieron que desempeñar la difícil tarea de provocar su hundimiento y destrucción en las circunstancias en las que se hallaban.

El significado que poseía aquel buque, veterano de la Guerra con España y de acciones notables en contienda del momento, no solo era apreciado por los nacionales y el enemigo, sino también por los jefes y dotaciones de las naves de guerra neutrales que se hallaban en el puerto del Callao observando detenidamente el desarrollo de los acontecimientos.

Es así que el propio historiador chileno Gonzalo Bulnes, en su libro sobre la Guerra del Pacífico, nos traslada a esos últimos momentos de la insigne nave peruana y nos relata que el 17 en la madrugada, *"la* Unión *y el* Atahualpa*, levantaron sus fuegos y salieron de la dársena. La primera avanzó majestuosamente, despertando gran emoción en los buques extranjeros que formaron sus tripulaciones en las cubiertas y en las jarcias para darle el supremo adiós de la gloria y la despedida al pasar"*[18]. Sin duda alguna, la actitud de los testigos circunstanciales de aquel instante constituyeron un reconocimiento a las acciones de una escuadra y sus hombres, que sin los elementos materiales necesarios para enfrentar a un enemigo mejor equipado, lucharon hasta el final, en el mar y también en tierra, puesto que la participación de los valerosos marinos peruanos no solo se dio desde la cubierta de sus buques,

17. YÁBAR, op. cit., pp. 499-500.
18. BULNES, Gonzalo. *La Guerra del Pacífico*. 1886. Valparaíso.

sino también peleando hasta en las serranías andinas, codo a codo con sus compañeros del Ejército Peruano.

Mientras la *Unión* llevaba a cabo su breve pero última singladura que la llevaría al fondo del mar en la bahía del Callao, el comando chileno a cargo del bloqueo, que no contaba con noticias precisas acerca de su situación, creyéndola incendiada en la dársena, ni bien tuvo noticias de sus movimientos, dispuso el envío de las lanchas torpederas *Fresia* y *Guacolda* para cerrarle el paso. Se pensaba que la corbeta peruana intentaría eludir el bloqueo y escapar hacia el norte. Luego, temiendo el comandante de la *Fresia*, teniente primero Álvaro Bianchi, que la luz del día y del incendio de los buques en la bahía impediría a los buques de su escuadra ver los cohetes de luces convenidos en el plan chileno, despachó a la torpedera Colocolo, con órdenes de avisar al *Huáscar* acerca del aparente intento de escape de la *Unión*[19].

Según lo informado al contralmirante Riveros, el capitán de fragata Carlos Condell, comandante del *Huáscar,* había estado desde el 16 atento a los movimientos del Atahualpa sobre las inmediaciones de la dársena, por lo que tuvo que suspender una faena de munición que efectuaba la nave a su mando para reponer las granadas empleadas durante los bombardeos efectuados sobre Miraflores durante la batalla allí ocurrida el día 15. Por tal motivo, el *Huáscar,* al retornar al Callao, se situó al costado del fondeadero de los buques neutrales para, desde esa posición, impedir la fuga de lo buques peruanos que se encontraban en la dársena[20]. Posteriormente, a eso de las 4 a.m., en el monitor se escucharon disparos provenientes de allí, observándose que la corbeta *Unión* iniciaba su desplazamiento hacia el norte, lo que le fue confirmado por las torpederas de acuerdo con lo previamente establecido. Desde el puente del *Huáscar*, Condell pudo observar que la dotación de la corbeta peruana procedía a incendiarla[21]. En ese momento, la Fresia, nuevamente en compañía de la Guacolda, dirigía su marcha para interceptar a la corbeta peruana, pero antes que ello ocurriese, la *Unión* detuvo su máquina, dando atrás para enfilar su proa hacia tierra en dirección a la boca del río Rímac, en donde finalmente quedó varada, y sus oficiales hicieron detonar los torpedos de acuerdo con sus órdenes, y la incendiaron inmediatamente. Luego, su último comandante, capitán de corbeta Arístides Aljovín, a cargo de la nave desde el 9 de diciembre del año anterior, acompañado

19. AHUMADA, op. cit., t. V, p. 109.
20. CORVALÁN, Rodrigo. Huáscar. *Las cartas perdidas 1879-1884*. Santiago de Chile: RIL Editores. 2003, p. 57.
21. En el mismo informe antes referenciado, Condell menciona que mientras las torpederas marchaban en demanda de la *Unión*, se produjo la captura de las lanchas que llevaban a bordo a las principales autoridades marítimas del Callao y algunos oficiales y Marina, los que, una vez detenidos, fueron remitidos a la cañonera *Pilcomayo*. Para el caso de los oficiales de mar y marineros procedentes de los buques de la escuadra peruana, fueron remitidos al vapor *Tolten*. Para detalles, véase CORVALÁN, op. cit., p. 58.

por sus oficiales y personal en número de 23, procedió a abandonar el buque. Estos fueron los últimos instantes en los que el pabellón bicolor peruano flamearía a bordo de un buque de la escuadra por el resto de la guerra.

En cuanto a otros testimonios que nos pueden dar una idea de la magnitud del dramático episodio ocurrido durante la madrugada del día 17 en la bahía del Callao, tenemos un breve relato procedente del teniente primero Rudolph de Lisle, quien desde la cubierta del HMS *Shannon*, nave que integraba en ese momento la Estación Naval Británica del Pacífico, presenció el dantesco espectaculo, y nos ha dejado sus impresiones en el diario que escribiera durante el tiempo que duró su comisión a bordo de la nave británica:

> *"**16 enero 1881.** Tuvimos una vista impresionante de la destrucción de las naves peruanas y del muelle Dársena; la* Unión *y el* Limeña *salieron navegando a vapor de los muelles y luego fueron incendiados y dejados a su suerte. La* Unión *se hundió cerca de la playa quedando sus cubiertas superiores fuera del agua con los palos machos del trinquete y mayor en pie; los otros [buques] "ardieron" por completo y continuaron a la deriva hasta que los chilenos los detuvieron. Las naves dentro de los muelles ardieron furiosamente, sus mástiles se desmontaron por sus bordas, no quedando nada de ellos, excepto el forro de hierro de sus cascos. Las chispas, el humo, etc., a medida que la pólvora de a bordo explotaba, era enviada a una altura demás de 200 pies o más. Esto tuvo lugar mientras empezaba el amanecer."*[22]



Acuarela pintada por el teniente primero Rudolph de Lisle, oficial de dotación de la fragata británica HMS Shannon*, destacada a la Estación Naval del Pacífico. De Lisle fue testigo de las batallas de San Juan y Miraflores, así como del hundimiento de la escuadra peruana el 17 de enero de 1881. Foto: DE LISLE,* op. cit. p. 170.

22. DE LISLE, Gerald. *The Royal Navy and the Peruvian-Chilean War 1879-1881: Rudolf De Lisle's Diaries & Watercolours*. Yorkshire: Pen & Sword Maritime. 2007, p. 169.



Vista del lado norte del muelle Dársena del Callao, con los efectos de la destrucción llevada a cabo por marinos peruanos. En primer plano, se observa un cañón Rodman de 125 libras, a cargo del personal del transporte Oroya. *En la foto, en el lado superior izquierdo, aunque con dificultad, se aprecia entre los dos buques, los mástiles de la corbeta* Unión, *hundida en la madrugada del 17 de enero de 1881 por su propia tripulación. Foto: colección Yábar.*

El destino final de los buques de la Escuadra peruana

Pese al plan chileno por evitar su destrucción o escape, hemos apreciado la manera mediante la cual las dotaciones de las naves peruanas ejecutaron la orden de hundir sus naves durante la madrugada del 17 de enero de 1881. Cuando ya todo estuvo consumado, y sin oposición de ninguna clase, las fuerzas chilenas ocuparon el Callao y sus instalaciones portuarias. El escenario que hallaron no podía ser mas desolador. Ello lo retrató en su momento el corresponsal del diario limeño *La Actualidad* -ya en manos chilenas- parte de cuya narración, redactada presumiblemente hacia el 18 de enero, transcribimos a continuación: *"La desolación i la tristeza dominan en este momento al Callao. El fuego aplicado por la mano de algunos de sus pobladores, ha destruido con implacable furor las obras de mar i de la tierra. Los últimos restos de la escuadra peruana han desaparecido: han sido totalmente incendiados por orden de la autoridad el día 16 del presente. Al día siguiente, los habitantes de tierra no quisieron ser menos que los habitantes de mar; incendiaron también, con triste persistencia, muchos edificios de la ciudad, acompañando a este vandálico acto el pillaje……."*

Luego agregará que "*La dársena cobija entre sus muros restos aún humeantes de los transportes peruanos; sus vergas incendiadas, al caer sobre las grúas de desembarque, han comunicado el fuego a los puentes i plataformas de la dársena. Los que fueron ágiles barcos para la conducción de tropas i comunicaciones peruanas, son ahora inútiles tortugas! La muerte de la flota de Perú siguió mui de cerca la muerte de su ejército. El* Chalaco, Oroya, Rímac, Limeña, Unión, Atahualpa*, cinco buques de vela i la lancha* Urcos *han sido presas del fuego o echadas a pique.*"[23]

Con mayor detalle, quien nos manifiesta la situación final en la que quedaron los buques de la Escuadra peruana fue el propio Riveros, quien, con fecha 12 de febrero de 1881, vale decir, a casi un mes de ocurrido el incendio y hundimiento de la Escuadra peruana, informaba al ministro de Guerra en campaña José Francisco Vergara sobre el tema, y acompañó dicho documento con un listado de los mismos y las recomendaciones para disponer de sus restos, cuyo resumen adjuntamos en el cuadro 1 del presente artículo. Del informe, se aprecia claramente que únicamente el *Chalaco*, el *Rímac* y algunos auxiliares de menor importancia podrían ser reflotados y empleados para extraer partes como repuesto, o a lo sumo, para apontonarlos. Cabe señalar, que cinco meses después el *Rímac* logró ser reflotado y puesto a remate. Se adjudicó a la Compañía Sudamericana de Vapores. Fue reparado y rebautizado con el nombre de *Lautaro* en setiembre de 1882.

De los otros buques, se conoce que, con fecha 25 de febrero de 1881, el ministro chileno de Guerra y Marina en campaña, don José Francisco Vergara, expidió un decreto en Lima, y sacó a remate los cascos de las naves *Atahualpa, Union, Talisman, Oroya, Chalaco, Limeña, Túmbes, Meteoro, Ponton Nº1, Apurimac, Laura, Saucy Jack, Adelaida Rojas, Amelia, Adriana Lucía, Amelia* y las lanchas a vapor Urcos, Tocopilla, Resguardo y Callao.

Adicionalmente, en el mismo decreto, se destinaban para el transporte de cañones y depósito de carbón a los pontones *Marañon, Pachitea* y *Pontón N.º 2*.

Por último, se disponía que quienes se adjudicasen los restos del *Atahualpa* y la *Unión* estarían obligados a entregar puestos los cañones de dichas naves en la playa al Gobierno chileno, o reventarlos si así les fuese exigido.

El remate fue fijado para el 26 de marzo, pero se llevó a cabo dos días después. Acerca de lo que ocurre durante y después del remate, se conoce que de las 28 embarcaciones, conformadas por dos de guerra (*Atahualpa* y *Unión*), lanchas,

23. AHUMADA, op. cit., p. 107.

pontones y chatas, solo 12 de ellas habrían sido recuperadas para su empleo como pontones, a excepción del transporte *Rímac,* que, como se mencionó, fue reparado y rebautizado como *Lautaro*. Aunque no hay mucha información al respecto, de lo que sí se tiene mayor conocimiento es que los restos del *Atahualpa* y de la *Unión* no llegaron a ser recuperados. Pese a los esfuerzos desplegados en un primer momento por el propio personal chileno para reflotar la corbeta, ello resultó infructuoso, puesto que, a poco de haberse hundido, la popa quedó seriamente dañada a consecuencia de la explosión y posterior incendio, y que, pocas semanas después, debido a oleajes fuertes, su quilla se quebró, con lo que el buque fue considerado irrecuperable. Con ello, el objetivo de destruir la corbeta y también el monitor, fue logrado satisfactoriamente conforme a lo planeado por su dotación.

La ubicación de los restos de la mayor parte de los buques hundidos en enero de 1881 fue conocida hasta antes del inicio de las obras para el nuevo terminal marítimo del Callao, hacia fines de la década de 1920. Al respecto, el marino e historiador Rosendo Melo, en su segunda edición de su obra *Derrotero de la costa del Perú* de 1913, da referencias precisas acerca del estado de los restos del *Atahualpa* (considerado como el que mayor riesgo a la navegación ofrecía), seguido en esa misma escala de riesgo, por el *Talismán* y la corbeta *Unión*, de la que menciona se hallaba ubicada hacia la boca del río Rímac, dejando ver sus árboles (mástiles) visibles. De igual manera, brindaba datos acerca del *Talismán, Marañón, Apurímac* y del *Tumbes*[24].

De todos ellos, los restos más visibles, eran los de la corbeta *Unión*, cuyo palo mayor y trinquete, hacia 1917, aún se mantenían a la vista de los navegantes que transitaban por la bahía del Callao, dando testimonio de los dramáticos sucesos ocurridos 36 años antes.

24. A la letra, Melo indicaba lo siguiente:
> El puerto ofrece el peligro de los cascos hundidos, en cuyos restos puede hacer presa el ancla, obligando a abandonarla. Los obstáculos de este género, que mayor peligro pudieran ofrecer, quedan muy próximos a tierra, hacia la farola o entrada al puerto grande; en el remanso entre el muro E. y la explanada, en donde, como se dice antes, fondean las embarcaciones menores y se hace el tráfico de pasajeros y cabotaje: son restos destrozados con dinamita [...] El peor de ellos, tanto por la cantidad y calidad de su material, como por el sitio en donde está hundido, es el monitor *Atahualpa*, avalizado, y el *Talismán*, delante.
>
> Dista el *Atahualpa* dos cables al 18° E. de la farola del dársena y dos y medio cables de la tierra más próxima. Los otros que están afuera dejan restos visibles: el *Talismán*, del cual hay un mástil, el Bakain, delante del camal, los arboles visibles, y lo mismo la *Unión*, hacia la boca del río Rímac.
>
> Hay también cascos sin indicación alguna, con agua suficiente para no causar daño a las naves que se pongan encima, pero con restos bastante grandes y pesados para apresar las anclas que caigan sobre ellos. Tales son los del *Marañón*, *Apurímac* y *Tumbes*; si bien hundidos muy a tierra y disminuyendo con eso los perjuicios que pueden causar antes de hundirse totalmente en el fango.
>
> En: MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. de El Comercio. 1913, pp. 162-163.

Un buque que continúa navegando en la memoria de los marinos

Transcurría el año 1917 y, para entonces, nuestra Armada ya se hallaba inmersa en un lento pero decidido proceso de reconstrucción, impulsado principalmente por las primeras adquisiciones de unidades navales luego de la Guerra del Pacífico iniciadas durante la década anterior. En este proceso jugó un papel importante la presencia de la Misión Naval Francesa, desde la cual, la modernización en la Armada involucró los diversos aspectos de su organización operacional y administrativa. Fue en esta época en la que la Escuela Naval, a partir de 1912, halla su ubicación definitiva en el distrito de La Punta. Este hecho fue uno de los mayores logros de la misión naval francesa.

En tiempos en los que la Armada Peruana se hallaba encaminada a resurgir para dotarse de un poder naval adecuado y lograr su modernización institucional, sus tradiciones y glorias navales del pasado no podían quedar en el olvido. Así lo comprendieron los oficiales de aquellas generaciones de la posguerra, que eran conscientes de la titánica tarea de reconstruir su institución, bajo la guía y el ejemplo del legado de sus heroicos e ilustres predecesores que habían peleado hasta el fin en una guerra, pese a que su resultado era previsible. Conscientes de ello, a tan solo cinco años de ser inaugurada la nueva Escuela Naval en La Punta, surgió una iniciativa institucional encabezada por el capitán de fragata Manuel I. Vegas, mediante la que se propuso rescatar el palo mayor de la corbeta *Unión*, para instalarlo sobre una base de concreto junto a una placa conmemorativa de bronce en el patio central del flamante centro de formación de oficiales. De este modo, cada 17 de marzo se llevaría a cabo una ceremonia patriótica rememorando las hazañas de la *Unión* durante la Guerra del Pacífico. Esta feliz iniciativa halló pronto apoyo en el director de la Escuela Naval, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, y en función de ello, el 17 de julio de 1917, el capitán de fragata Vegas, con personal de dotación del crucero *Coronel Bolognesi*, concluyó los trabajos de extracción del referido mástil de los restos de la *Unión*, y los trasladó de inmediato a su futuro y definitivo emplazamiento. Y fue así como el 17 de marzo de 1918, coincidiendo con el 38º aniversario de la doble ruptura del bloqueo de Arica, que se llevó a cabo la ceremonia de inauguración del Palo Unión.

Desde entonces, la *Unión*, con sus valientes marinos que la dotaron, sigue navegando aún en la memoria de quienes desfilan a diario frente a su palo mayor para rendir los honores a nuestro Pabellón Nacional. Este es el homenaje a una

nave invicta, victoriosa y jamás rendida, cuya dotación, en tiempos de paz y especialmente en guerra, supieron cumplir con su deber, imbuidos de un espíritu combativo digno de imitar, de una voluntad férrea de no rendirse nunca, ni siquiera a costa de enfrentarse a adversarios materialmente superiores.

Reflexiones finales

Para poner en su verdadero contexto la decisión de hundir a la *Unión* y al resto de unidades de la Escuadra el 17 de enero de 1881, debemos tener en cuenta ciertas consideraciones importantes que ya hemos esbozado en los párrafos precedentes. En primer lugar, luego de la pérdida de la *Independencia* en Punta Gruesa y de la captura del *Huáscar* en Angamos, la Escuadra peruana perdió toda posibilidad de disputar el control del mar a su contraparte chilena. El inicio de la campaña terrestre y la invasión de territorio peruano era cuestion de tiempo y así sucedió. Los medios navales con los que quedó el Perú luego de Angamos le imposibilitaban cualquier acción ofensiva de envergadura y, mucho menos, lograr detener la inevitable invasión que ya se hallaba en marcha. A pesar de ello, la audacia y el arrojo de nuestros marinos, especialmente los que dotaban a la corbeta *Unión*, o los que integraron las denominadas Fuerzas Sutiles, lograron coronar con éxito algunas acciones, y lograron inclusive hundir varias naves al enemigo, las que sin embargo, mas allá de constituirse en victorias de momento, no tuvieron ninguna repercusión en las operaciones militares.

Con este panorama, el bloqueo establecido sobre el Callao, centro principal de operaciones y facilidades logísticas de la disminuida escuadra peruana, así como la amenaza inminente de una acción decisiva del enemigo sobre la capital del Perú, hacía que cualquier intento de llevar a cabo una acción naval por parte de las naves peruanas contra el grueso de la Escuadra chilena resultase ser un proyecto irracional y suicida. Y lo era más aún, si consideramos que cuando, a partir de diciembre de 1880, el Ejército enemigo iniciaba su marcha desde el sur de Lima hacia la capital, buena parte de la artillería de los buques y sus dotaciones, habían sido destinados a reforzar las defensas de Lima, puesto que allí debía concentrarse el esfuerzo principal de las operaciones contra cualquier intento de invasión a la capital del país.

Entonces, bajo este análisis, no resultaba razonable bajo ningún punto de vista,

pretender que naves con un 50% o menos de su artillería y dotaciones, vale decir, con una capacidad combativa totalmente disminuida, se expusiesen a un escape en el que no podrían eludir el combate con una escuadra inmensamente superior, arriesgándolas a una captura segura, así como porque tampoco existía la seguridad de llegar a salvo a un incierto puerto neutral de destino, debido a las limitaciones operacionales de los propios buques, principalmente por la falta de carbón para reabastecerse.

Finalmente, estamos convencidos de que los sucesos en el Callao el 17 de enero de 1881 estuvieron a la altura de las circunstancias. Con la firme decisión tomada, se logró evitar que las naves remanentes de nuestra escuadra cayesen en manos del enemigo, lo cual, de haber ocurido, sí hubiese constituido una afrenta a todos aquellos marinos que valientemente lucharon hasta el final, ya fuese en el mar, en la defensa de la capital, o en las alturas andinas, cumpliendo con su deber al servicio de la patria.

Como bien escribiera el historiador Juan Pedro Paz Soldán, *"la Marina de Guerra del Perú cumplió, pues, con dignidad sus deberes en la guerra del 79 y sucumbió con honor"*.

Cuadro Nº1

Lista de los buques, chatas, lanchas, etc, pertenecientes al gobierno peruano, que se encuentran a flote o a pique en el Callao

CUADRO RESUMEN

TIPO DE BUQUE	NOMBRE	ESTADO	RECOMENDACIÓN	DESTINO FINAL
Buques de guerra Monitor	*Atahualpa*	A pique y completamente inútil.	Convendría destruirlo por medio de un torpedo. Recuperar su artillería.	Permaneció hundido
Buques de guerra Corbeta	*Unión*	A pique e incendiada y completamente Inútil	Recuperar su artillería.	Permaneció hundida
Transportes	*Talismán*	A pique	Puede ser levantado fácilmente y su casco y máquina están en buen estado de servicio.	Rematado, pero permaneció hundido
	Oroya	Incendiado, a pique y completamente inútil	-	Permaneció hundida
	Chalaco	A pique dentro de la dársena	Puede ser levantado y servir de chata	Permaneció hundido
	Limeña	Fondeado en la bahía; fue incendiado	Su casco quedó en buen estado para servir de chata, su máquina contiene cosas de valor	Permaneció hundido
	Rímac	Quemado y a pique en la dársena	Puede ser levantado y aprovechar sus calderos, que son nuevos, su casco para chata y muchas piezas de su máquina, donkeys, etc	Fue reflotado y rematado, siendo adquirido por la Cía. Sudamericana de Vapores y rebautizado *Lautaro*
	Tumbes	Está a pique en la dársena; su casco y la mayor parte del aparejo en buen estado	Puede ser puesto a flote muy fácilmente y quedaría listo para el servicio de la costa como buque de vela	Fue rematado; sin embargo permaneció hundido
Chatas	*N.º 1*	A pique e inútil	--	Permaneció hundida
	N.º 2	A flote, en buen estado. Tiene donkeys a vapor, calderos y esta lista para cargar. Tiene a su bordo una gran boya.	--	Continuó su uso como pontón y depósito de carbón
	N.º 3 Pachitea	Quemada y a pique; inútil	-	Rescatada, continuó su uso como pontón y depósito de carbón
	Meteoro	Quemado y a pique; inútil	--	Permaneció hundido
	Marañón	Casco de fierro en buen estado; fue incendiado		Fue rematado; sin embargo permaneció hundido

	Apurímac	Quemada y a pique; inútil	--	Permaneció hundida
	Laura	Vapor fondeado en la bahía; máquina en mal estado; no podrá volver a navegar	Para utilizarlo como chata	Rematada, adquirida por Grace & Cia.
Presas	*Saucy Jack*	A pique en la dársena. Los masteleros y aparejos están todavía en su lugar. Casco en buen estado	--	Rematada, adquirida por Grace & Cia.
	Adelaida Rojas	Estos buques tienen su casco en buen estado; pero han perdido gran parte de su aparejo y no convendría aparejarlos nuevamente para la mar	--	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Anita		--	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Adriana Lucía		--	Destino final desconocido
	Emilia		--	Rematada, adquirida por Shutegarland
Lanchas a vapor	*Lima*	Remolcadores. Están a pique y pueden ser levantados fácilmente; casco y máquina en buen estado.	--	Permaneció hundida
	John			Permaneció hundida
	Urcos	Antiguamente lancha cisterna de 60 pies de largo; casco en buen estado; está a pique. Andar, ocho millas	Puede ser puesta a flote	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Tocopilla	Lancha a vapor semejante a la del transporte chileno *Rímac*, está a pique al lado de la Urcos, en perfecto estado	Puede ser puesta a flote fácilmente.	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Resguardo	Lancha muy ligera; está a pique en la dársena, en perfecto estado	Puede ser levantada fácilmente	Rematada, adquirida por Melue & Cia
	Callao	Su máquina fue sacada y puesta en el torpedo Blum. Su caldero lo tiene a bordo.	Es reclamada como propiedad de la dársena	Recuperada por el Dársena
	*Blum** (sumergible de Blume)	Lancha torpedo en buen estado	Fue puesto a flote por el *Matías Cousiño*. Posteriormente trasladado a Valparaíso.	Destino final desconocido
Batería flotante	Batería flotante	Dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa, y otro menor a popa, están a pique en la dársena	--	Permaneció hundida

Fuentes:
AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso: Imp. del Progreso, 1886. T. IV, p. 246-247. MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. De El Comercio, 1913. pp. 162-163. Elaboración propia.

Bibliografía

- AHUMADA MORENO, *Pascual. Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso: Imp. del Progreso. 1886. T. III-VI.
- BULNES, Gonzalo. *La Guerra del Pacífico*. Valparaíso: Sociedad Imprenta y Litografía Universo. 1914. T.II.
- CAYO CÓRDOVA, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. 1999. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Nro. 5. 1999, pp. 7-32.
- CORVALÁN, Rodrigo. Huáscar. *Las cartas perdidas 1879-1884*. Santiago de Chile: RIL Editores. 2003.
- DE LISLE, Gerald. *The Royal Navy and the Peruvian-Chilean War 1879-1881: Rudolf De Lisle's Diaries & Watercolours*. Yorkshire: Pen & Sword Maritime. 2007.
- MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. de El Comercio. 1913.
- PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. El hundimiento de la Escuadra Peruana. Julio de 1919. En: *El Mercurio Peruano,* año II, vol. III, nro. 13, pp. 44-47.
- SAPUNAR PERIC, Pedro. La autodestrucción de los restos de la Flota peruana en el Callao en 1881. En: Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Nro. 3. 1998, pp. 129-143.
- TOLEDO, Lorena y ORTIZ, Jorge (Ed). *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. Historial y documentos*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.
- YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en la Guerra del Pacífico.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001.



Palo *Unión*: noble testigo de un siglo de generaciones en la Escuela Naval del Perú

Contralmirante Roberto Sandro Jiménez Torreblanca
Graduado de la Escuela Naval del Perú el 1 de enero de 1990 como alférez de fragata. Es licenciado en Ciencias Marítimo Navales, calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Infante de Marina honorario. Ostenta los grados académicos de maestro en Ciencias en la Universidad Nacional de Ingeniería y máster en Ciencias Navales en la Escuela de Guerra Naval del Brasil. Ha cursado el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra, Curso de Comando y Estado Mayor para Oficiales Superiores en la Escuela de Guerra Naval de la Marina del Brasil y el Alto Mando y Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales. Durante su servicio se ha desempeñado como jefe de Patrulla en el Batallón Ligero de Combate N.° 4 de la Fuerza de Infantería de Marina, y oficial de Ingeniería y Cubierta en diferentes unidades de la Fuerza de Superficie. Ha laborado en la Jefatura del Estado Mayor General de la Marina y en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. Ha sido asesor militar del ministro de Defensa, agregado de Defensa Adjunto y Naval del Perú en la República Federativa del Brasil, comandante del BAP *Quiñones* (FM-58), jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Superficie y director de Abastecimiento Naval. El 1 de enero del 2018, el Gobierno le confirió el ascenso al grado de contralmirante y fue nombrado director de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN
El palo mayor de la corbeta *Unión*, la última nave de la escuadra nacional donde flameó el pabellón nacional durante la Guerra del Pacífico, se encuentra desde 1918 en la Escuela Naval del Perú. Desde entonces, más de cien promociones de oficiales de Marina de varias generaciones se han inspirado con la presencia del histórico mástil en su carrera profesional.

Palabras clave
Unión, Escuela Naval del Perú, Guerra del Pacífico, Miguel Grau Seminario, Manuel I. Vegas García.

ABSTRACT
The mainmast of the Union corvette, the last ship of the national school where the national flag flamed during the Pacific War, is back since 1918 to the Peruvian Naval School, inaugurated six years ago. Since then, more than one hundred of promotions of naval officers have been inspired with the presence of the historical mast in its professional race.

KEYWORDS
Union, Peruvian Naval School, Pacific War, Miguel Grau Seminario, Manuel I. Vegas García.

La gran iniciativa, que data ya de cien años atrás, del entonces capitán de corbeta Manuel I. Vegas García, distinguido oficial de marina y estudioso de nuestra historia naval, se concretó con el traslado a la Escuela Naval del palo mayor de la corbeta *Unión*, que permanecía a la vista en aguas del Callao desde 1881, señalando el lugar en el que, casi a flor de agua, yacían los restos del último buque de guerra de la Armada Peruana en la infausta Guerra del Pacífico. En ese lejano 1918, fue rescatado para constituirse en el

• Artículo recibido el 14 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 8 de abril de 2018

más importante monumento vivo de esa épica campaña naval, en la punta del Callao. Por aquel entonces la Escuela llevaba seis años de funcionamiento en su actual local, que había sido inaugurado en 1912, cuando era su director el capitán de navío Ernesto Caballero Lastres.

El palo mayor de la memorable corbeta, que yacía asomándose en cercanias de la desembocadura del río Rímac, donde su tripulación decidió poner fin a una azarosa vida de expediciones, correrías y hazañas dignas de figurar en los anales de las Armadas más importantes del mundo, fue rescatado de las aguas y trasladado a la Escuela Naval del Perú, donde hasta este momento ha visto desfilar un siglo de generaciones de oficiales navales peruanos.

Resulta interesante destacar que hasta la reciente botadura del buque-escuela, que hereda su nombre, la corbeta *Unión* fue el último buque de propulsión mixta, a vela y vapor de nuestra escuadra en cuyo mástil flameó el pabellón nacional. Su última travesía impulsada exclusivamente por los vientos se produjo como una misión de guerra, con ocasión de su carrera contra el tiempo en pos de un convoy logístico enemigo importante, del cual se tomó conocimiento al revisar la documentación del capturado vapor chileno *Rímac*, y llevó a este intrépido buque desde Arica, de donde salió el 31 de julio, hasta el puerto de Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes, a donde arribó el 16 de agosto de 1879.

La suerte no acompañó a nuestros esforzados marinos en aquella expedición, en la que, como se menciona, fue la última vez en casi cien años en que un



Combate naval de Abtao (7 de febrero de 1866). La fragata *Apurímac* y las corbetas *Unión* y *América*, junto con la cañonera chilena *Covadonga*, conformaron la escuadra aliada, que, bajo el mando del capitán de navío Manuel Villar, rechazó de manera efectiva el ataque de las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*.

buque de nuestra escuadra navegó casi exclusivamente a vela, pues siendo la travesía larga y el peligro un factor omnipresente, era imperativo economizar el carbón para casos de emergencia. El convoy logístico esperado llegó dos días después que la corbeta hubo de abandonr el estrecho, creyendo la palabra del alcalde de Punta Arenas, ciudadano inglés que aseguró que este ya había pasado.



Mástil del palo *Unión*

Sobre la cubierta de esta pequeña pero audáz corbeta, caminaron los marinos más insignes de nuestra historia. Encargado de supervisar su construcción, en astilleros franceses en 1864, estuvo el entonces teniente primero Miguel Grau Seminario, quien luego fue su primer comandante con el grado de capitán de corbeta. Sobre su cubierta recibiría nuestro entonces futuro gran almirante su bautizo de fuego en el combate naval de Abtao de 1866, contra la escuadra española. Cabe preguntarse cuántas veces el almirante Grau reclinaría el cuerpo sobre este mástil sumido en sus pensamientos, qué decisiones tomaría mientras sus ojos lo contemplaban con el pabellón nacional flameando a tope.

Este mástil, mudo testigo presencial de acciones navales que hoy son parte de nuestras efemérides, participó en el combate naval de Abtao el 7 de febrero de 1866, defendiendo la soberanía nacional durante la guerra con España y en la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880. En esta última acción naval, realizada bajo el mando del capitán de navío Manuel Villavicencio, demostrando gran arrojo y destreza marinera, rompió el bloqueo chileno al responder al fuego enemigo en dos oportunidades y cumplió la misión de desembarcar los pertrechos a las tropas que se encontraban en tierra. De esta



Pinturas del teniente de la Armada Real Británica Rudolph Edward March Phillipps de Lisle, oficial naval a bordo del HMS *Triumph*, que muestra con gran realismo una imagen de la corbeta *Unión* en el momento en que es varada, incendiada y dinamitada por su propia dotación en el Callao el 16 de enero de 1881. *Biblioteca Quenby Hall, Hungarton, Inglaterra.*

forma, se ganó el respeto de propios y neutrales que hasta la fecha reconocen tan noble y extraordinaria acción.

Nuestros héroes navales pasaron sus ojos y sus manos sobre su superficie, ordenaron maniobras con sus velas y cordaje, recibieron mil reportes de vigías encaramados en sus alturas. Hasta hoy desde su cofa se puede avistar en línea recta la cripta en la que descansan los restos de su primer comandante y, en la galería de marinos notables, el busto de quien fuera uno de los últimos comandantes.

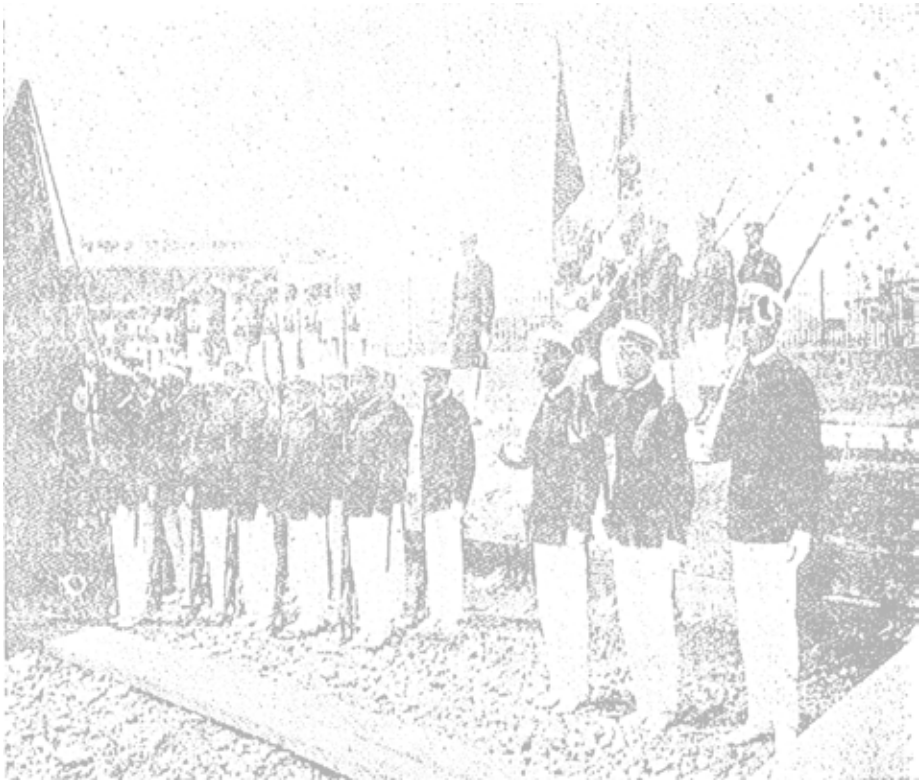
Los últimos momentos de este glorioso buque solo pueden imaginarse. Una trayectoria tan limpia no podía desmerecerse con su captura. Esa cubierta cargada de historia no podía ser hollada por las suelas del enemigo, tenía que irse a pique y se fue por mano propia de su comandante y tenaz tripulación sin haberse rendido jamás.

Este mástil llegó el 17 de marzo de 1918 a la Escuela Naval del Perú, en su ubicación definitiva de La Punta, y no puede ser casualidad que el lugar elegido para él haya sido el extremo norte de la Escuela, donde, haciendo las veces de la Estrella Polar, haya servido de guía y referencia a los marinos peruanos contemporáneos, y ha señalado un rumbo a todas las generaciones que desde entonces han comandado nuestros buques, submarinos, aeronaves, batallones y pelotones de forma eficiente, digna y profesional.

Cada mañana, los cadetes navales inician sus actividades académicas luego de desfilar hasta el orgulloso palo mayor de la corbeta *Unión* y rendir honores al pabellón que ondea en sus alturas. Reciben entonces, condensado en un

breve momento, el mensaje de un pequeño y frágil pero a la vez honorable y gran buque, que, contra adversidades apabullantes, contra una superioridad material abrumadora del enemigo, opuso el sereno coraje de quien valora más el cumplimiento del deber que la propia seguridad y la vida. Más de cien promociones de oficiales de Marina se han inspirado a diario con su serena imagen para emprender la rutina diaria y han tomado como norte, en su carrera profesional y en su vida personal, la tenacidad y determinación que este heroico mástil nos transmite.

Cada día, terminada la ceremonia de honores al pabellón, los cadetes dan la media vuelta y desfilan a sus aulas, con el respeto y orgullo de ser descendientes de tan bravos héroes y marinos que combatieron a bordo de esta magnífica nave. A su espalda queda el enhiesto palo *Unión*. El viento, al silbar sobre su estructura, envía siempre desde su cofa el mensaje de esa heroica tripulación y sus oficiales... ¡Adelante, cadetes navales!





El mensaje del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú a cien años de su instalación

Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann
Graduado de la Escuela Naval del Perú y calificado en Electrónica. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es autor de cuatro libros: *Tres héroes navales lambayecanos* (2014, en coautoría con el doctor Héctor López Martínez), *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930* (2015), *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú* (2017) y *Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017). Es miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Associate Member del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College London, y miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.



RESUMEN
Se ha rememorado los cien años de la ceremonia de instalación del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú. Este acto llama a preguntarnos: qué debe significar este mástil para el batallón Angamos? El potencial mensaje que este objeto tiene para las mentes atentas y observadoras es de sumo valor para la formación de los futuros oficiales de la Armada Peruana.

PALABRAS CLAVE
Corbeta *Unión*, Ernesto Caballero y Lastres, Manuel Villavicencio, Escuela Naval, formación naval.

ABSTRACT
The Peruvian Naval School has recalled the one hundred years of the installation ceremony of the Union Corvette Mast. This act calls us to ask what must mean this mast for the Angamos battalion. The potential message for the kind and observant minds is of extreme value for the formation of the future officials of the Peruvian Navy.

KEYWORDS
Union Corbette, Ernesto Caballero y Lastres, Manuel Villavicencio, Naval School and naval formation.

En puridad de verdad, la memoria significa para el individuo lo que la herencia para la especie y la tradición para el Estado; el núcleo permanente y sólido de la vida y del ser, lo que se opone a las potencias nefastas de la disolución y la muerte. Por eso importa repetir mil y mil veces, para que la desatención de la infeliz frivolidad al cabo lo entienda y retenga, que el culto de los recuerdos es la única fuerza que en época normal conserva y nutre el amor a la patria. El absurdo desdén de lo pasado, en personas e instituciones, constituye la negación suicida [...] El que no recuerda, se degrada de la condición humana, porque no aprecia, ni comprende, ni siente, ni prevé.

José de la Riva-Agüero y Osma, 1943

• Artículo recibido el 18 de Abril de 2018, aprobado para su publicación el 24 de Abril de 2018.

El buque escuela a vela BAP *Unión* acaba de cumplir dos años desde que fuese afirmado el pabellón nacional a bordo. A la fecha ya logró llevar a cabo dos exitosos viajes al extranjero y arribar a puertos tan importantes como los de Boston, Londres, Hamburgo, Balboa, Acapulco, Santo Domingo, Cartagena de Indias, Guayaquil, Paita, entre otros. En todos ellos presentó el pabellón peruano de una manera que el Perú no lo hacía desde hace más de 150 años, cuando el vapor *Amazonas* dio la vuelta al mundo fungiendo como buque escuela a vela.

En ese sentido, y a lo mejor sin conocimiento de causa, se cumplió aquel reconocimiento que sugirió el finado historiador Percy Cayo Córdova, autor del tomo XIII de la *Historia marítima del Perú* en 2009: "Tal vez con el tiempo veremos que nuestro buque escuela no se denomine *Independencia*, como hasta hace poco, y más bien lleve el nombre honroso de la corbeta"[1].

A este punto vale recordar el peso que trae consigo la palabra *Unión* para la Marina de Guerra del Perú. Recordemos que en el contexto del conflicto con España, que duró de 1864 a 1866, el Gobierno del general Pezet ordenó adquirir unidades navales para hacer frente a la amenaza naval. Los nombres de los buques comprados son muy sugerentes con el momento que se vivía: *América, Unión, Independencia* y *Huáscar*.



Corbeta *Unión*. Archivo Histórico de Marina.

1 CAYO CÓRDOVA, Percy (2009). *La República. 1906 a 1919*. En: *Historia Marítima del Perú*, tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, p. 813.



Capitán de corbeta Camilo N. Carrillo.
Archivo Histórico de Marina.



Capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres.
Archivo Histórico de Marina.

De los cuatro, el primero se perdió en un maremoto en Arica en 1868, mientras que los dos últimos lo fueron en combate. De este grupo, la *Unión* nunca fue vencida, ni capturada; al contrario, obtuvo resultados eficaces que dieron brío a nuestros marinos.

A este momento se pueden destacar la captura del transporte chileno *Rímac* y la doble ruptura del bloque de Arica. En la primera operó conjuntamente con el *Huáscar*, mientras que en la segunda lo hizo en solitario.
Escribiendo esto, vale la pena recordar los nombres de sus 11 comandantes:

1. Teniente primero Miguel Grau Seminario (17-12-1864), quien ascendió a capitán de corbeta y a capitán de fragata mientras comandaba esta unidad.
2. Capitán de corbeta Camilo N. Carillo (5-8-1866)
3. Capitán de fragata Manuel M. Proaño (15-9-1866)
4. Capitán de fragata Juan Guillermo More Ruiz (15-9-1866)
5. Capitán de navío Lino de la Barrera (1-1868)
6. Capitán de fragata Nicolás Portal (31-1-1871)



Nicolás del Portal. Foto: Courret Hermanos. Archivo Histórico de Marina.



Guardiamarina Manuel I. Vegas García. Archivo Histórico de Marina.

7. Capitán de corbeta Eduardo Raygada (11-8-1877), quien ascendió a capitán de fragata mientras ejercía el comando de esta unidad.
8. Capitán de fragata Juan B. Cobián (1-2-1879)
9. Capitán de navío Nicolás Portal (7-4-1879)
10. Capitán de navío Manuel Villavicencio (9-12-1879)
11. Capitán de corbeta Arístides Aljovín (9-12-1880).[2]

El final de sus días se dio por voluntad propia de la Armada. Ocurrió al día siguiente de la derrota peruana en la batalla de Miraflores, cuando el capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes ordenó la destrucción y el hundimiento de las naves peruanas surtas en el Callao: *Unión, Atahualpa, Apurímac, Meteoro, Marañón, Rímac, Chalaco, Oroya, Talismán* y *Limeña*. El único buque de guerra operativo era la corbeta *Unión*.

Por ello, la ceremonia llevada a cabo este año en la Escuela Naval del Perú, que conmemoró los cien años de la inauguración del mástil de nuestro buque jamás vencido, rememoró hazañas y valores que no deben olvidarse.

2 ORTIZ SOTELO, Jorge. Historial de la corbeta *Unión* (1865-1881). En: TOLEDO, Lorena y ORTIZ SOTELO, Jorge. *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2015, p. 30.

A decir del capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, director de la Escuela Naval del Perú hace un siglo, en su discurso-memoria ante el presidente de la República José Pardo y Barreda:

> La feliz iniciativa del capitán de corbeta D. Manuel I. Vegas ha sido coronada con el mejor de los éxitos. Él, personalmente, me entregó en la Escuela parte de uno de los mástiles de la gloriosa corbeta *Unión* que ha velado durante 35 años a sotavento de la bahía del Callao como un símbolo levantado al infinito, para recordarnos los heroicos hechos de nuestros marinos y hacernos preservar en el propósito de trabajar por el resurgimiento de nuestra Armada, de esta institución noble que desde la independencia se ha mostrado siempre como el exponente del valor y patriotismo de los hijos del Perú[3].

De sus palabras sabemos que parte de uno de los mástiles de la *Unión* es el que se haya actualmente frente a la prevención Ferré. ¿Cuál es ese mástil? Cayo Córdova nos dice que se trata del palo mayor[4].

¿Qué valor tiene este objeto para que se haya instalado en el centro de formación de la oficialidad de la Armada Peruana? El mismo Caballero y Lastres nos da la respuesta demostrando madurez y amplitud de conocimientos en el panorama de la formación integral del marino: "Por el convencimiento que tengo de que estas lecciones objetivas, de que este culto que se rinde al pasado, contribuye eficazmente a formar el carácter de nuestros jóvenes alumnos, me he forzado para que sin pérdida de tiempo ese despojo sea colocado en una base de cemento".[5]

Es interesante que este tenor haya sido suscrito por el ministro de Guerra y Marina, César A. La Fuente, quien sostuvo en su discurso: "Y vosotros, jóvenes estudiantes que habéis abrazado la fatigosa carrera del marino, tened presente para los momentos de peligro de la nacionalidad, las épicas jornadas que en los mares del Pacífico realizaron en diversas ocasiones vuestros jefes y maestros; conservad el sentimiento patrio [...] Seguid con recta conciencia el mismo camino que os han trazado nuestros próceres"[6].

---

3 CABALLERO Y LASTRES, Ernesto. *Memoria presentada por el director capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres en la clausura del año escolar de 1917*. La Punta: Imprenta de la Escuela Naval. 2017, p. 13.
4 CAYO CÓRDOVA, op. cit., p. 806.
5 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., p. 13.
6 CAYO CÓRDOVA, op. cit., p. 831.

Como se ha mencionado, el 17 de marzo guarda un simbolismo muy fuerte para la Armada Peruana. La captura de la goleta *Sacramento* y la doble ruptura del bloqueo de Arica son dos acontecimientos ocurridos el mismo día, pero con 59 años de diferencia. El primero se dio en el contexto del proceso de la independencia, mientras que el segundo, en la defensa de la soberanía republicana. Los dos acontecimientos tácticos fueron exitosos.

La doble ruptura del bloqueo de Arica es la acción naval más recordada de la *Unión* y fue la fecha elegida para instalar el pedazo de un mástil de la misma en la Escuela Naval del Perú. No hay mejor relato sobre la ceremonia que el del propio director del plantel:

> El domingo 17 de marzo del presente año [...] se inauguró la placa de bronce que con el decidido apoyo del Supremo Gobierno se halla colocada en la base del simbólico pequeño monumento erigido en esta Escuela con parte de uno de los mástiles de la corbeta *Unión*. Con este objetivo se dijo una misa de campaña con asistencia de los heroicos sobrevivientes de la hazaña gloriosa que se recordaba [...] Cupo en suerte a esta institución con motivo de esa sencilla ceremonia hacer reunir uno de los hechos gloriosos de nuestra campaña naval con Chile y acrecentar así aún más el ardor patriótico de nuestros jóvenes alumnos[7].

Vuelve al discurso de Caballero y Lastres la importancia de la enseñanza de la historia y de las tradiciones para la formación de los futuros oficiales navales. Es posible que las amargas experiencias de la Guerra del Pacífico hayan calado en su memoria y personalidad. Por este motivo, desde su posición de responsable de la formación de los futuros líderes de la Armada y del país, se preocupó en dejar un mensaje de bien. Tuvo la solidez moral de aconsejar a los cadetes navales con las siguientes palabras que bien pueden ser utilizadas por todas las generaciones venideras:

> No dejéis paso a la envidia ni al egoísmo en vuestros espíritus, porque ellos roerán la buena simiente de vuestros sentimientos y labrareis entonces la bancarrota de nuestra institución. Sed unidos, prestaos apoyo mutuamente. Este será el mejor modo de servir a la Patria [...] No hagáis degenerar vuestra natural ambición

7 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., p. 18.

> de ascender, manchando el brillo de vuestros galones. Tened una divisa: honor, partid de ella de un principio: disciplina, y conseguiréis el bien de la Marina que es también el de la patria[8].

En el presente artículo se viene repitiendo que el director de la Escuela Naval buscó mejorar el fervor patrio, el sentido del deber y la formación integral de los cadetes navales con la presencia permanente del palo de la corbeta *Unión*, la jamás vencida. ¿Quiénes fueron estos alumnos? Gracias a la memoria que nos dejó el citado director, ahora, a cien años de dicho evento, podemos saber quiénes fueron los integrantes del plantel, testigos directos de esta ceremonia:

Director: Capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres

Subdirector: Capitán de navío Teodosio Cabada

Jefe de Detall y Caja: Capitán de corbeta Alejandro G. Vinces

Profesor: Capitán de corbeta César A. Valdivieso

Profesor: Teniente primero Antonio Cantuarias Pardo

Secretario: Teniente primero Víctor F. Escudero

Profesor: Teniente segundo Humberto Alfageme

Profesor: Alférez de fragata José R. Alzamora

Sanidad Naval: Capitán de corbeta Belisario Sosa Artola

Inspector de Máquinas: Doctor Pedro Valladares

Segundo Ingeniero: Doctor Carlos Fernández Dávila

Capellán: R.P. Pedro Belar

Profesor de Ciencias: Capitán de corbeta ingeniero Luis Aubry (Teoría del Buque y Construcción Naval)

Profesor de Ciencias: Doctor Federico Villarreal (Mecánica Racional y Cálculo Infinitesimal)

Profesor de Ciencias: Ingeniero doctor Jenaro M. Saavedra (Química General, Química Analítica y Metalurgia)

Profesor de Letras: Doctor Juan Thol (Derecho Marítimo e Historia Contemporánea)

Profesor de Letras: Santiago Bedoya (Composición Castellana)

8 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., p. 32.

Profesor Francés e inglés: Adolfo Romero
Dentista: Héctor Tejada Mercado
Auxiliar de Administración: Luis E. Frisancho

Sección Profesional de Marina
Aspirantes de Marina
Cuarto año
Gustavo Cornejo
Víctor Carcelén
Héctor Barragán
Gabriel Aransaenz
Víctor Bravo
Carlos Salaverry
Aureliano Navarrete

Tercer año
Alejandro Arenas
Víctor Aransaenz
Roberto López
Alfredo Catter
Carlos Edwards
Gustavo Madueño
Carlos Gonzáles
Pedro Canga

Aspirantes de Marina
Segundo año
Manuel Cánepa
Rafael Bravo
Fernando Sarmiento

Alumnos del curso preparatorio
Luis Santana (Preparatorio de Marina)
Carlos de la Jara (Preparatorio de Marina)
Enrique Espinoza (Preparatorio de Marina)
Alejandro Bastante (Preparatorio de Marina)
Leonardo Alvariño (Preparatorio de Marina)
Emilio Barrón (Preparatorio de Marina)
Ricardo Herrera (Preparatorio de Marina)

Sección Profesional de Ingenieros Mecánicos

Aspirantes de primera
Cuarto año
Miguel Vera
Reynaldo Rojas
José González

Tercer Año
Julio Contreras

Aspirantes de segunda
Primer año
Publio Rojas

Guillermo Tirado (Preparatorio de Marina)
Julio Elías (Preparatorio de Marina)
Hernán Seminario
Lucio Alcalá
Francisco Secada
Manuel Rivera
José Varela
José Rotondo (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Víctor Montes (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Luis Sologuren (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Miguel Mesía (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Pedro Valladares (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Juan del Solar
Francisco de la Flor (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Rafael Grisolle (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Lucio Berrío[9]



Alumnos de la Escuela Naval del Perú, 1918. Foto: Archivo Histórico de Marina.

9 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., anexo 1.

Entre la plana mayor de la Escuela Naval, su director, Ernesto Caballero y Lastres, obtuvo el grado de guardiamarina en 1893. "Navegó en los buques ingleses *Silverhow* y *Bandeeth*. En 1900 fundó la Liga de Defensa Nacional [...] que sirvió más tarde de base para formar la Asociación Nacional ProMarina".

En 1906 fue director de la Escuela Naval, que se encontraba a bordo del *Iquitos*. "Fue un gran entusiasta de la eficacia de los elementos submarinos de guerra. Su constante propaganda llamó la atención del Gobierno del presidente Leguía, en cuya gestión, en 1910, fue enviado a Francia para contratar la construcción de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. Estas dos naves arribaron al Callao, cuando ninguna de las repúblicas sudamericanas había adquirido todavía buques submarinos.

En 1912 fue nombrado comisionado naval en Estados Unidos, y más tarde, en 1913, enviado al puerto de Pará a dirigir los trabajos de reparación del cazatorpedero *Teniente Rodríguez"*.

En 1914 fue enviado a Francia para pactar la fabricación de nuevos sumergibles, pero el estallido de la Gran Guerra lo impidió. A partir de 1917 fue director de la Escuela Naval por un lapso de dos años y consiguió "colocarla en una brillante situación [...] El 4 de julio de 1919, después de la revolución que llevó a la presidencia al señor Leguía, presentó la renuencia a su cargo". Sin embargo, ese mismo año fue designado agregado naval en Italia. Fue colaborador de *El Comercio* y de la *Revista de Marina*. "Es comendador de las Órdenes del Salvador de Grecia y de Francisco José de Austria; tiene la placa del Mérito de España, y es en Francia, caballero de la Legión de Honor"[10].

Otro distinguido marino es Luis Aubry López, quien desde sus años de guardiamarina se embarcó en buques de la Armada de Estados Unidos, y luego fue enviado como dotación a Inglaterra para traer los primeros cruceros de la Marina de Guerra del Perú (*Grau* y *Bolognesi*).

En 1908 ingresó a la Universidad de Glasgow, donde estudió hasta 1912, y se recibió de ingeniero constructor naval. Fue profesor de la Escuela Naval del Perú, consultor técnico de la Compañía Peruana de Vapores, colaborador en los principales diarios de Lima con artículos relacionados con temas navales y perito del Bureu Veritas de la Sociedad de Clasificación de Buques de Francia. "Es uno de los mejores elementos de la Armada, por su inteligencia despejada, su erudición naval y su carácter enérgico"[11].

10 PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario boigráfico de peruanos contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1921, pp. 73-74.
11 PAZ SOLDÁN, op. cit., p. 32.

El entonces alférez de fragata José R. Alzamora, quien fuera considerado, en 1925, por el jefe de la Misión Naval estadounidense como *"the most promising officer in the Peruvian Navy"*[12], fue autor de manuales técnicos para el uso de torpedos. Llegó a ascender al grado de contralmirante y a ocupar el cargo de ministro de Marina durante el Gobierno de José Luis Bustamante y Rivero.

El capitán de corbeta Belisario Sosa Artola es un caso interesante, puesto que era un médico de origen universitario que se asimiló a la Marina de Guerra. Revisando su biografía se aprecia a un connotado profesional médico que decidió servir al Perú a través de la Armada Peruana:

> Médico, cirujano, ginecólogo, maestro. Nació en Lima en 1878; murió en Lima en 1952 [...] Ingresó a la Facultad de Medicina de San Fernando en 1897; obtuvo las contentas de bachiller y de doctor en medicina en 1902 con la tesis *La raqui-cocaidización en los partos distócicos*. Se recibió de médico cirujano en 1903 [...] Se doctoró en Medicina con el trabajo *Algo sobre obstetricia* [...] cirujano jefe del hospital San Juan de Dios del Callao; cirujano jefe de la Clínica Santa Rosa; miembro fundador de la Sociedad Peruana de Cirugía y de la academia Peruana de Cirugía; miembro del Colegio Americano de Cirujanos. Realizó con éxito la primera operación cesárea en el Perú en 1910. Delegado de la Cruz Roja Peruana ante el Congreso Internacional de la Cruz Roja celebrado en Ginebra en 1923[13].

Sobre Federico Villarreal, basta con decir que se le conoce como un sabio del Perú.

Entre los alumnos del curso preparatorio se encuentran futuros distinguidos oficiales de Marina que sobresalieron por su temeridad, arrojo, cultura y dotes operacionales. Por ejemplo, Leonardo Alvariño obtuvo el grado de guardiamarina el 23 de enero de 1923, mientras que para el 27 de julio de 1924 lo hizo al grado de alférez de fragata. Pasó así a la Escuela de Hidroaviación y obtuvo el brevete de piloto observador naval en 1926[14]. Ascendió a teniente segundo el 27 de julio de 1927[15].

---

12 WOODWARD, Clark Howell. Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note-Characteristic,. p. 1-3. Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

13 MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX*. Tomo IX. Lima: Editorial Milla Batres. 1994, pp. 200-201.

14 ARMADA NACIONAL. *Escalafones de actividad, disponibilidad y retiro*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1925, p. 4. ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007, p. 15.

15 MINISTERIO DE MARINA. *Escalafón general de la Armada*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1929, p. 7.

Para aquel entonces, Alvariño era jefe de la Primera Escuadrilla de Reconocimiento de San Ramón, perteneciente a las Fuerzas Aéreas de la Montaña. Revisando los escalafones de Marina, se observa que Alvariño, como miembro de la Armada Nacional, sirvió en la base de San Ramón desde 1929, año en que ascendió a teniente primero.

Previamente, tanto Alvariño como Grow fueron los iniciadores de la Base Naval de San Ramón. Llevaron las aeronaves vía aérea cruzando los picos de los Andes que ascendían a 19 000 pies, y lograron su cometido luego de varios intentos el 27 de octubre de 1927[16].

Cabe mencionar que mediante la Ley 6511 del 18 de febrero de 1929 se creó el Ministerio de Marina y Aviación[17]. Dentro de la nueva organización, varios oficiales de la Armada Peruana pasaron a servir en servicios generales de aviación, que reunía a la hidroaviación y la aviación del Ejército, que dependían de la Inspectoría General de Aeronáutica. Entre ellos, el teniente primero Leonardo Alvariño Herr.



Emilio Barrón. Archivo Histórico de Marina.



Guillermo Tirado Lamb. Archivo Histórico de Marina.

16 PATIÑO PONCE, José. La conquista aérea de la selva. En: CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Marina de Guerra del Perú. La odisea amazónica, 1864-2014*. Lima: Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. 2014, p. 159.

17 COBAS CORRALES, Efraín (2006). La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional, 1930-1968. 2006. *Derroteros de la Mar del Sur*, nro. 14, p. 9.

> En marzo de 1933, durante el conflicto con Colombia, recibió la orden de transportar su avión al teatro de operaciones. El vuelo se realizó sin novedad hasta alcanzar el río Pichis, a partir de donde se desencadenó una tormenta que originó la caída del avión. Once años después, en 1944, fueron hallados los restos de la nave y de sus dos ocupantes; el capitán Alvariño y su mecánico Héctor Rubio Cavassa. La base aérea de San Ramón recibió el nombre de Capitán Alvariño. La promoción de oficiales de 1949 de la Escuela de Aeronáutica lleva su nombre[18].

Tanto Emilio Barrón como Guillermo Tirado Lamb ocuparon los cargos de ministros de Marina, modernizando a la Armada Peruana. El primero fue comandante del *Coronel Bolognesi*, agregado naval en Brasil, presidente de la Comisión de Límites con Ecuador, comandante general de la Escuadra, director de Capitanías y agregado naval en Argentina y Chile. En 1955 ascendió al



Obra escultórica de Luis Agurto (Homenaje de la Escuela Naval a todos los tripulantes de la corbeta *Unión*). Abtao 1866-Arica 1880. Foto: Teniente segundo Fátima Del Pilar Cisneros López.

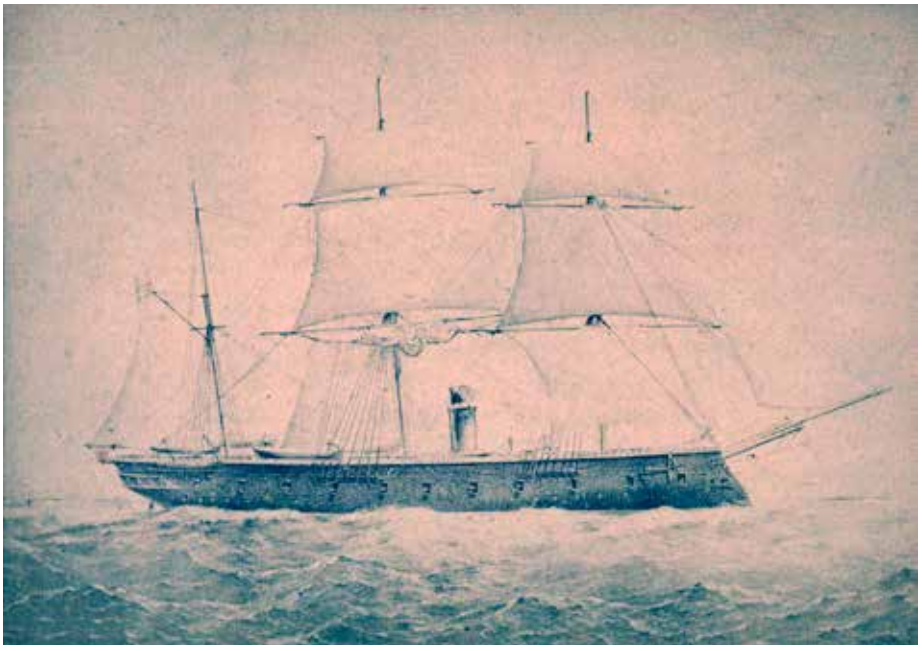
18 ORTIZ SOTELO y CASTAÑEDA MARTOS, op. cit., p. 15.

grado de contralmirante. Fue director de la Escuela Superior de Guerra Naval y ministro de Marina al año siguiente[19].

Por su lado, Tirado Lamb fue comandante de los R-1 y R-4. Sirvió en la Comandancia de la División de Destructores durante el conflicto con Colombia. Fue comandante del *Almirante Villar,* de la división de Fragatas y de la división de Destructores. Fue agregado naval en Estados Unidos, director de Material, jefe del Estado Mayor General de Marina, director de la Escuela Naval y comandante general de Marina. Alcanzó al grado de vicealmirante en 1959[20].

Por su lado, Julio Elías Murguía obtuvo el grado de capitán de navío. Destacó en el estudio de la historia naval y se convirtió en el fundador del Museo Naval del Callao, que actualmente lleva su nombre. Fue autor de varias obras históricas que enriquecieron el acervo bibliográfico naval-peruano.

Finalizando este escrito, se cree conveniente recordar un extracto del discurso del entonces contralmirante Manuel Villavicencio, en el acto de inauguración



Fragata *Independencia*. Foto: Archivo Histórico de Marina.

19 Ibíd., p. 34.
20 Ibíd., p. 254.

del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval. En ella, Villavicencio recordaba que luego de ser perseguido durante la noche del 17 de marzo, al día siguiente, ya en tranquilas aguas, los tripulantes "saludaban al ileso pabellón izado al compás de doscientas voces que entonaban el himno de la patria"[21].

Hoy, el mismo palo de la nave peruana jamás vencida acoge al pabellón peruano de estos tiempos; al cual, durante cada mañana y a la misma hora, los cadetes del Batallón Angamos le rinden honores. La conexión entre el pasado, presente y futuro se plasma en este espacio que bien puede ser considerado vital para la reflexión de las acciones de quienes nos antecedieron y su influencia en la formación presente del cadete naval con miras al futuro.

Bibliografía

- ARMADA NACIONAL. *Escalafones de actividad, disponibilidad y retiro*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1925.
- CABALLERO Y LASTRES, Ernesto. *Memoria presentada por el director capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres en la clausura del año escolar de 1917*. La Punta: Imprenta de la Escuela Naval. 2017.
- CAYO CÓRDOVA, Percy (2009). *La República*. 1906 a 1919. En: *Historia Marítima del Perú*, tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- COBAS CORRALES, Efraín (2006). La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional, 1930-1968. 2006. *Derroteros de la Mar del Sur*, nro. 14, p. 9.
- MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX*. Tomo IX. Lima: Editorial Milla Batres. 1994.
- MINISTERIO DE MARINA. *Escalafón general de la Armada*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1929.
- PATIÑO PONCE, José. La conquista aérea de la selva. En: CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Marina de Guerra del Perú. La odisea amazónica, 1864-2014*. Lima: Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. 2014.
- PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario boigráfico de peruanos contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1921.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Historial de la corbeta Unión (1865-1881). En: TOLEDO, Lorena y ORTIZ SOTELO, Jorge. *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2015.
- ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.
- WOODWARD, Clark Howell. Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note-Characteristic,. p. 1-3. Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

21 CAYO CÓRDOVA, op. cit, p. 835.



La tesis del dominio marítimo peruano plantea la soberanía y jurisdicción exclusiva del Estado hasta las 200 millas de mar adyacente, que se extiende al espacio aéreo del dominio marítimo, así como al lecho y al subsuelo de ese espacio nacional parte del territorio inalienable e inviolable del Estado (Art. 54 CPP). Fuente CPP, Wikipedia 2018.

El dominio marítimo peruano y sus relaciones conceptuales

JEAN JESU DOIG CAMINO
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. Candidato al doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible por la Universidad Alas Peruanas. Docente en la Escuela Superior de Guerra Naval. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



"Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la nación."
Decreto Supremo 781, del 1 de agosto de 1947

RESUMEN
Este artículo aborda el término dominio marítimo y sus relaciones conceptuales en el ámbito nacional desde un punto de vista jurídico, pretendiendo aportar contenidos y fundamentos para contribuir al desarrollo de doctrina marítima en el país, fuente del derecho y del conocimiento de las ciencias marítimas, y con el propósito de contribuir a afianzar la tesis peruana del dominio marítimo en la comunidad nacional e internacional.

PALABRAS CLAVE
Dominio marítimo, contenidos y fundamentos, tesis peruana, comunidad nacional e internacional, doctrina marítima, fuente del derecho, ciencias maritimas.

ABSTRACT
The article approaches the term maritime domain and its conceptual relations in the national scope from a legal point of view, trying to provide with contents and foundations in order to contribute to the development of maritime doctrine in the country, source of the law and knowledge of maritime sciences, and in order to help to solidify the Peruvian thesis of the maritime domain in the national and international community.

KEYWORDS
Maritime domain, contents and fundaments, Peruvian thesis, national and international community, maritime doctrine, source of law, maritime sciences.

INTRODUCCIÓN

Transcuridos cuatro años del fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya (CIJ) por el diferendo marítimo entre Chile y el Perú, y después de dos del Año de la Consolidación del Mar de Grau por declaración oficial del Estado peruano, cabe hacer algunas reflexiones con un enfoque acerca de la situación actual de dicho tema.

• Artículo recibido el 4 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 10 de abril de 2018

Creemos que ello exige un análisis técnico, al margen de los alcances jurídicos de la opción política entre Estados de definir con el fallo de la Corte un acuerdo bilateral de delimitación de fronteras marítimas, toda vez que persisten aspectos jurídicos de reflexión con perspectiva histórica sobre el tema, con el claro propósito de contribuir con una aproximación a esclarecer la tesis peruana del dominio marítimo en cuanto a contenidos y fundamentos que la sustentan.

El epígrafe seleccionado para este ensayo nos orienta en su desarrollo a partir del punto de origen de la tesis del dominio marítimo, que se pretende analizar y evaluar conceptualmente.

ANÁLISIS CONCEPTUAL: contenidos y fundamentos

Mar de Grau es la denominación oficial del dominio marítimo del Perú en el océano Pacífico, es decir, de los espacios marítimos sobre los que el Estado ejerce soberanía y jurisdicción. Mediante la Ley 23856, de 24 de mayo de 1984, se dio la denominación de "Mar de Grau" al dominio marítimo del Perú, concepto contenido en la Constitución vigente de 1993 y en la anterior de 1979, que sustituyó, por tanto, norma legal constitucionalmente vigente[1].

El término dominio marítimo tiene su origen en el Decreto Supremo 781 del 1 de agosto de 1947, cuando se señala: *"Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación, dentro del cual deben ser ejercitados la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales [...], en una zona comprendida entre esas [nuestras] costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas millas marinas"* [2, 3].

Dominio marítimo es un término que proviene de dos vocablos, *dominio* y *marítimo*. El primero es originario del latín *dominium*, que significa "pro-

1 INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: CEEM. 2016, p. 146.
2 BUSTAMANTE, José Luis. Prólogo de la Historia Marítima del Perú. En: *El mar: gran personaje*. Tomo I, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977.
3 ALTUVE-FEBRES, Fernán. Conveniencia de la adhesión del Perú a la Convención del Mar. 2013. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://forogeomaritimo.blogspot.pe/2013/07/convemar-mar-territorial-y-dominio.html

piedad o dominio", y pertenece a la familia etimológica de dueño. La acepción aplicable a este vocablo es la referida al territorio y población que están bajo un mismo mando, por soberanía y jurisdicción. El vocablo marítimo proviene del latín *marítimus*, derivado de mare, que significa del "mar" o "relativo al mar". La acepción aplicable al segundo vocablo es la referida al mar o a lo que tiene relación con las actividades relacionadas con el mar[4].

El término dominio marítimo tiene su origen en el Decreto Supremo Nº 781 del 1 de agosto de 1947, cuando se señala: *"Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación,...*

Por características geográficas, hidrográficas e hidrológicas del país, cabe comparar los términos *dominio marítimo* y *ámbito marítimo*, ya que están relacionados por el concepto acuático que comparten; sin embargo, se diferencian por las actividades que se realizan en el dominio marítimo solo en relación con el mar, de aquellas que se realizan en el ámbito marítimo que tienen relación con el mar y sus afluentes: océanos, ríos, lagos y canales.

El *ámbito marítimo* es la parte del ámbito nacional que comprende en sí misma toda actividad acuática relacionada con el mar y sus afluentes. Una actividad acuática no relacionada con las actividades marítimas es aquella que se ocupa del agua propiamente como elemento básico de la naturaleza y de la vida en el planeta; por ejemplo, la hidrología, que estudia las propiedades físicas, químicas y mecánicas del agua continental y marítima. La hidrografía, por el contrario, que estudia las masas de agua del planeta para que se puedan plasmar sobre una carta hidrográfica, representa una actividad marítima por excelencia. Sin embargo, pese a las diferencias, en la práctica ambos vocablos, marítimo y acuático, se utilizan casi como sinónimos.

La Constitución de 1979, al introducir en su artículo 97 la expresión *dominio marítimo*, dejó intencionalmente de lado la expresión *mar territorial*, a fin de facilitar la firma de la Convención del Mar en preparación (1979-1982), pues la expresión *dominio marítimo* no se halla definida por institución

4 REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española*. 2014. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: http://dle.rae.es/?w=diccionario

> "El ámbito marítimo es la parte del ámbito nacional que comprende en sí misma toda actividad acuática relacionada con el mar y sus afluentes. Una actividad acuática no relacionada con las actividades marítimas es aquella que se ocupa del agua propiamente tal como elemento básico de la naturaleza..."

alguna de las reconocidas por el derecho internacional y se limita a consagrar la realidad jurídica peruana preexistente, con el propósito de que la ley, como expresión de soberanía nacional, adopte precisiones que se consideren más adecuadas en concordancia con los tratados vinculantes para su validez internacional[5].

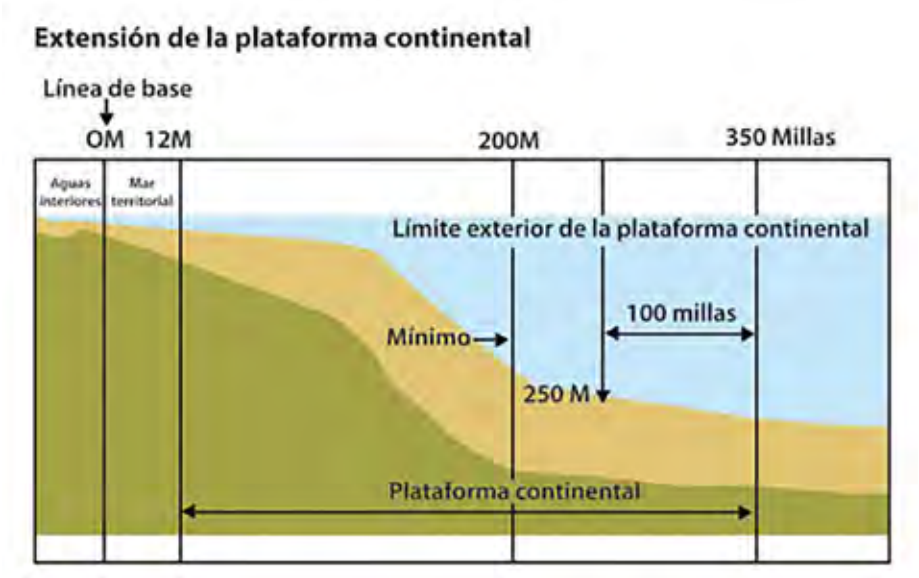
Sin embargo, los contenidos y fundamentos del término *dominio marítimo* continuaron consagrando los efectos de soberanía y jurisdicción sobre esa parte del territorio nacional, dado que el concepto *dominio marítimo*, incluido en la Constitución de 1979, dentro del capítulo del territorio, también se ubica en la Constitución de 1993 en el capítulo del Estado, la nación y el territorio, lo que facilita por criterio sistemático de técnica legislativa la interpretación de dicho espacio nacional que es parte inalienable e inviolable del territorio del Estado[6].

RELACIONES CONCEPTUALES: análisis comparativo

El concepto *dominio marítimo* se diferencia del concepto *mar territorial,* que reconoce el derecho internacional, porque en sus contenidos no contempla el concepto de paso inocente que tipifica la institución internacional de mar territorial, y porque precisa de un espacio nacional sujeto a las libertades de comunicación internacional con soberanía y jurisdicción para toda actividad que constituya un ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo, por expresión de soberanía nacional del propio Estado.

Asimismo, el concepto *dominio marítimo* guarda diferencias sustanciales con otros conceptos que consagra el derecho internacional por normas de la Convemar, como: (1) la soberanía y jurisdicción exclusiva del Estado ribereño hasta las 200 millas de mar adyacente, que se extiende al espacio

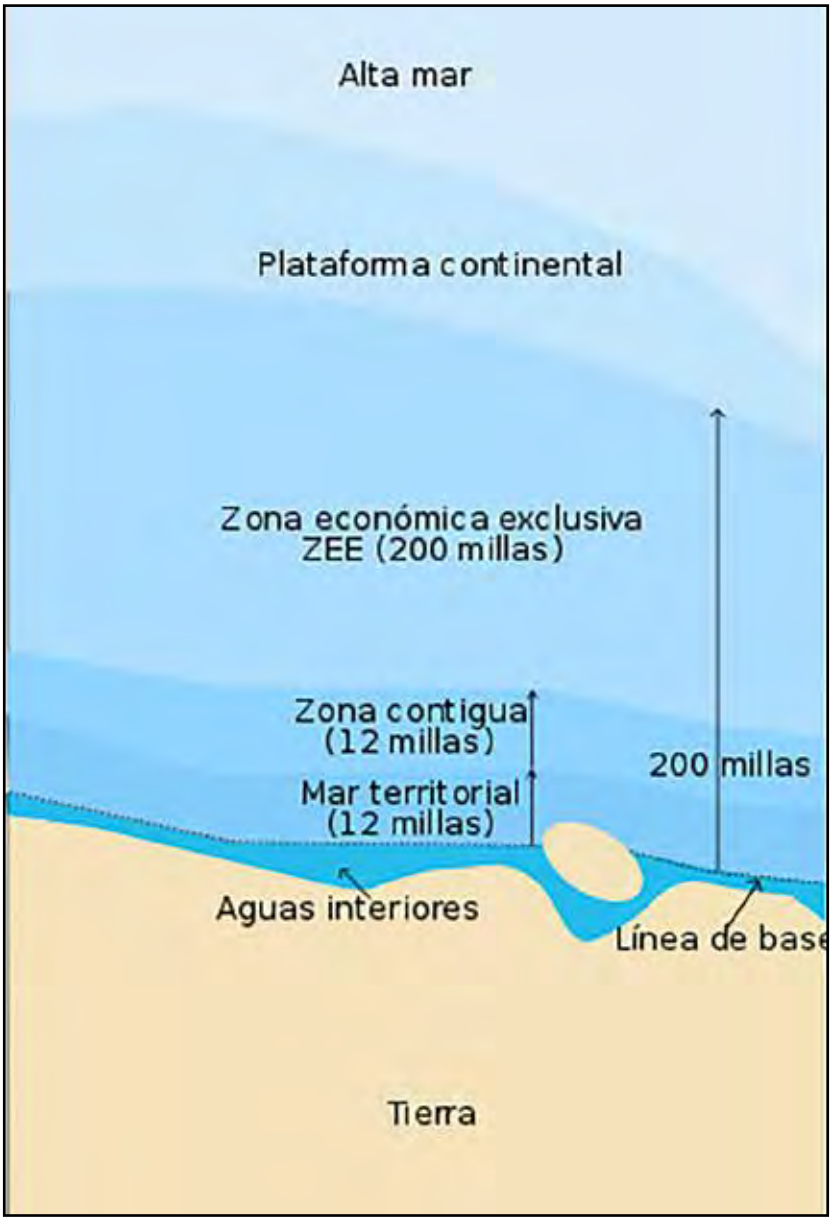
5 BÁKULA, Juan. *El dominio marítimo del Perú.* Lima: Fundación M. J. Bustamante de la Fuente. 1985, pp. 147-153.
6 CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución política del Perú. 1993, artículo 54. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucion1993-01.pdf



La Convemar reconoce derechos de soberanía del Estado ribereño sobre la franja de mar adyacente hasta un límite de 12 millas marinas, soberanía que se extiende al espacio aéreo sobre dicho espacio marítimo, así como al lecho y al subsuelo de ese mar que se puede extender hasta el límite exterior de 350 millas marinas de la plataforma continental (Arts. 2, 56, 76). Fuente: Convemar, DEDMA 2018.

aéreo del dominio marítimo, así como al lecho y al subsuelo de ese espacio marítimo (artículo 2, Convemar); (2) los derechos de soberanía y jurisdicción de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, no solo de las aguas suprayacentes al lecho y el subsuelo del mar, sino del propio lecho y subsuelo del dominio marítimo (artículos 56, 76, Convemar); y (3) la reserva del derecho del Estado a la exclusividad de la utilización de los recursos naturales del dominio marítimo, vivos y no vivos, sin obligación de dar acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible ni a la explotación de los fondos marinos (artículos 62, 69, 70, 133, 136, 137, Convemar).

El concepto de *mar territorial* y de casi todas las instituciones relativas al mar que reconoce el derecho internacional positivo se recogen y codifican en la Convención del Mar de 1982, y en este contexto jurídico, la reiterada posición del Perú frente a la Convención fue interpretada por las Naciones Unidas clasificando el concepto de *dominio marítimo* en una categoría especial, según el Informe Anual del Secretario General del 5 de octubre de 1998, que pre-



La Convemar reconoce al Estado ribereño derechos de soberanía de los recursos naturales, vivos y no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar dentro de los límites de la jurisdicción nacional de un mar de 12 millas marinas y de una plataforma continental hasta el límite de 350 millas marinas respectivamente, no comprende el fondo oceánico ni su subsuelo sujetos a la jurisdicción internacional (Arts. 2, 56, 76). Fuente Convemar, Wikipedia 2018.

> *"Por este razón, el área marítima de dicho Estado está considerada en una* ***categoría especial*** *como otros, en lugar de ser clasificado como mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas"* [las cursivas y negritas son mías]. (ONU 1998: 17)

cisa: *"Un Estado latinoamericano no parte de la Convención reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada* ***'dominio marítimo'****, reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por este razón, el área marítima de dicho Estado está considerada en una* ***categoría especial*** *como otros, en lugar de ser clasificado como mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas"* [las cursivas y negritas son mías][7].

Esta interpretación del concepto dominio marítimo, al ser considerada una categoría especial por las Naciones Unidas, da lugar al planteamiento de la tesis peruana del dominio marítimo, toda vez que tal categoría no cabe en la clasificación de mar territorial del derecho internacional público, situación especial que plantea la necesidad institucional y nacional de definir por doctrina sus contenidos y alcances[8].

La doctrina es fuente del derecho nacional e internacional; esto es, una forma de producción de normas que regulan la vida de relación institucional. La doctrina nacional comprende el conjunto de estudios e investigaciones de expertos del tema en el país, por la cual se tiene una primera aproximación conceptual, que define por dominio marítimo a la institución privativa del derecho interno empleada para describir el espacio marítimo nacional, denominado Mar de Grau por ley vigente, como parte del territorio del Estado en complemento natural al espacio aéreo y terrestre desde un enfoque integrado y total, donde el Estado ejerce soberanía y jurisdicción de acuerdo con la ley y tratados ratificados[9].

Por otro lado, por la jurisprudencia, que es otra fuente del derecho, según el Fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso "Diferendo marítimo" (Perú c. Chile) del 27 de enero de 2014, en el Fundamento 178, se señala:

7 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Naciones Unidas. Informe Anual del secretario general del 5 de octubre de 1998. Oceans and the law of the sea: report of the Secretary-General. A/53/456. Nueva York: ONU. 1998, p. 17. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N98/291/25/PDF/N9829125.pdf?OpenElement

8 DOIG, Jean Jesu. Apuntes de doctrina marítima. Callao: Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. 2014, p. 11.

9 BROUSSET, Jorge. La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico. En: *Revista de Marina*, 2013. Año 106, nro. 2, pp. 23-38.



La Convemar establece que los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados parte se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención. (Arts. 2, 55). Fuente: ONU, Convemar 2018.

"Las pretensiones de Perú incluyen un ***'dominio marítimo'*** *de 200 millas náuticas. El agente de Perú declaró formalmente, en representación de su Gobierno, que la expresión* ***'dominio marítimo'*** *que se encuentra en la Constitución [peruana] es utilizada de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982. La Corte toma nota de esta declaración que manifiesta una vinculación formal de Perú"* [las cursivas y negritas son mías][10].

En consecuencia, corresponde precisar que el contenido de la tesis peruana del dominio marítimo se fundamenta según la más estricta interpretación del concepto por la doctrina nacional actual, en razón a la preferente aplicación del derecho consuetudinario internacional, tras la aceptación por norma de costumbre que recoge de la norma convencional, que define espacios marítimos con carácter vinculante para los Estados parte de un tratado al cual todavía el Estado peruano no se adhiere.

Corresponde, asimismo, una interpretación más amplia del concepto de dominio marítimo respecto de su utilización por la costumbre de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención del Mar, conforme declaración manifiesta de una vinculación formal del Estado

10 CORTE INTERAMERICANA DE JUSTICIA. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders Case Concerning Maritime Dispute (Peru v. Chile). Enero de 2014, pp. 116-117. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf

al derecho internacional positivo, siempre que sin ser parte de la Convención el Estado decide, por acto unilateral, la práctica de tal norma positiva por convicción jurídica y sin objeción alguna.

"... la tesis peruana del dominio marítimo se fundamenta según la más estricta interpretación del concepto por la doctrina nacional actual,..."

Asimismo, cabe señalar que en un extremo está la citada norma convencional referida a espacios marítimos y en otro extremo está la expresión de soberanía nacional que adopte las precisiones de jurisdicción consideradas más adecuadas, en concordancia con el derecho internacional para su validez jurídica. En suma, se definen espacios marítimos, pero faltan precisar contenidos de soberanía y jurisdicción sobre ellos.

El derecho internacional positivo determinado por acto unilateral del Estado, que es otra fuente del derecho internacional público, es vinculante mediante la aprobación de disposiciones convencionales o por la práctica del Estado, que puede optar por abandonar una norma consuetudinaria en desarrollo, siempre que la prueba de su objeción sea clara y oportuna. De lo contrario la vinculación a la norma consuetudinaria vigente es presumible y válida para el derecho internacional.

Conclusiones

Han transcurrido más de siete periodos de Gobiernos democráticos en el país desde la firma abierta a la Convemar sin que el Perú se adhiera a dicho tratado multilateral. Se han aplicado en este periodo los preceptos constitucionales y se ha seguido por costumbre lo dispuesto en el artículo 310 de la propia norma convencional, que posibilita declaraciones, manifestaciones o enunciados que permitan a cualquier país armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convemar, siempre que ellas no excluyan o modifiquen los efectos jurídicos correspondientes.

De igual forma, durante este periodo se ha configurado en la práctica una política de Estado por la opción preferente que privilegia el derecho internacional positivo de normas consuetudinarias del derecho internacional público, recogidas o no en la Convemar, así como en cualquier otro tratado o acuerdo internacional no ratificado por el Perú, que resultan ser

vinculantes al Estado por sustentarse en la costumbre como fuente del derecho internacional público, conforme se fundamenta en el fallo de la Corte Internacional de Justicia por el diferendo marítimo, así como por fallos de tribunales internacionales que sancionan normas consuetudinarias de los Estados.

> "... se ha configurado en la práctica una política de Estado por la opción preferente que privilegia el Derecho internacional positivo de normas consuetudinarias del Derecho internacional público,..."

Así mismo, durante este período se ha configurado en la práctica una política de Estado por la opción preferente que privilegia el Derecho internacional positivo de normas consuetudinarias del Derecho internacional público, recogidas o no en la Convemar, así como en cualquier otro tratado o acuerdo internacional no ratificado por el Perú, que resultan ser vinculantes al Estado por sustentarse en la costumbre como fuente del Derecho internacional público, conforme se fundamenta en el fallo de la CIJ por el diferendo marítimo, así como por fallos de tribunales internacionales que sancionan normas consuetudinarias de los Estados.

Recomendación

Cabe que las instituciones del país contribuyan académica y culturalmente con afianzar la tesis del dominio marítimo en el ámbito nacional, por su trascendencia a la comunidad internacional que sigue atenta esperando una definición clara y oportuna de dicha figura jurídica por parte del propio Estado que la sostiene, así como por contribuir al desarrollo de una doctrina marítima nacional como fuente del derecho y del conocimiento de las ciencias marítimas.

Bibliografía

- ALTUVE-FEBRES, Fernán. Conveniencia de la adhesión del Perú a la Convención del Mar. 2013. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://forogeomaritimo.blogspot.pe/2013/07/convemar-mar-territorial-y-dominio.html
- BÁKULA, Juan. *El dominio marítimo del Perú*. Lima: Fundación M. J. Bustamante de la Fuente. 1985, p. 153.
- BROUSSET, Jorge. La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico. En: *Revista de Marina*, 2013. Año 106, nro. 2, pp. 23-38.
- BUSTAMANTE, José Luis. Prólogo de la Historia Marítima del Perú. En: *El mar: gran personaje*. Tomo I, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977.
- CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución política del Perú. 1993. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucion1993-01.pdf
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Decreto Supremo 781 del 1 de agosto de 1947. [Consulta: 7 de abril de 2018]. Disponible en: http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/2008/seguimiento-demandaperuana/documentos/DECRETOSUPREMO781.pdf
- CONVEMAR. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1982. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- CORTE INTERAMERICANA DE JUSTICIA. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders Case Concerning Maritime Dispute (Peru v. Chile). Enero de 2014. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf
- DOIG, Jean Jesu. *Apuntes de doctrina marítima*. Callao: Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. 2014.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: CEEM. 2016.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. (2015). El Fallo de la Corte Internacional de Justicia, 27 Enero 2014: Traducción No Oficial del Ministerio de RREE del Perú. En: *Delimitación marítima entre el Perú y Chile ante la Corte Internacional de Justicia*. Tomo IV. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2015, pp. 23-131. [Consulta 25 de marzo de 2018].
- Disponible en: http://www.rree.gob.pe/temas/Documents/Fallo_traduccion_no_oficial_de_la_CIJ_%28espanol%29.pdf
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAD. Naciones Unidas. Informe Anual del secretario general del 5 de octubre de 1998. Oceans and the law of the sea: report of the Secretary-General. A/53/456. Nueva York: ONU. 1998. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N98/291/25/PDF/N9829125.pdf?OpenElement
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española*. 2014. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: http://dle.rae.es/?w=diccionario
- RODRÍGUEZ, Héctor y otros. (2017). "Seguridad integral marítima, un reto estratégico". En Escuela Superior de Guerra - Colombia. Seguridad marítima, retos y amenazas. Bogotá: Comercializadora COMSILA SAS, pp. 9-43.
- WIKIPEDIA. (2018). Enciclopedia libre. Consulta 8/4/2018. https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada



Todo Estado tiene intereses nacionales, y para asegurar los mismos, se establecen propósitos o metas, conocidos como objetivos nacionales.

Planeamiento estratégico por capacidades y su relación con el presupuesto

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



RESUMEN
Frente al nuevo orden mundial se vienen presentando nuevas amenazas que los Estados, a través de sus Fuerzas Armadas tendrán que afrontar, lo que supone disponer de una fuerza moderna, en constante desarrollo, dotada de las capacidades militares necesarias para disuadir o neutralizar cualquier amenaza. Estas capacidades se agrupan en áreas de capacidad que, definidas en forma genérica, reúnen aquellas capacidades afines conformando una cartera de capacidades militares.
La capacidad militar resulta ser la habilidad resultante de la integración de un conjunto de factores y de procedimientos operativos para lograr un efecto militar, a fin de conseguir un objetivo en el nivel de la conducción militar establecido, en cumplimiento de los roles estratégicos.
Ahora bien, el proceso de planeamiento dará respuesta a las situaciones que se presentarán en los escenarios futuros, teniendo en consideración los aspectos de índole político-estratégico, en función de los objetivos nacionales, de ahí la relevancia de definir las capacidades militares como aquellas facultades o cualidades que deben poseer las Fuerzas Armadas, y que son necesarias para aplicar correctamente en el ámbito militar las políticas de Defensa, siempre en equilibrio con el marco presupuestal en seguridad y defensa, articulando e interoperando los esfuerzos militares en la acción conjunta de las tres instituciones armadas.

PALABRAS CLAVE
Capacidades militares, Planeamiento Estrategico, Objetivos Nacionales, Políticas de Defensa.

ABSTRACT
Face to the new world order new threats are appearing which the States, through their Armed Forces will have to confront, which supposes to count on a modern force, in constant development, equipped with the necessary military capacities to deter or to neutralize any threat. These capacities are grouped in capacity areas that, defined in a generic form, gather those compatible capacities making up a portfolio of military capacities. The military capacity turns out to be the resulting ability of the integration of a set of factors and operational procedures to obtain a military effect, in order to get an objective in the level of the established military conduction, in accordance with the strategic rolls.

Meanwhile, the planning process will give the answer to the situations that will appear in future stages, having in consideration the aspects of political-strategic nature, regarding the national goals, from there the importance of defining the military capacities like those powers or qualities that the Armed Forces must possess, and that are necessary to apply properly in the military scope of the Defense policies, always in balance with the budgetary frame in security and defense, articulating and interoperating the military efforts in the joint action of the three military institutions.

KEYWORDS
Military capacities, strategic planning, national objectives, defense policies..

• Artículo recibido el 14 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2018

Es preciso partir de la premisa que todo Estado tiene intereses nacionales, y para asegurar los mismos, se establecen propósitos o metas, conocidos como objetivos nacionales, los mismos que son variables en el tiempo y están sujetos a riesgos y amenazas que son propias del contexto de cada Estado y su interacción con el entorno internacional.

En tal sentido, a efectos de cumplir con los referidos objetivos, se implementan políticas públicas que están articuladas a la Política de Defensa Nacional, cuyo fin es orientar la selección, preparación y utilización de los medios del Estado para la obtención y mantenimiento de la Seguridad Nacional, tanto en el frente externo como en el frente interno.

En ese contexto, al plantearnos la interrogante: ¿por qué planeamos por capacidades?, resulta evidente que, frente al nuevo orden mundial, se vienen presentando nuevas amenazas que los Estados, a través de sus Fuerzas Armadas tendrán que afrontar, lo que supone disponer de una fuerza moderna, en constante desarrollo, dotada de las capacidades militares necesarias para disuadir o neutralizar cualquier amenaza. Estas capacidades se agrupan en áreas de capacidad que, definidas en forma genérica, reúnen aquellas capacidades afines conformando una cartera de capacidades militares.

Asimismo, para Ramírez (2015)[1], la capacidad militar viene a ser la aptitud que posee una Fuerza Militar para realizar una operación determinada, en un escenario y tiempo específico, frente a un adversario potencial, cuyo efecto contribuye al logro de un objetivo en un nivel de la conducción militar establecido. Por lo que sigue, por capacidad militar conjunta, se puede inferir como la cualidad de una Fuerza Militar para realizar una operación determinada utilizando eficientemente los componentes militares, con la finalidad de conseguir un objetivo en el nivel de la conducción militar establecido, en cumplimiento de los roles estratégicos.

De modo que, la capacidad militar constituye *per se*, la acción combinada de múltiples factores orientados a conseguir un determinado efecto militar. La sinergia que surge de la forma en cómo se combinan y se aplican, permitirá lograr el efecto deseado. A su vez, los objetivos de la capacidad militar tendrán por objeto describir de manera específica los efectos operacionales que las Fuerzas Armadas necesitarán para alcanzar y cumplir las misiones asignadas; a su vez, los indicadores constituyen una herramienta de control que permitirá expresar cualitativa o cuantitativamente las características, comportamiento o

1. Guillermo Ramírez, Investigador del Centro de Estudios Estratégicos de la Academia de Guerra de Chile. Artículo Web. El Provincial. Opinión: "Capacidad Militar", de fecha 25 de junio del 2015.



fenómenos de la realidad que requerimos o pretendemos alcanzar en dicha capacidad, comparando su comportamiento en el tiempo.

En esa misma línea, el Planeamiento Estratégico por Capacidades implica un diseño y magnitud de las fuerzas que satisfaga las capacidades necesarias que permitan reducir o anular aquellas amenazas identificadas, asegurando un nivel coherente, razonable, creíble y sustentable de Defensa. En consecuencia, este proceso abarca una planificación compleja que requiere de un análisis profundo con un enfoque en los recursos disponibles, es decir, poder diseñar una fuerza que sea presupuestalmente viable.

En base a lo anterior, el Planeamiento Estratégico por Capacidades permite consolidar y mejorar el proceso en el planeamiento propiamente dicho; al igual que conseguir una mayor coordinación de esfuerzos entre los organismos responsables de forma articulada y sinérgica, impulsando el desarrollo de herramientas que coadyuven a un mejor seguimiento de los procesos que se llevan a cabo, lo que redunda en una economía de recursos; así como, en establecer una organización de la fuerzas acorde a las capacidades necesarias, comprometiendo al nivel político como parte de la Estrategia Nacional.

En ese orden de ideas, para determinar las capacidades fundamentales y el diseño de la fuerza, es necesario llevar a cabo un análisis de escenarios mediante estudios prospectivos, que determinen el análisis de los riesgos previsibles y, definir cuáles serán las amenazas a enfrentar. En consecuencia, relacionar las capacidades con dichas amenazas, conllevará a establecer una propuesta de la estructura y diseño de la fuerza que se requiere.

Villacis (2014)[2] sostiene que, la planificación prospectiva, al utilizar los escenarios para visualizar los diferentes futuros, constituye una herramienta indispensable para la determinación de las capacidades militares. Por consiguiente, se infiere que, la importancia de los escenarios radica en que así no sean precisos y/o exactos lo que sucederá en el futuro, sirven para hacer deducciones lógicas que den una coherencia creíble al conjunto de capacidades requeridas.

Para León Rabines (2016)[3], el producto de la prospectiva exploratoria, son los posibles escenarios que tienen probabilidad de materializarse y contienen amenazas o riesgos que impactan en diferentes medidas a los objetos referentes que queremos proteger.

De esta forma, este proceso de planeamiento dará respuesta a las situaciones que se presentarán en los escenarios futuros. No obstante, no deberá estar enfocado a determinar los medios necesarios para un tipo de situación, crisis o misión específica; sino que, deberá contemplar un escenario más amplio y dirigido a la obtención de las capacidades necesarias que abarquen un alto espectro de dicho escenario planteado, identificando las amenazas más relevantes, a fin de que la ejecución del planeamiento sea eficiente.



2. David Xavier Villacis Pazos. PhD en Administración en la Fundación Getulio Vargas de Río de Janeiro, Brasil. Master en Seguridad y Desarrollo en el Instituto de Altos Estudios Nacionales en Quito, Ecuador. Especialista en Pensamiento Estratégico y Prospectiva en la Universidad Externado en Bogotá, Colombia.
3. Vicealmirante en situación de retiro, Humberto León Rabines Gironda. Revisión de las Políticas de Seguridad Nacional. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval-2016, p. 107.

Hay que agregar que, dentro de la planificación de desarrollo de fuerzas, se debe tener en consideración los aspectos de índole político-estratégico, en función de los objetivos nacionales, de ahí la relevancia de definir las capacidades estratégicas como aquellas facultades o cualidades que deben poseer las Fuerzas Armadas, y que son necesarias para aplicar correctamente en el ámbito militar las políticas de Defensa.

De manera que, en base a las nuevas amenazas y riesgos, el Estado peruano promueve sus políticas de Seguridad y Defensa Nacional, las mismas que principalmente involucran a sus Fuerzas Armadas, asignándoles roles que cumplir, desarrollando éstas sus propias capacidades que deben estar alineadas a las capacidades militares del Ministerio de Defensa, a través del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas para el cumplimiento de los objetivos en función a las políticas dadas.

Un Planeamiento por Capacidades no se hará frente a ningún posible agresor en concreto, sino seleccionando las capacidades necesarias para combatir con garantías en un espectro más amplio de operaciones, cuyos escenarios atenten contra nuestros intereses nacionales. Es evidente que, se trata de combinar factores como las nuevas tecnologías, el nuevo entorno estratégico, orden mundial, la globalización, los nuevos retos y misiones, y el ahora difícil marco presupuestal, que permita articular e interoperar los esfuerzos militares en la acción conjunta de las tres instituciones armadas, con el fin de proporcionar al planeamiento los recursos y criterios de priorización de capacidades desde una visión conjunta.

Adicionalmente, resulta deseable que todo proceso de Planeamiento para la Defensa Nacional, descanse tanto en la consecución de los objetivos de capacidades militares; así como en una ley presupuestaria que garantice los recursos para la Defensa Nacional. Actualmente nuestro país tiene dos fuentes económicas para los gastos en Defensa, la primera es la determinada por el presupuesto otorgado por la Constitución Política de 1993 en su artículo 170, y la segunda por el Fondo para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional creado en diciembre de 2004, mediante Ley 28455.

Asimismo, a partir del año de 1928, las Constituciones Políticas de nuestro país contienen una definición sobre la finalidad de las Fuerzas Armadas; en ese sentido, permite a las instituciones armadas determinar su propia misión, lo que ha servido como base para el desarrollo del Planeamiento Estratégico Operativo (PEO), el cual es concurrente con el Planeamiento Estratégico Administrativo

(PEA) en materia económico presupuestal, lo que su vez, ha permitido establecer un modelo de planeamiento, programación y presupuesto para atender los aspectos propios de las demandas sociales del personal de las instituciones armadas, tales como, remuneraciones, pensiones, obligaciones sociales y aspectos logísticos.

Conviene destacar que, en un sentido algo más abstracto, es necesario precisar que la razón de ser del bien público "Defensa Nacional", es el de asegurar las condiciones de paz y seguridad que permitan que la sociedad se desarrolle libremente, sin amenazas que vulneren la continuidad del Estado,…

De otro lado, en nuestro país continúa la tendencia a considerar a la Defensa Nacional y a la Seguridad Interna como aplicación de conceptos similares; no obstante, si bien ambos conceptos son complementarios, a su vez son excluyentes; lo que ha generado que, en materia de Planificación Presupuestal del Estado, sobre todo en la ley de presupuesto, se considere en forma conjunta a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional dentro de una misma categoría presupuestal.

Palomino (2004)[4], explica que el proceso de reestructuración integral de las Fuerzas Armadas en el Perú, representa una oportunidad para que la sociedad peruana en su conjunto, a través de sus fuerzas políticas, sectores académicos e investigadores, realicen un análisis de las políticas de la Defensa Nacional, en términos económicos y presupuestales; así como, el valor agregado que éstas aportan al País, precisando que además de proporcionar el bien público "Defensa", son partícipes como agentes de la economía nacional, al igual que otros sectores por medio de sus gastos, inversiones, ahorros y empleo de recursos humanos calificados.

En adición a ello, Palomino (2004)[5] indica que dentro del proceso de modernización y reequipamiento en el que las Fuerzas Armadas están involucradas, con el fin de legitimar las adquisiciones que se realicen, éstas deberían ejecutarse incorporando sistemas de compensación directas y/o indirectas a través de los denominados offset, lo cual coadyuvaría en la aceptabilidad social, involucrando valores agregados en las adquisiciones.

Conviene destacar que, en un sentido algo más abstracto, es necesario precisar que la razón de ser del bien público "Defensa Nacional", es el de asegurar las condiciones de paz y seguridad que permitan que la sociedad se desarrolle

4. Contralmirante en situación de retiro, Fernando Palomino Milla. Master en Defensa y Seguridad Hemisférica por la Universidad del Salvador, Washington D.C. "Economía para la Defensa Nacional, una aproximación al caso peruano", pp. 26-27.
5. Ibidem, p.83.

libremente, sin amenazas que vulneren la continuidad del Estado, de manera que exista un clima de estabilidad que permita el florecimiento de las actividades económicas. Por lo tanto, Palomino (2005)[6], sostiene que el valor social de la Defensa Nacional, es decir su capacidad inherente en garantizar la paz, en otras palabras, el valor agregado que ofrece al quehacer nacional en término de Desarrollo Nacional, lamentablemente no se encuentra arraigado en nuestras sociedades y evidentemente en algunos sectores de la burocracia estatal, en especial en aquellos que tienen trascendental importancia en la toma de decisiones en materia presupuestal.

Ahora bien, la composición estructural del Presupuesto de la Defensa Nacional en el país, resulta en la práctica del consenso político que gira en torno a la asignación presupuestal anual, y que se define proporcionalmente del Presupuesto General de la Republica, donde se incluyen los gastos fijos de naturaleza rígida que son ineludibles (remuneraciones, salarios, pensiones; así como aquellos gastos de funcionamiento de carácter administrativo, que corresponden a los servicios esenciales de las dependencias militares), y aquellos gastos variables destinados para el cumplimiento del mandato constitucional.

Del análisis estructural del Presupuesto de la Defensa Nacional del Perú, se desprende que el mismo está en relación directa al grado de percepción de las amenazas que se experimentan, cuyos costos para disponer de los mecanismos de disuasión, deberán estar debidamente cuantificados, como parte de un orden lógico en materia económica; sin embargo, en la realidad no es así, las asignaciones están en razón directa al grado de prioridad de estos gastos y de la disponibilidad de recursos por parte del Tesoro Público.

Reflexiones finales

Sin llegar a conocer a ciencia cierta en detalle cómo serán los conflictos en los que nos veremos comprometidos, se identifican las capacidades necesarias para reaccionar ante ellos de forma que se mejore la adaptación de las Fuerzas Armadas. Esto supone, dar prioridad a la polivalencia sobre la especialización a maximizar los planeamientos en lugar de tratar de optimizarlos, considerando la modularidad y la interoperabilidad, explorando escenarios alternativos frente a los escenarios más probables y latentes que pudieran afectar nuestros intereses nacionales.

6. Contralmirante en situación de retiro, Fernando Palomino Milla. Master en Defensa y Seguridad Hemisférica por la Universidad del Salvador, Washington D.C. “Gastos de Defensa: una propuesta de homologación en la Región”, p.80.

La finalidad de estructurar el diseño de fuerzas, radicará en adecuar, optimizar o desarrollar las capacidades militares para cumplir con los objetivos de la Defensa Nacional. Dicha estructura de fuerza deberá asegurar entonces una capacidad militar efectiva, eficiente, económicamente viable, y que satisfaga las necesidades de Defensa del país en los próximos 20, 30 y 40 años.

Las Fuerzas Armadas para el cumplimiento de su misión constitucional, requieren recursos presupuestales para renovar sus plataformas de valor miliar; así como llevar a cabo los procesos de modernización y mantenimiento, y es ahí donde surge la conflictividad, creándose un dilema, debido a que los recursos presupuestales para educación, salud, transporte, saneamiento, justicia social entre otros, restan posibilidades para la Defensa Nacional.

En efecto, queda claro que el desarrollo y justica social de un país es indiscutible, cuyo peso específico es mayor que las adquisiciones militares; sin embargo, si dentro de las hipótesis de guerra y/o conflicto se determina que existen posibilidades no deseadas, estaríamos ante la amenaza de perder parte de nuestros recursos, por ende, tampoco se lograría del desarrollo deseado; entonces, es de suma preocupación comprender la relación existente entre Seguridad de la Nación y el Sistema de Defensa Nacional.

Tal vez el modelo de ley presupuestaria plurianual para la Defensa Nacional, serviría en nuestro país para temas de adquisiciones militares, entre otros, en relación al planeamiento por capacidades, la conexión entre el presupuesto y planeamiento resulta relevante, toda vez que se sintonice que "el presupuesto es el reflejo financiero del plan".

Análogamente, la programación plurianual y la dualidad de fuentes de financiamiento se producen en muchos lugares y con coyunturas políticas mundo adelante. La realidad es que siempre es complicado conseguir recursos y es igualmente cierto que los recursos son escasos por definición. Por ello, aparecen figuras presupuestarias creativas, a veces complejas que al final sirven para aunar esfuerzos y dotar a las Fuerzas Armadas de los recursos necesarios que permitan formar un modelo positivo. En opinión del suscrito, no creo que haya un modelo único ni uno mejor, sencillamente hay situaciones diferentes y en un mundo que cambia aceleradamente, las soluciones de hoy pueden no valer para mañana.

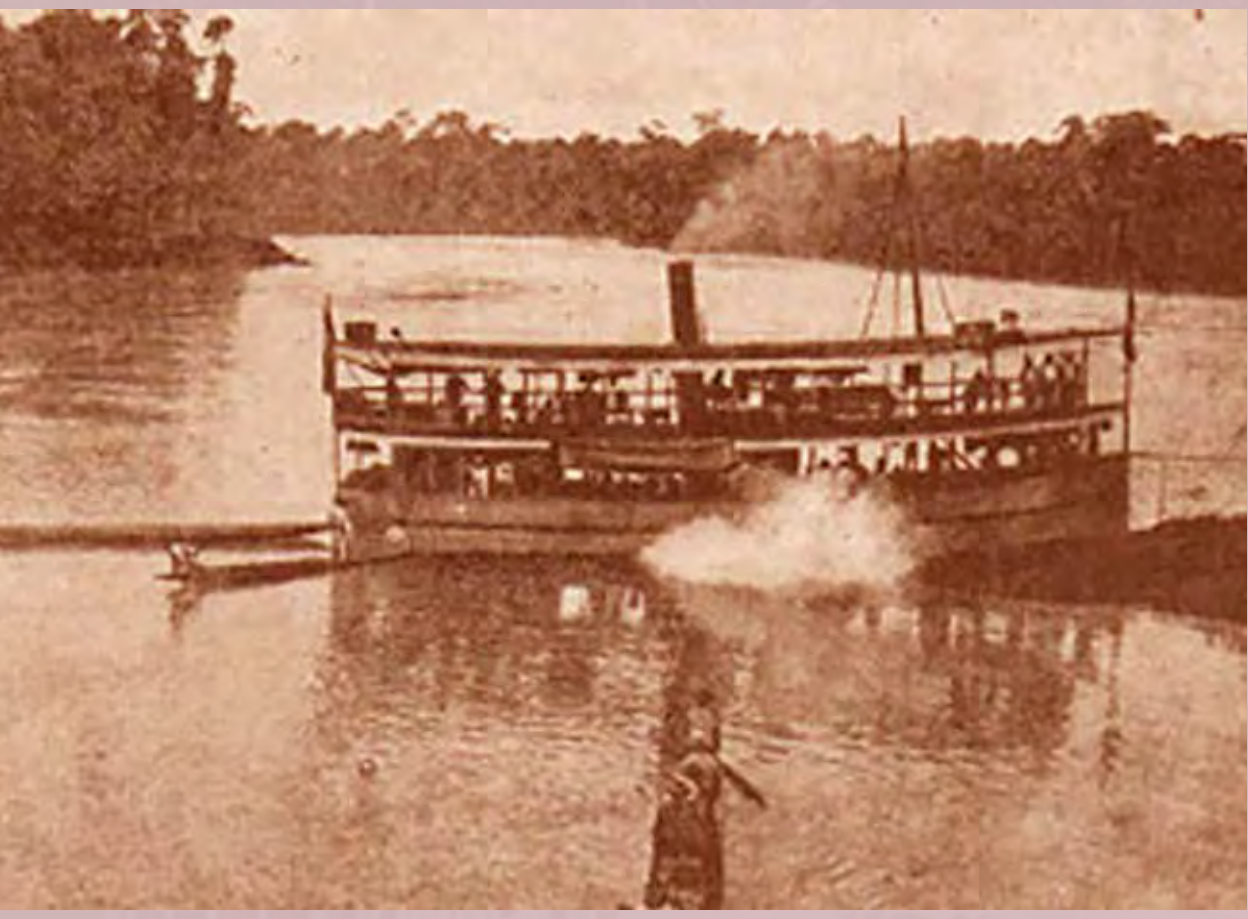
Entonces, en un sentido más profundo, la relación entre el Planeamiento Estratégico por Capacidades y el presupuesto, debe interiorizarse como una

inversión en la Seguridad y Defensa Nacional, donde la provisión y gestión presupuestaria para tal fin, constituyen componentes primordiales para garantizar la Defensa como función pública de la sociedad, bajo una conducción política responsable por parte del ejecutivo.

Finalmente, la Estrategia de Seguridad Nacional dentro de un contexto general, basándose en un enfoque multidimensional en que todos los instrumentos disponibles del Estado se organizan para ser empleados de forma articulada y sinérgica, conllevará a que se doten a los Fuerzas Armadas de las capacidades y recursos necesarios que permitan alcanzar los objetivos que aseguren la satisfacción general de las necesidades permanentes del Estado y sus componentes; por lo cual, precisaríamos que no hay seguridad sin desarrollo, ni desarrollo sin seguridad.

Bibliografía

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Curso Avanzado en Seguridad, Defensa y Estrategia (2017). *"Relaciones entre la Política de Seguridad Nacional y las estructuras y sistemas políticos. Caso Regional"*. Pdf.
- León Rabines (2016). *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. "Revisión de las Políticas de Seguridad Nacional"*. Edición: Febrero del 2017.
- Ley Nro. 28455 (2004). *"Ley que crea el Fondo para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional"*, Recuperado de ww.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2016/08/14_LeyN_28455_Ley_que_crea_el_Fondo_para_las_Fuerzas_Armadas_y_Policía_Nacional.pdf
- Libro Blanco de la Defensa Nacional (2005). *"Política de Estado para la Seguridad y Defensa Nacional"*. Recuperado de: https://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo_lll.pdf.
- Palomino, F. (2004). *"Economía de la Defensa Nacional, una aproximación al caso peruano"*. Serie: Democracia Nro. 10. Comisión Andina de juristas y Ministerio de Defensa. Primera edición, Lima, Perú.
- Palomino, F. (2005). *"Gastos de Defensa: Una propuesta de homologación en la Región"*. Tesis para optar al Título de Master en Defensa y Seguridad Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa, Washington D.C, EEUU. Recuperado de http://www.resdal.org/producciones-miembros/palomino-milla-tesis.pdf.
- Ramírez, G. (2015). *"Opinión: Capacidad Militar"*. Artículo Web. El Provincial, de fecha 25 de junio del 2015. Recuperado de http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cjPU-o0_MgYJ:elprovincial.cl/2015/06/25/opinion-capacidad-militar/+&cd=2&hl=es-419&ct=clnk&gl=pe
- Villacis, D. (2014). *"La Planificación Estratégica como una Herramienta de Apoyo para determinar Capacidades Militares"*. Revista Política y Estratégica Nro. 124-2014. Recuperado de file:///C:/Users/Intel/Downloads/Dialnet-LaPlanificacionEstrategicaComoUnaHerramientaDeApoy-5030739.pdf



Lancha *Cahuapanas* en el río Amazonas, alrededor de 1900.

Lancha de guerra *Cahuapanas*, ave fénix de la Amazonía

Capitán de Navío CG José Antonio Kukurelo Villalobos
Oficial de Marina en actividad, calificado en Guerra de Superficie. Licenciado en Ciencias Marítimas Navales y magíster en Dirección Estratégica de Recursos Humanos con doble acreditación de la Escuela de Negocios de España (EOI) y la Universidad de Ciencias Aplicadas (UPC). Egresado del Programa Académico de Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval, y del Programa de Maestría de Estudios Estratégicos del Instituto Superior Naval de la Armada de Argentina. Se desempeña como jefe del Departamento de Personal Superior de la Dirección de Administración de Personal de la Marina.



RESUMEN
La abundante riqueza de nuestra historia muchas veces nos hace descubrir fascinantes historias, como la que se relata a continuación, y que forman parte de nuestro legado naval en la historia de nuestra patria. En este caso en particular, se trata de nuestro legado en la presencia en la Amazonía, que ya cuenta con 154 años desde la llegada de los primeros buques a Iquitos, un 5 de enero de 1864, y otros tantos más desde nuestra participación en las campañas de expedición por los numerosos ríos de la selva desde 1830.

PALABRAS CLAVE
Cahuapanas, Amazonía, Óscar Mavila Ruiz, Pedro Portillo, Loreto.

ABSTRACT
The abundant wealth of our history many times makes us discover fascinating stories, like the ones related below, and that form up part of our naval legacy in the history of our homeland. In this case in particular, one is our legacy in the presence of the Amazon that already counts on 154 years from the arrival of the first ships to Iquitos, on January 5, 1864, and some others from our participation in the campaigns of expedition by the numerous rivers of the jungle since 1830.

KEYWORDS
Cahuapanas, Amazonia, Óscar Mavila Ruiz, Pedro Portillo, Loreto.

La lancha de guerra *Cahuapanas* llegó a nuestra Amazonía en 1894. Fue construida en Francia en los astilleros Claparède Frères en 1876. Tenía un desplazamiento estándar de 30 toneladas, una eslora de 19,81 metros, una manga de 3,81 metros y un calado de 1,06 metros. La máquina principal era operada a vapor a través de un caldero. Fue consignada a sus armadores (Vigil Ruiz y Cía.) y adquirida por la Prefectura del departamento de Loreto. Debe su nombre a un río de unos 550 kilómetros de longitud que desemboca en el Marañón, ubicado en la provincia del Dátem del Marañón, departamento de Loreto.

• Artículo recibido el 10 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 16 de marzo de 2018

"La *Cahuapanas* y la *América*, por ejemplo, se desempeñaron en el Servicio de Correos establecido por decreto el 10 de setiembre del 1898. La *Cahuapanas* cubrió la ruta entre Puerto Bermúdez y Contamana, y la *América*, desde ese punto hasta Iquitos".

De igual manera, en 1895 llegó la lancha *América*[1], de construcción norteamericana. Ambas naves se unen a la lancha *Francisco Pizarro*, construida en 1890, y la *Iquitos*, construida en 1875, ambas de construcción francesa, y la lancha *Urubamba*, antiguamente llamada *Onga* y llegada en 1887. Todas conformaron la flotilla de lanchas de la Amazonía hacia los años 1895-1900, y desempeñaron diversas misiones y encomiendas. La *Cahuapanas* y la *América*, por ejemplo, se desempeñaron en el Servicio de Correos establecido por decreto el 10 de setiembre del 1898. La *Cahuapanas* cubrió la ruta entre Puerto Bermúdez y Contamana, y la *América*, desde ese punto hasta Iquitos. Posteriormente, en 1899, se designó a la *Cahuapanas* la ruta de correos de Masisea a Iquitos en forma semanal, y en 1901, el correo entre Carvajal y Puerto Bermúdez. Este servicio no era ejercido por oficiales de Marina, sino por prácticos de la zona.

Esta consideración de entregar las lanchas a arrendatarios y el poco interés del Gobierno de aquella época por el desarrollo de la Amazonía y la potenciación de las unidades fluviales, sumado al desastre económico posterior a la Guerra del Pacífico, hicieron que la flotilla cayera en un estado de conservación deplorable. En palabras del ilustre alférez de fragata Óscar Mavila Ruiz, "las lanchas que el Gobierno tiene para su servicio en los ríos del oriente son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal a que estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes, menos aún como de guerra, a tal extremo que, lejos de hacer respetar al Gobierno, son objeto de burla y desprecio. Para dar una idea de su disposición, basta decir que el comandante vive en promiscuidad con los marineros por lo reducido del espacio, resultando de ahí comprometidos el respeto y la disciplina militar que debe existir en las fuerzas regulares, siendo el primer paso que debe darse el de rematar todo el material existente, y con el producto y algo más que se agregue, adquirir lanchas aparentes para el resguardo de nuestra soberanía en esta sección de nuestro territorio"[2].

1. Esta nave fue a la anterior cañonera del mismo nombre construida en Gran Bretaña en 1904.
2. CASARETTO, Fernando. La odisea Amazónica, 1864 - 2015. Lima: Marina de Guerra del Perú. p. 129.



Esta es la fotografía más antigua conocida de la *Cahuapanas* en el río Amazonas, alrededor de 1900.

Combate de Angoteros

Debido a que la definición de Fronteras entre ambos paises se haballa aún pendiente, en 1903, las Cancillerías de Lima y Quito acordaron que ninguna de las dos naciones debía pasar de la boca del Aguarico, afluente del Napo, por lo cual se establecieron las guarniciones militares correspondientes en las zonas acordadas. Sin embargo, por razones de salubridad, las fuerzas peruanas retrocedieron sus frentes para situarse entre la desembocadura de los rios Santa María y el Curaray. Las fuerzas militares ecuatorianas se aprovecharon de esta situación para invadir territorio peruano y tomar posiciones cerca del puerto de Angoteros.

Al conocer el problema, el prefecto de Loreto, coronel Pedro Portillo, ofició a los jefes de las fuerzas ecuatorianas y ordenó a la guarnición peruana que efectuara la notificación de retiro a las tropas invasoras y, si era preciso, se hiciera con el uso de las armas. Recomendó al comandante de la lancha de guerra *Cahuapanas*, el entonces alférez de fragata Óscar Mavila Ruiz, cuya embarcación estaba estacionada en el Curaray, que agotara todos los medios disponibles para persuadir al invasor a retirarse.

Los peruanos contaban con 20 soldados de línea al mando del capitán Juan Francisco Chávez Valdivia, mas 15 loretanos de la lancha *Cahuapanas*. Obedeciendo las órdenes recibidas, el alférez de fragata Mavila Ruiz se presentó con su embarcación el 26 de junio de 1903 en Angoteros. La zona era ocupada por el destacamento ecuatoriano comandado por el sargento mayor Bermúdez y constaba de veinte soldados de línea, más algunos empleados e inspectores de aduanas de Aguarico desplegados con las fuerzas invasoras. La presencia de las fuerzas peruanas originó que las fuerzas al mando del sargento mayor Bermúdez decidieran atacarlo sin más trámites con su gente apostada en las márgenes del río. Así, hicieron fuego sobre la *Cahuapanas*, la cual, hábilmente comandada, hizo maniobras para dirigirse a toda máquina a un recodo del río que le permitía protegerse y desembarcar la tropa de abordo a unos 800 metros de distancia.

Las fuerzas ecuatorianas desplegadas en tierra, desde una mejor disposición, avanzaron en dirección a la *Cahuapanas*. El sargento mayor Bermúdez quedó tan cerca de la nave que el alférez de fragata Mavila Ruiz pudo distinguirlo y a viva voz lo invitó a pasar a bordo para conferenciar, a fin de evitar un combate escandaloso entre ambas fuerzas. Como respuesta, Bermúdez lanzó una violenta imprecación, alzó su rifle y disparó contra Mavila Ruiz. El resto de la tropa ecuatoriana siguió la acción y descargó sus fuegos contra la *Cahuapanas*. La tripulación peruana y las tropas desembarcadas al mando del capitán Chávez respondieron el fuego y se trabó un tiroteo nutrido entre ambas fuerzas a una distancia de 100 metros.

Los disparos certeros de las fuerzas peruanas y el despliegue en tierra originó que a los 20 minutos las fuerzas ecuatorianas se replegaran. Se registraron dos muertos, tres heridos y cinco prisioneros, así como 12 fusiles y abundante munición incautada. Los peruanos no tuvieron que lamentar ninguna baja. La *Cahuapanas* se concentró en perseguir a los huidos y llegó hasta la boca del Aguarico. A su paso, apresó a los pequeños destacamentos apostados en Santa María y Torres Causana, con lo cual se dispersó totalmente a las fuerzas invasoras y se recuperó el control en el Alto Napo. El sargento mayor Bermúdez se suicidó en su campamento de Aguarico.

Al año siguiente, el prefecto Hildebrando Fuentes retomó las iniciativas de su antecesor y solicitó un dictamen a un grupo de oficiales de la Marina sobre la condición de las naves asignadas para conformar la flotilla fluvial. El dictamen fue el siguiente: "Son de apariencia poco decorosa en detestables condiciones de construcción y en pésimo estado de conservación". En su parte final, concluyó:

"La seguridad, el buen nombre y la fuerza de la nación que es necesario llevar en un momento preciso a las más remotas fronteras, como se ha comprobado con exceso, exigen barcos con condiciones militares y marineras adecuadas a la navegación fluvial, y nosotros, jefes y oficiales de nuestra Armada, con fe en el grandioso futuro de esta región y con clara visión de las responsabilidades que nos comprende, se lo pedimos muy encarecidamente al Supremo Gobierno, en nombre de los sagrados intereses del país"[3].

En este informe se detalla el estado de conservación de la lancha de guerra *Cahuapanas*, que dice a la letra lo siguiente: "Esta lancha construida en Europa, y que por su pésima estabilidad fue vendida al Estado, se encuentra en malas condiciones. Su cubierta principal, completamente azumagada por el óxido, deja pasar el agua que penetra sus bodegas dañando lo que va en ellas. Su casco [presenta] varias abolladuras a consecuencia de los choques con las rocas del Pachitea, y bajo la máquina, dos rajaduras que han sido cubiertas con cemento armado. Su máquina se encuentra en regular estado de conservación. Tiene un poder insignificante, que con dificultad puede surcar corrientes de cinco millas"[4]. Como se ve, el dictamen era casi lapidario para esta embarcación.

Con esta información certera de la situación de las embarcaciones, el prefecto Hildebrando Fuentes se decidió por la construcción en astilleros ingleses de una segunda cañonera. La primera encargada fue la *Loreto*, que se hundió frente a las costas de Irlanda en el viaje de entrega hacia nuestro país. Curiosamente, la dotación nombrada para la recepción de la nave estaba formada por el teniente primero Pedro A. Buenaño y la tripulación de la *Cahuapanas*, con lo cual esta quedaría desmembrada por su condición deplorable. La segunda fue bautizada con el nombre de *América* y llegó a nuestra Amazonía el 11 de mayo del 1905. Fue recepcionada oficialmente el 12 de agosto de 1905, luego de algunos arreglos. Asimismo, se tomó la decisión de enviar al Pará a la *Iquitos* y la *Cahuapanas*, a cargo del teniente segundo Julio A. Raygada, a fin de mejorar sus condiciones. Las reparaciones se efectuaron con éxito y se consideró que las embarcaciones durarían unos diez años más. Sin embargo, 28 años más tarde seguían en el servicio activo.

Otro bache en la historia de esta embarcación se produce en 1909, cuando en el parte de la flotilla fluvial se menciona que la lancha *Cahuapanas*, entonces desarmada, no era utilizable y por lo tanto debía ser retirada de la

3. ROMERO PINTADO, Fernando. Iquitos y la Fuerza naval de la Amazonía (1830 - 1933). Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1983. p. 104.
4. Ídem, p. 103.

lista y vendida. Siendo prefecto en 1910, don Francisco Alayza y Paz Soldán decidió una reorganización de la flotilla. El primer paso consistió en el remate de la lancha *Cahuapanas* a un precio de 300 libras peruanas. Quiso el destino que no se presentara ningún postor y que luego se diera un decreto según el cual se constituía una comisión para examinar la lancha y establecer si era posible su reparación. La comisión estuvo integrada por el capitán de puerto, el comandante de la *América*, el comandante de la lancha *Requena*, el inspector de máquinas de la *América* y los jefes de las factorías Wesche y Pereyra. La opinión final sostuvo: "Habiendo sido examinada con toda prolijidad, resulta que puede ser reparada de modo que quede expedita para el servicio y por mucho tiempo, en función de que su máquina principal y auxiliares se encuentran en perfecto estado de conservación, así como su caldera, siendo necesario la renovación total del casco"[5]. Así, en enero entró en carena y quedó expedita al siguiente mes. El costo de la reparación ascendió a las mil quinientas libras peruanas y fue comisionada hacia al Ucayali y al Marañón.



Teniente primero Numa Pompilio León, comandante de la *Cahuapanas* en 1905, participante en las comisiones mixtas con el Brasil.



Don Óscar Mavila Ruiz, comandante de la *Cahuapanas* en el combate de Angoteros, en 1903. Posteriormente fue prefecto de Loreto y luego senador.

5. Ibidem, pp. 112 - 113.

En 1916, cuando era prefecto de Loreto el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, se expidió un decreto que creaba la Compañía de Marina de la Flotilla de Loreto, destinada a proporcionar dotación a las lanchas de guerra asignadas a las diferentes comisiones del servicio.

En 1922, se produjo un nuevo empuje de modernización de la fuerza fluvial. El 10 de julio de ese año, el ministro de Marina decretó la reorganización de las fuerzas fluviales en dos dependencias: la Flotilla Fluvial de Guerra, conformada por la cañonera *América*, la cañonera *Iquitos* y la lancha de guerra *Cahuapanas*; y la Capitanía del Puerto de Iquitos. Como vemos, nuestra insigne lancha de guerra *Cahuapanas* logró sobrevivir a los embates de la naturaleza y sortear el fin que deparó el destino a las otras lanchas asignadas: los hundimientos, el desguace y la venta a terceros, que las emplearon para fines comerciales hasta su abandono.

Capítulo aparte de la vida de esta lancha fue el año 1920, durante el movimiento separatista liderado en Loreto por el capitán del Ejército Guillermo Cervantes. El capitán Cervantes instó a la fuerza fluvial a unírsele, pero esta no secundó el pronunciamiento, por lo que fuerzas leales al movimiento procedieron a tomar las lanchas asignadas a la flotilla, entre ellas la *Cahuapanas*, y las utilizaron para diversas comisiones particulares. Finalmente, las abandonaron en las riberas de los ríos durante su huida ante el aplacamiento de la revolución.

Tiempo después, en abril de 1924, se le efectuaron trabajos de reparación para continuar con su servicio y en 1926 se le asignó una caldera nueva.

En 1930, el año del conflicto con Colombia por el terreno cedido de Leticia, la flotilla fluvial estaba compuesta por la cañonera *América*, la cañonera *Napo*, y las lanchas de guerra *Iquitos*, *Coronel Portillo* y la *Cahuapanas*. Cabe mencionar como anécdota que en esos tiempos esta última lancha era denominada coloquialmente «*Charapanas*», en triste alusión a las tortugas de esta zona, las charapas, debido a su lento andar.

La lancha *Cahuapanas* en expediciones a los ríos de la Amazonía.

Entre las comisiones especiales a las que fue designada la lancha *Cahuapanas*, podemos citar los siguientes:

En setiembre de 1901, partió de Iquitos comandada por el teniente primero Pedro A. Buenaño con destino a Manaos, donde arribó el 30 de ese mes. Luego zarpó hacia el Putumayo y llegó a la boca del río el 8 de octubre. Subió hasta

el Cotuhé y aprovechó este viaje para llevar carga. Posteriormente, hizo su regreso a Iquitos, donde presentó la descripción de navegabilidad, las horas de navegación entre puertos y otra información de interés.

El 20 de octubre de ese año zarpó hacia el Alto Marañón. Llevaba a bordo al prefecto de Loreto, al coronel Pedro Portillo, al capitán de navío Eduardo Raygada y a la comitiva de la prefectura. Arribó el 1 de noviembre y posteriormente se dirigió a Santa Teresa, donde llegó el 23. El 6 de diciembre, en la zona del Shirayacu, instaló una colonia militar en el nuevo puerto denominado Meléndez, tras lo cual emprendió su retorno a la ciudad de Iquitos.

El 1 de marzo de 1902, condujo al coronel Portillo al Putumayo. Llegó a la boca del Igará-Paraná el 20 de ese mes y el 24 entró en el Yavarí. Regresó a Iquitos el 28 de abril. Posteriormente, se realizó otro viaje a la zona del Pachitea y el Yurúa. Gracias a estos periplos, el comandante Buenaño y el teniente Mavila trazaron un mapa del Amazonas, desde la boca del Putumayo hasta el Ucayali.

La embarcación también participó en las comisiones mixtas de 1905 con el Brasil, en las expediciones al Yurúa y Purús. La *Cahuapanas* se comisionó al Purús. Estuvo comandada por el teniente primero Numa Pompilio León y transportó a 22 tripulantes. La comisión alcanzó la boca del Pucani, la más al sur de la vertiente del Purús. Asimismo, participó en la campaña militar en los ríos Napo y Putumayo, como parte de la escuadrilla al mando del teniente primero Óscar Mavila Ruiz. La escuadrilla estaba compuesta por la cañonera *América* y las lanchas *Iquitos*, *Requena*, *Puno* y *Cusco*, y tenía como fin tener presencia militar en la zona contra los intereses ecuatorianos de nuestros territorios.

En 1912, luego de las reparaciones necesarias, la *Cahuapanas* realizó viajes en enero hacia el Napo, en junio por el Putumayo, en octubre al Alto Marañón y en diciembre a Puerto Bermúdez. Transportó comunicaciones y pequeños destacamentos. Luego, entre enero y febrero de 1915, fue comisionada al Tigre, Morona y el Alto Marañón, entre marzo y mayo, al Putumayo y Marañón, siempre a cargo del comandante Constante Hoyle.

Ya en 1919, la lancha fue comisionada, junto con la *28 de Julio*, para llevar a la Comisión Demarcadora de Límites Fronterizos con Brasil a Manaos. En 1922, se le encargó el recorrido por el Napo y el Curaray para transportar tropas y víveres, y hacia Puerto Bermúdez para trasladar licenciados voluntarios para el servicio militar, policías, profesores, fiscales y empleados públicos. También se hizo cargo del recorrido hacia los ríos Tigre, Morona, Corrientes, Marañón, Pastaza y Huallaga, para llevar a los comisarios nombrados para dichos puestos. De igual manera, transportó al jefe



La caseta de mando restaurada de la antigua *Cahuapanas*.

del Estado Mayor General de Marina y de la Misión Naval Americana, contralmirante Woodward, de Iquitos a Leticia.

En 1926, la *América* y la *Cahuapanas* participaron en los estudios de una comisión norteamericana sobre las plantaciones de caucho.

La *Cahuapanas* en la civilidad

No son muchos los datos que se tienen de esta lancha luego de culminar sus servicios en nuestra Armada, pero, con certeza habiendo sido dada de baja, luego de 1930 fue adquirida por Luis Felipe Morey. Bajo su propiedad, su nombre fue cambiado a M.N. *Clavero*, en reconocimiento a uno de los más famosos héroes navales de la Amazonía peruana, el del entonces teniente primero Manuel Clavero (cabe mencionar que, años después, se ratificaría póstumamente el ascenso a este héroe naval al grado de capitán de corbeta).

En 1938, tras la muerte de Morey, la antigua *Cahuapanas*, presumiblemente, volvió a la propiedad estatal y el Gobierno la puso a la venta. Así, el 17 de noviembre de 1938 se aprobó una resolución que autorizó la venta a Enrique Reátegui Álvarez por un monto de tres mil soles. En las décadas siguientes la

antigua *Cahuapanas* trabajó en los ríos cerca de Iquitos como transporte menor y barcaza de materiales. De 2007 a 2009, fue adquirida y restaurada por Amazon Eco, con el fin de utilizarla en las expediciones a la Reserva Nacional Pacaya Samiria y el río Yavarí, así como transporte científico de buque de investigación para biólogos, estudiantes y ecoturistas.

En la actualidad, esta histórica lancha de guerra, que prestó servicios en nuestra Armada y participó en combates, comisionamientos y numerosas navegaciones por nuestra Amazonía, sigue haciendo historia al convertirse en la embarcación más antigua que aún surca los ríos amazónicos. Mantiene su planta a vapor y sus elementos originales, como mérito a sus servicios militares y civiles. La *Cahuapanas* ha navegado más ríos y afluentes en la Amazonía peruana que cualquier otro buque de vapor de la flota naval, y su trayectoria rinde homenaje a todas las demás embarcaciones comisionadas a impulsar la defensa de nuestro territorio, el descubrimiento, la investigación y el desarrollo de nuestra Amazonía.



Una de las cuatro cabinas confortables en la M.N. *Clavero*.



La hoy M.N. *Clavero* restaurada por Amazon Eco como buque de investigación y turismo.

Bibliografía

- CASARETTO ALVARADO, Fernando. La odisea amazónica, 1864-2014. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2014.
- DAWN ON THE AMAZON CAPTAINS BLOG. Entrevista a Dr. Richard Bodmer [propietario de la actual lancha Clavero]. [Consulta: 21 de marzo de 2018]. Disponible en: http://dawnontheamazon.com
- HERRERA, Jenaro. *Leyendas y tradiciones de Loreto.* Iquitos: Imprenta El Oriente. 1918.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La cañonera* América. *Cien años en la Amazonía*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2005.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *Las fuerzas navales de la Marina en el nor oriente y la guerra fluvial*. Lima: s.n. 1935.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *Iquitos y la fuerza naval de la Amazonía (1830-1933)*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina. 1983.



Unidad Táctica Hovercraft con ametralladora Minigun de alta potencia de fuego.

Unidades de soporte logístico (USL) tipo Hovercraft para la Marina de Guerra del Perú

Capitán de Navío John Elías Ramírez Vega
Egresado de la Escuela Naval del Perú con el grado de alférez de fragata y calificado en Infantería de Marina e Inteligencia. Egresado del Curso Regular de Comandos del Ejército del Perú, Comando Pachacútec. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y en Gestión Pública por la Universidad ESAN. Calificado como piloto de unidades Hovercraft con certificación Type Rating. Se ha desempeñado como jefe de la Base de Patrulla Zúngaro del Batallón Ligero de Infantería de Marina N° 6, comandante de unidades operativas como el Batallón de Infantería de Marina N° 2 y el Batallón de Comandos, jefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas, jefe del VII Componente Naval del Comando Especial VRAEM y jefe del Estado Mayor de la Cuarta Zona Naval, Pucallpa. Por encargo del comandante general de Operaciones del Pacífico, en 2010 transportó las dos primeras unidades Hovercraft. Fue el primer oficial en la Marina en cubrir la ruta Pucallpa-Pichari como jefe del convoy fluvial.



RESUMEN
Desde 2011, cuando las unidades de control fluvial tipo Hovercraft iniciaron sus operaciones en el área del Comando Especial Vraem, su desempeño ha sido óptimo, al ser la escuadrilla fluvial (unidad mínima táctica) el principal medio de desplazamiento para el desarrollo de las tareas encomendadas al componente naval y con mayores logros operacionales para el Comando Especial VRAEM en la lucha contra el narcoterrorismo. Sin embargo, el acondicionamiento de dichas embarcaciones fluviales (unidades navales) para equiparlos militarmente contra un ambiente hostil, incluía adicionar placas de protección balística y equipamiento adicional, que conllevaron a incrementar pesos (tonelaje) y, con ello, limitar el transporte logístico para operaciones de mayor tiempo, al presentar inconvenientes de reabastecimiento. En ese sentido, resulta conveniente implementar unidades Hovercraft con naves de mayor capacidad para transporte de personal y carga, que solucionaría los problemas de abastecimiento al optimizar los recursos. Las unidades también serían empleadas como presencia naval en las comunidades ribereñas mediante acciones cívicas o de acción ante desastres naturales, o en las zonas costeras, a través de operaciones o apoyo en labores de cabotaje ante los desastres que anualmente ocasiona el fenómeno de El Niño.

PALABRAS CLAVE
Unidades de control fluvial, componente naval, narcoterrorismo, abastecimiento, comunidades ribereñas.

ABSTRACT
Since 2011, when the Fluvial Control Units, Hovercraft Type, started to operate in the VRAEM Special Command area, its performance has been optimal because the Fluvial Squadron (minimum tactical unit) is the main mean of displacement for the development of the tasks entrusted to the Naval Component and the one with greater VRAEM Special Command's operational achievements, in the fight against narco-terrorism. However, the conditioning of these fluvial vessels (Naval Units) to equip them militarily for a hostile environment included to add ballistic protection plates and additional equipment that led to increase the weight (tonnage) and, therefore, limit the logistic transport for longer period operations, due to replenishment problems; in this sense, it is convenient to implement Hovercraft Units with larger capacity crafts for personnel and cargo transport, which would solve supply problems by optimizing resources and also by using it for naval presence in the riparian communities, providing civic actions or actions facing natural disasters, as well as using it in coastal areas for operations or support in coastal works that are annually caused by the presence of "El Niño" phenomenon.

KEYWORDS
Fluvial Control Units, Naval Component, narco-terrorism, replenishment, riparian communities.

• Artículo recibido el 8 de febrero de 2018, aprobado para su publicación el 15 de febrero de 2018



Barcaza tradicional encallada en un banco de arena.

INTRODUCCIÓN

Desde la llegada de la Marina de Guerra del Perú a la Amazonía peruana, en 1864, el transporte de materiales y personal por la vía fluvial ha sido y seguirá siendo un gran reto para los navegantes en general y sobre todo para las unidades navales, debido principalmente a las fases de vaciante y creciente como los principales regímenes hidrológicos que presenta esta región del país.

Estas vaciantes y crecientes se convirtieron en problema para el desarrollo operacional de las unidades fluviales tipo *River Runner* y *Gamitana*, que por primera vez operaron en el área del VRAEM como parte integrante del componente naval, ya que no desarrollaron sus capacidades por verse limitadas por el accionar natural de las faces hidrológicas que ocasionaban la pérdida de motores fuera de borda y cajas de engranajes, al colisionar las hélices constantemente con fondos rocosos y palizadas. De este modo, no surtían el efecto deseado y demandaban mayor soporte logístico y, por ende, pérdidas para el Estado, motivo por el cual las unidades fueron reasignadas al área de Tumbes y Pucallpa.

Los inconvenientes encontrados en las operaciones navales por emplear unidades fluviales Tipo *River Runner* y *Gamitana* o cualquier embarcación con motores fuera de borda conllevaron a efectuar un estudio con especialistas en operaciones ribereñas e interdicción fluvial, para seleccionar un tipo de unidad





Daño a hélices por fondo bajo y rocoso en los ríos del VRAEM.

fluvial idónea que permitiera optimizar los recursos del Estado y conllevara a cumplir cabalmente el encargo constitucional de la Marina de Guerra del Perú.

La evaluación de embarcaciones con características técnicas que se ajustan a las necesidades operacionales de la Marina de Guerra del Perú, en el ámbito de los ríos de nuestra Amazonía, requerían consideraciones especiales para operar en los ríos del *Vraem*, en cuanto a capacidad de transporte de personal, calado, tipo de propulsión, ya sea hidrojets, hidrodeslizadores o aerodeslizadores. Estos últimos son los más idóneos por tener una plataforma que permite desplazarse con facilidad y agilidad en lugares inaccesibles para embarcaciones convencionales. Cabe mencionar que según datos históricos los aerodeslizadores Hovercraft fueron usados militarmente por primera vez por los Estados Unidos de Norteamérica en Vietnam.

Las experiencias en el golfo Pérsico durante la guerra Irán-Irak en la década de 1980, al igual que en Sierra Leona y Brunéi, pusieron de manifiesto que se trataba de un vehículo excelente para operaciones antiguerrilla en terrenos mixtos. Su presencia en el Perú se remonta a 1968, cuando arribó un Hovercraft modelo *SR-N6* de la entonces British Hovercraft Corporation (BHC) para efectuar demostraciones. Luego de realizar una serie de navegaciones desde Iquitos hasta el poblado Teniente Pinglo, navegar por los ríos Napo y Putumayo, y pasar en varias ocasiones por el pongo de Manseriche en el río Marañón, la unidad navegó hasta Brasil y posteriormente ingresó a los ríos Negro y Orinoco. Tras las demostraciones efectuadas, el Estado Peruano optó por la adquisición

de dos a cuatro unidades Hovercraft modelo SR-N6. Desafortunadamente, el cambio de Gobierno de 1968 postergó la adquisición de este tipo de unidades hasta 2007, cuando se volvió a evaluar su gran versatilidad.



Unidad táctica Hovercraft modelo GH2000TDM.

Unidades Hovercraft en la Marina de Guerra del Perú

En 2009, a través de una licitación internacional, y posterior contrato, la Marina de Guerra del Perú, adquirió las dos primeras unidades Hovercraft modelo GH 2000 TD(M) de fabricación inglesa, que fueron transportadas de forma multimodal: vía marítima (carga containerizada), desde el puerto de Southampton hacia el puerto del Callao; vía terrestre, del Callao a Pucallpa, donde fueron ensambladas y probadas; y por vía fluvial, de Pucallpa a Pichari, que sería su destino final, para ser puestos en servicio para operar en los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (*Vraem*).

La compra de las unidades Hovercraft fue complementada con un programa de capacitación de pilotos y mecánicos, dictado por exintegrantes de los Royal Marines, con vasta experiencia en el empleo táctico de estas unidades. Al término del alistamiento y la capacitación de las primeras tripulaciones y mantenedores, se dio inicio a la travesía desde la ciudad de Pucallpa, en la región Ucayali, hasta el distrito de Pichari, en la región Cusco. Se hizo una escala en la Base Contraterrorista de Atalaya, perteneciente a la jurisdicción del Batallón de Infantería de Marina de Selva N° 2.



Patrullaje de unidad táctica Hovercraft en aguas poco profundas.

Hasta la fecha estas unidades han demostrado su efectividad en la navegación por los ríos de jurisdicción del *Vraem*, al permitir la llegada del personal naval a lugares donde antes no existía presencia del Estado, por ser lugares inaccesibles para las embarcaciones convencionales. Debido a que estas unidades son aerodeslizadores, se desplazan en suspensión a una altura promedio de 0,80 metros del suelo, lanzando chorros de aire contra la superficie debajo de ellas y formando un colchón de aire que permite interrelacionarse con los mecanismos de desplazamiento en suspensión, para su operación en ríos o áreas ribereñas. Debe considerarse la complejidad de su operación y mantenimiento, proporcional a sus aportes para los logros operacionales. Estas unidades requieren el cumplimiento oportuno del calendario de mantenimiento, así como de las particulares acciones para una adecuada operación de la unidad, pues al ser una plataforma que opera en hover, exigen el control de horas de vuelo y chequeos prevuelo, tal como una aeronave de ala rotatoria.

Desde 2011, cuando las unidades Hovercraft empezaron a formar parte del componente naval del Comando Especial del *Vraem*, el Escuadrón de Combate Fluvial se ha convertido en el elemento que propicia los mayores logros para la Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el narcoterrorismo en la zona del *Vraem*, al facilitar el transporte de los pelotones designados para combatir frontalmente al narcotráfico y a los remanentes terroristas. Su participación motivó la destrucción de insumos químicos fiscalizados y cientos de pozas

de maceración de hoja de coca, de acuerdo con las órdenes de operaciones. Las cantidades de pozas destruidas estadísticamente superan ampliamente a los resultados obtenidos por las demás instituciones armadas y la Policía Nacional del Perú. Asimismo, resalta su participación en enfrentamientos armados con óptimos resultados, como los suscitados el 15 de julio de 2015, cuando se emboscó a la Escuadrilla Fluvial Nº 2 y una nave recibió cerca de 30 impactos de bala, o el acontecido el 9 de abril de 2016, cuando delincuentes terroristas, aprovechando la coyuntura electoral por los comicios presidenciales, emboscaron a la Escuadrilla Fluvial Nº 1, conformada por dos unidades Hovercraft, durante su desplazamiento de retorno a la Estación Naval de Pichari, luego de cumplir una misión. Los delincuentes estuvieron estratégicamente posicionados en la altura y utilizaron armas de largo alcance, pero el profesionalismo del personal naval y la gran capacidad operativa de las unidades Hovercraft permitieron repeler satisfactoriamente el ataque. La acción fue favorecida por los rápidos virajes de 180° y las maniobras evasivas y de ataque con desplazamientos en zigzag, que redujeron las posibilidades de los delincuentes terroristas. Los impactos de proyectiles a la estructura de las unidades Hovercraft no limitaron su operatividad como en 2015, y quedó de manifiesto su gran capacidad de operatividad y combate.

Actualmente, se han mejorado las capacidades en las unidades Hovercraft, con una comunicación y posicionamiento satelital permanente, comunicaciones encriptadas en VHF, HF y UHF, y la instalación de sensores infrarrojos FLIR, que permiten a los operadores obtener imágenes térmicas de los contactos en tiempo real. Asimismo, se ha instalado el sistema de oscurecimiento rápido ROSSY, un mecanismo de defensa mediante el cual la unidad puede ocultarse ante una emboscada y salir sin problemas de la situación. También se han modernizado las cabinas para el empleo con equipos de visión nocturna, lo que facilita la navegación, el despliegue de tropas, la búsqueda y el rescate en horas de la noche. Gracias a estas modificaciones, el escuadrón de combate fluvial mantiene un óptimo estado de alistamiento, presto a desarrollar las operaciones que se le asignen, tanto diurnas como nocturnas, rescate y control fluvial.

Tengamos siempre presente que el componente naval del Comando Especial del *Vraem*, siguiendo el ejemplo sublime de nuestro Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, está comprometido con realizar las labores asignadas por el alto mando, con la finalidad de intensificar la presencia del Estado en las zonas más alejadas, garantizar la paz y eliminar los flagelos del terrorismo y el tráfico ilícito de drogas que aquejan tanto a nuestra patria.



Unidad de soporte logístico de la armada sueca de 12 toneladas de carga.



Unidad de soporte logístico LCAC de la US Navy de 70 toneladas de carga.

Unidades Hovercraft como alternativa operacional y logística en la Amazonía peruana y zonas costeras

La Marina de Guerra del Perú cuenta con unidades y dependencias en la Amazonía peruana, a cargo de la Tercera, Cuarta y Quinta Zona Naval, que tienen como parte de su misión efectuar el control y la defensa naval de las riberas, los ríos y el área territorial asignada en los planes de operación vigentes, además de contribuir al desarrollo socioeconómico del país mediante actividades de apoyo social y acción cívica en el área de jurisdicción de la Amazonía.

En tal sentido, el soporte logístico para las dependencias y unidades desplegadas en dichas áreas dependen en gran mayoría de la vía fluvial, a través de convoyes fluviales, lo que conlleva a que el traslado sea a baja velocidad y el tiempo de demora se calcule entre 15 a 20 días de navegación. El transporte aéreo no se considera fiable en cuanto a necesidades de tiempos fijos para aprovisionamiento, al estar supeditados a las condiciones meteorológicas



Unidad de asistencia social y de respuesta rápida a desastres naturales.

cambiantes, propias de la Amazonía, así como a las capacidades de carga limitada de las aeronaves de ala fija y al alto costo de la hora de vuelo. Debe considerarse igualmente la poca disponibilidad de aeródromos próximos a las bases navales y posteriores trasteos de carga en aeronaves de ala rotatoria, lo que representa un elevado presupuesto para la cadena logística aérea.

En ese contexto, es recomendable implementar las unidades Hovercraft de soporte logístico con la tecnología adecuada, a fin de solucionar el problema de abastecimiento utilizando las hidrovías de las cuencas donde se encuentran desplegadas nuestras bases. Es adecuada la adquisición de unidades de carga tipo Hovercraft con capacidad de carga entre 10 y 12 toneladas, lo que ayudará a optimizar recursos y brindar mayor rapidez al reabastecimiento y los relevos del personal de las bases de la Marina de Guerra del Perú, e incrementar significativamente la capacidad de respuesta de la Marina de Guerra ante desastres naturales o situaciones de emergencia.

Las unidades de soporte logístico (USL) son completamente anfibias. Tienen una capacidad para transportar entre 80 a 90 pasajeros, dependiendo del modelo, y cuentan con una tripulación de dos hombres. Han sido diseñadas para varios teatros de operación, incluyendo patrullaje, apoyo logístico, SAR y transporte médico. Las unidades son impulsadas por motores MTU diésel enfriados por radiadores. Su casco es de aluminio naval, tienen una eslora de 21 metros manga de 11,3 metros y un peso máximo 27 toneladas. A pesar de que un USL puede navegar hasta 35-40 nudos, no hace una estela y, por lo tanto,

no hace daño al ecosistema frágil en los bancos de los ríos, ni representa un peligro para la navegación paralela de embarcaciones pequeñas, incluyendo canoas y peque-peques.

Considerando que desde 2011 la Marina de Guerra del Perú viene operando unidades Hovercraft, resulta favorable continuar con el empleo de estas unidades aun para el transporte de personal y transporte logístico, dado que su operatividad en los ríos de la Amazonía peruana ha sido óptima. Se suma a ello la constante capacitación al personal de pilotos, ingenieros y técnicos de mantenimiento de dichas unidades, lo que permite la continuidad y operatividad comprobada.

La siguiente distribución se muestra como propuesta de empleo de las USL como soporte logístico para cubrir las necesidades de las bases fluviales de la Marina de Guerra:



Unidad Hovercraft de asistencia social.

Área de Loreto

1. Para reabastecimiento logístico y relevos del personal de los destacamentos de Güeppí, El Estrecho, Chimbote y El Álamo, pertenecientes al Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía N° 1, operando en cualquier época del año sin importar el problema de la vaciante o creciente, que es el principal inconveniente en dichas zonas.

2. Acciones de apoyo complementario de asistencia social a las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS), que pueden ingresar a los lugares donde la PIAS, por su calado, no podría hacerlo.

3. Acciones cívicas a la población rural y como unidad fluvial de búsqueda y rescate (SAR).

4. Unidad de respuesta ante desastres naturales o emergencias provocadas en la Amazonia.

5. Plataforma eficaz para combatir, en toda época del año, los flagelos de la minería ilegal en los distintos ríos en donde, por el calado de nuestras cañoneras, no pudieran operar. Sería un brazo de accionar inmediato.

Área de Ucayali

1. Para reabastecimiento logístico y relevos del personal desde la ciudad de Pucallpa hacia las bases contraterroristas de Aguaytía, Atalaya y Sepahua, pertenecientes al Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía N° 2, en caso de que las condiciones meteorológicas impidan el uso de los aeropuertos de Atalaya y Sepahua.

2. Considerando el uso del aeropuerto de Atalaya, se propone una unidad adicional para el traslado del personal y la carga destinada a las bases fluviales que operan a orillas de los ríos Tambo, Perené, Apurímac, Ene, Urubamba. Serían reabastecidas con estas unidades.

3. En apoyo a las acciones del BAP *Curaray*, complementando las acciones cívicas y ser el brazo de acción para los lugares donde no podría ingresar otra unidad por la vaciante.

4. Acciones cívicas a la población rural y como unidad fluvial de búsqueda y rescate (SAR).

5. Unidad de respuesta ante desastres naturales o emergencias provocadas en la jurisdicción de la Cuarta Zona Naval.

6. Plataforma eficaz para combatir, en toda época del año, los flagelos de la minería ilegal en los distintos ríos en donde, por el calado de nuestras cañoneras, no pudieran operar. Sería un brazo de accionar inmediato.



Escuadrilla fluvial (Pucallpa).

Área de Madre de Dios

1. Plataforma eficaz para combatir, en toda época del año, los flagelos de la minería ilegal en los distintos ríos de esta cuenca.
2. Apoyar en acciones de lucha de trata de personas y tráfico ilícito de madera, así como impedir la contaminación ambiental de esta parte del país.
3. Contribuir a la neutralización del tráfico ilícito de combustible y sustancias no autorizadas.

Zonas costeras

1. Tácticamente, estas unidades resultan idóneas para un área de operaciones como la de bahía Tumbes, debido a la amplitud de marea en esta zona del litoral. Un desembarco anfibio o desembarco administrativo, con unidades convencionales, dependerá de la pleamar y bajamar. Con las USL tipo





Respuesta rápida a desastres naturales, tanto en costa como en la selva.

Hovercraft, las aguas someras que presente cualquier escenario no son relevantes, pues están preparadas para operar en esas situaciones.

2. En las costas peruanas está unidad sería de vital importancia, al participar activamente en situaciones de emergencia a consecuencia del fenómeno de El Niño. Cabe mencionar que estos fenómenos se presentan anualmente y en esas circunstancias las Fuerzas Armadas cumplen un papel importante, en especial la Marina de Guerra del Perú. Su papel se centra en labores de cabotaje en apoyo a la población civil, como parte del mandato constitucional, así como en brindar transporte de personal y material ante el colapso de las vías terrestres o la baja capacidad de transporte por vía aérea.

3. En junio del presente año, se pondrá en servicio el BAP *Pisco*, unidad multiproposito clase *Makkasar*, que tiene capacidad de transporte de unidades Hovercraft, lo que podría facilitar las labores de la unidad de

soporte logístico, al poder ser embarcada y transportada en estrecha coordinación con el Comando de Operaciones de Emergencia Marítimo con personal del Instituto Nacional de Defensa Civil.

4. La disposición de las unidades Hovercraft para llegar a las costas sin la necesidad de contar con facilidades portuarias potenciaría los resultados de los buques multipropósito, al llevar oportunamente y a todo tipo de terreno costero hasta 10 toneladas de ayuda humanitaria a la población civil, desde la unidad fondeada a una velocidad crucero de hasta 30 nudos constantes, realizando reaprovisionamientos de una forma más rápida y segura.





Viaje realizado desde el puerto de Rosyth en Escocia hasta Iquitos en el Perú.

El viaje por tres continentes: llevando esperanza a la Amazonía peruana

Contralmirante (r) Juan Carlos Del Álamo Carrillo
Asesor principal de la Dirección de Bienestar de la Marina en el área de Educación. Actualmente conduce la ejecución de la construcción de los nuevos liceos navales Capitán de Navío Juan Noel Lastra, en Paita, y Capitán de Navío Francisco Carrasco, en Iquitos, entre otros proyectos de infraestructura educativa.
Ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1978 y pasó a la situación militar de retiro en enero de 2015. Es calificado en Submarinos. Ostenta los grados académicos de bachiller en Ciencias Navales por la Escuela Naval del Perú, magíster en Administración de la Educación por la Universidad de Lima y magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Tiene estudios culminados en el programa doctoral de la Universidad de Piura en Gobierno de Organizaciones.



RESUMEN
El artículo narra la travesía de 42 días del *Forth Hope*, un buque médico, operado por la ONG Vine Trust en coordinación con la Dirección Regional de Salud de Loreto (Diresal), desde el puerto de Rosyth, en Escocia, hasta Iquitos, en la selva peruana. Durante el viaje en Southampton, al sur de Inglaterra, en Santa Cruz de Tenerife en las islas Canarias, pasaron por Macapá, Brasil, entrada norte del río Amazonas, navegando luego hasta Bellavista en el rio Nanay en Iquitos.

PALABRAS CLAVE
Iquitos, Amazonas, ONG Vine Trust, *Forth Hope*, Rosyth, mar del Norte.

ABSTRACT
The article tells the journey of 42 days of the *Forth Hope*, a medical ship, operated by the Vine Trust NGO in coordination with the Regional Health Directorate of Loreto (DIRESAL), from the port of Rosyth, in Scotland, up to Iquitos, in the Peruvian forest. During the trip they stopped in Southampton, south of England, in Santa Cruz de Tenerife in the Canary Islands, passed by Macapá, Brasil in the North entry of the Amazon River until Bellavista in the Nanay River in Iquitos.

KEYWORDS
Iquitos, Amazon, NGO Vine Trust, *Forth Hope*, Rosyth, North Sea.

1. Conectando personas para cambiar vidas[1]

En marzo de 2015, unos meses después de haber pasado a la situación de retiro, fui convocado por el director general del Personal (Dipermar), el vicealmirante Santiago Vascones Morey, para prestar mis servicios profesionales, como asesor educativo, a fin de gestionar el apoyo para la mejora de infraestructura de nuestras instituciones educativas navales, que a la fecha son 11, de las cuales dos se encuentran en provincias: el Liceo Naval Capitán de Navío Juan Noel Lastra de Paita, Piura, y el Liceo Naval Capitán de Navío Francisco Carrasco de Iquitos, Loreto. Ambos liceos navales tenían sus respectivos proyectos de inversión pública (PIP) aprobados, pero carecían de financiamiento. Sin embargo, luego

1 Lema de la ONG Vine Trust.

• Artículo recibido el 17 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 24 de abril de 2018

de muchas coordinaciones, a la fecha, ambos proyectos están inmersos en sendos procesos para la construcción de su nueva infraestructura educativa, bajo el mecanismo de obras por impuestos (OxI). Los montos en su conjunto superan los 27 millones de soles y las obras están bajo la responsabilidad de los respectivos gobiernos regionales. Así, desde abril de 2015 me encuentro prestando servicios en la Dirección de Bienestar de la Marina (Dirbiemar), a través de la Fundación Bienestar Naval (FBN), como asesor principal en el Área de Educación.

Por este motivo, en abril del presente año tuve que viajar a la ciudad de Iquitos, previa coordinación con la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (Comoperama), a fin de asistir a una reunión de trabajo con el gobernador regional de Loreto (GORE Loreto), Fernando Meléndez, y su equipo técnico de OxI, y aclarar algunos temas relacionados con la ejecución del PIP para la construcción del nuevo liceo naval en la ciudad.

Asistí a la oficina del gobernador acompañado del vicealmirante Jorge Millones Gonzales y el contralmirante Enrique Saco-Vértiz Portal. Resalto que los tres oficiales somos submarinistas y, además, hemos prestado servicios juntos a bordo del BAP *Chipana*, bajo el comando del entonces capitán de fragata Hugo Ramírez Brain. El suscrito era el jefe de Ingeniería; el vicealmirante Millones, el jefe de Armamento; y el contralmirante Saco-Vértiz, el oficial alumno. Sobra señalar la cantidad de anécdotas que tenemos juntos, lo cual afianza aún más los lazos de amistad y camaradería entre nosotros tres.

Al ingresar a la oficina del gobernador y luego de saludar al gobernador, acompañado del vicealmirante Jorge Millones Gonzales y el contralmirante Enrique Saco-Vértiz Portal, observé que había dos personas extranjeras. El gobernador nos presentó al exreverendo presbiteriano William (Willie) McPherson, director ejecutivo de la ONG Vine Trust de Escocia (la presidenta es la princesa real Anne, hija de la reina de Inglaterra), y la señora Elena Pila, natural de Madrid, directora del Programa Médico Esperanza Amazónica del Perú (PMEAP). Ambos habían terminado una reunión previa con la autoridad regional en la que habían explicado que estaban próximos a enviar su segundo barco médico desde el Reino Unido, a fin de continuar prestando su apoyo, en coordinación y soporte de la Dirección Regional de Salud de Loreto (Diresal), como complemento a las labores que desarrollan las naves del Programa de Inclusión y Ayuda Social (PIAS).

En tal sentido, Willie, quien no habla castellano, pero sí lo entiende bastante bien, explicó que este programa de ayuda social requiere de un alto presupuesto,

que les es cada vez más difícil conseguir, y por ese motivo se encontraba con el gobernador, quien ya le había ofrecido el apoyo de médicos, enfermeras y medicinas, a cargo de la Diresal, así como combustible para sus despliegues en nuestro territorio amazónico. Acto seguido, invitó al vicealmirante Millones para que la Marina de Guerra del Perú se involucrara en este nuevo despliegue con la participación de por lo menos un oficial como integrante de la dotación del flamante *Forth Hope*. Al escuchar la oferta de invitación y aprovechando la fracción de segundo en que se demoró el vicealmirante Millones en contestar, le dije a Willie: "¿Y por qué no puede ser un oficial retirado?". Él replicó: "Encantado, estás invitado. Te enviaré una carta para formalizarlo".

Lo tomé como un cumplido, pero no pensé que ello sucedería. Sin embargo, la segunda semana de mayo recibí la carta de invitación, vía correo electrónico, que señalaba que ellos asumirían mis gastos de transporte, alojamiento y manutención, a partir de mi arribo, bajo mi propio peculio, a la ciudad de Londres. Inmediatamente se lo comenté a mi esposa Giuli, y ella, mirándome a los ojos, me dijo: "Bueno, ¿y qué piensas hacer?". Yo, aún confundido, le contesté: "No lo sé, estoy escribiendo mi tesis para obtener mi grado de PhD del PAD[2]. Hay múltiples reuniones y coordinaciones que me demanda mi labor en Dirbiemar. No lo sé". Giuli replicó: "Déjate de cosas y acepta esa invitación. No sabes cuándo se podrá repetir una invitación de esta naturaleza".

Solicité una entrevista personal al Dipermar. El vicealmirante Silvio Alva Villamón, entonces presidente de la Fundación Bienestar Naval, muy gentilmente me atendió al día siguiente. Le expliqué lo que había sucedido con la invitación recibida, y le solicité la oportunidad de pedir licencia sin goce de haber durante el tiempo que durara de la travesía. Luego de escucharme, con su característica sobriedad para responder, el vicealmirante Alva Villamón me dijo: "Ningún problema. Lo envidio sanamente, qué buena experiencia". Dicho lo anterior, mi decisión estaba tomada, así ese fin de semana fui a comprar mi pasaje aéreo Lima-Londres, acompañado de mi esposa; alguien tenía que pagar el pasaje.

Al mismo tiempo, el vicealmirante Millones fue autorizado por el comandante general de la Marina para enviar un oficial subalterno como parte de la dotación de la citada nave médica. Para ello, dispuso que se efectuara un proceso de selección entre los oficiales subalternos del área de Comoperama. Fue favorecida la teniente segundo Giuliana Andrea Herrera Morán, segunda

2. En junio 2015 terminé mis estudios doctorales en el PAD de la Universidad de Piura. Debo preparar un informe sobre el tema que deseo "investigar para desarrollar mi tesis", rendir un examen de suficiencia investigadora y, al aprobarlo, se "inicia" el desarrollo de la tesis propiamente dicha.



Preparándose para el zarpe.

comandante del BAP *Ucayali*. De ese modo, el 10 de julio ambos partimos rumbo a Edimburgo, a donde, luego de una parada no programada en Madrid que nos obligó a pernoctar el martes 11 en esa ciudad, arribamos el miércoles 12 alrededor de las 15:00 horas, hora local. Fuimos recibidos por Willie, quien nos alojó en su domicilio hasta la víspera del zarpe.

El viernes 14 fuimos a conocer el *Forth Hope*, que estaba amarrado en un muelle en el puerto Rosyth, antigua base naval de la Marina Real. Al verlo, era exactamente lo que me imaginaba: un barco bastante pequeño, de 35 metros de eslora por 10 metros de manga y 1,8 metros de calado. Evidentemente, por sus dimensiones, estaba diseñado para navegar en los ríos afluentes del Amazonas. Sin embargo, luego de la visita al interior, resultaba más que notorio que aún faltaban realizar muchos trabajos para estar listos e iniciar el viaje hacia el Perú. Cabe señalar que la nave, de acuerdo con la compañía aseguradora, tiene un valor de cuatro millones de dólares americanos, de los cuales el 75% ha sido obtenido gracias a las donaciones de muchas empresas del ramo naval y médico.



En el mar del Norte.

2. La travesía: de Rosyth (Escocia) hasta Iquitos (Perú)

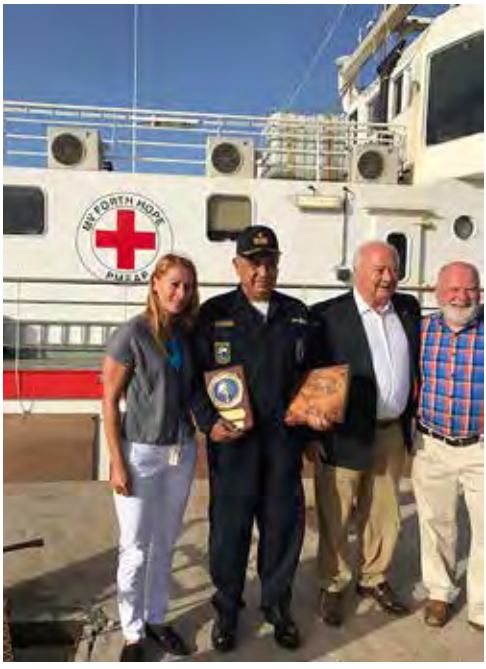
Luego de muchos contratiempos, el *Forth Hope* zarpó de los muelles del astillero Babcock de Rosyth el miércoles 26 de julio a las 06:00 horas, rumbo a Southampton. Uno de los voluntarios, miembro de la dotación, debió atender asuntos personales y laborales y esa era la ciudad más cercana a nuestra derrota en la que nos podía dar el alcance. De las nueve personas con las que zarpamos, tan solo el capitán Peter Hall y el oficial James Beattie eran marinos calificados. La teniente Herrera y yo no habíamos navegado antes por estas latitudes. Por tal motivo, el capitán decidió que lo más conveniente era formar dos grupos de tres personas cada uno, y efectuar sextos de guardia, por lo menos hasta que domináramos el empleo de los equipos de navegación.

La dotación al zarpe estuvo conformada por William McPherson, jefe de la comisión; Peter Hall, capitán de la nave; Martin Hannanay Curtis, jefe de ingeniería; James Ian Beattie, navegante; Colin Anderson, electrónico; Christopher James Regan Noble, logística (quien se nos uniría en Southampton); Rory Fraser MacPherson, cocinero; Jack Alexander Willison, camarógrafo; la teniente G. Herrera y el suscrito.

Iniciamos la navegación en el río Forth (de ahí viene el nombre esta nave), que son las aguas que bañan este puerto. Todo era muy tranquilo, pero esa misma noche el tiempo cambió drásticamente y nuestra pequeña nave empezó a sufrir los estragos del mar del Norte. Era muy difícil mantenerse en pie y más difícil aún era descansar, por el excesivo balance y cabeceo que hacía el *Forth Hope*.

El viernes 28 ya navegábamos en el canal Inglés y el tiempo no había mejorado. Ese sábado arribamos a Southampton a las 6:00 horas y, luego de transitar por extensos canales, amarramos en el muelle el 31. Al término del amarre, todos nos fuimos a dormir, con la confianza de que nos encontrábamos en un muelle en el que se almacenaban autos nuevos de exportación e importación, en varios edificios de playas de estacionamiento, construidos con estructuras de acero, de cuatro o cinco pisos de altura, y por ello era una zona restringida y muy poco probable ser visitados por los amigos de lo ajeno.

Más tarde, en el comedor del *Forth Hope*, durante el almuerzo, Willie comunicó a toda la dotación que el capitán de la nave, Peter Hall, tenía que desembarcarse para atender asuntos laborales impostergables, por lo cual me hacía la entrega de cargo de capitán del MV[3] *Forth Hope* a partir de ese momento.



Con las autoridades portuarias de Tenerife.

Si bien para mí no fue una sorpresa, toda vez que antes de zarpar tuvimos una conversación privada sobre esta posibilidad, no dejaba de sentirme extraño. Era demasiada responsabilidad la que estaba aceptando, pero consideré que no tenía otra opción. El desistir frustraba un planeamiento de más de tres años. Además, debía tener presente que absolutamente todos los presentes eran voluntarios, incluyendo el suscrito. Ninguno recibió paga alguna; por el contrario,

3. Motonave, por sus siglas en inglés (motor vessel).

habíamos dejado nuestras actividades profesionales para participar de esta aventura con un fin social altruista muy elevado.

2.1. De Southampton a las islas Canarias

El lunes 31 retomamos nuestro tránsito por el canal Inglés. El día estaba muy bonito. Como era temporada de verano en Europa, había muchos yates y veleros navegando por la zona. El 2 de agosto, ya navegando en el Atlántico y tras iniciar el tránsito para cruzar el Golfo de Biscaya, el tiempo volvió a empeorar. El piloto automático con el cual veníamos navegando se averió y, por ello, se decidió dirigirnos a un puerto cercano para protegernos del mal tiempo. Alrededor de las 23:30 horas fondeamos en la bahía del Douarnenez, del puerto de Brest, en Francia. Nuevamente todos estábamos muy cansados por la forma tan brusca en que el viento y el mar movieron el barco.

Debimos esperar hasta el viernes 4 de agosto a que el tiempo mejorara y reiniciamos nuestra navegación rumbo a las islas Canarias, Tenerife, a donde arribamos el 11 de agosto. Esta vez, las olas eran tan solo las de un mar 4, pero el viento y la corriente estaban a nuestro favor.

El domingo 6, noté que las seis personas que hacíamos guardia en el puente estábamos muy cansadas, por lo que decidí organizar cuartos de guardia (cambios de turno cada cuatro horas). Si nos manteníamos haciendo sextos de guardia, textualmente no sobreviviríamos. Con sexto de guardia la rutina era siempre la misma: levantarse 30 minutos, de ser posible comer algo, tomar la guardia y al término de ella volver a la cama. La nave parecía un buque fantasma, con nadie en los pasillos. Ni qué decir del ambiente. Hablé con Willie y le expliqué mi plan: "Darle un poco de vida al *Forth Hope*".

Así es que ese domingo, recordando el cumpleaños de mi hermano menor, durante el cambio de guardia con mi grupo entrante, anuncié que debíamos cambiar la secuencia de guardia. Hubo acuerdo unánime. A estas alturas, casi todos operábamos los equipos de navegación bastante bien. Éramos tres marinos netos: James, la teniente G. Herrera y el suscrito; simplemente había que buscar las respectivas parejas apropiadas para cada uno.

El viernes 11 agosto arribamos a Tenerife, alrededor de las 04:30, hora de Inglaterra, y tuvimos que actualizar nuestros relojes una hora más. El puerto es una dársena algo angosta, pero para nuestro *Forth Hope* estaba muy bien. Ninguno de los presentes había estado antes en este puerto. Afortunadamente, la carta electrónica fue muy precisa para ayudarnos a ingresar a la dársena. De

la oficina de Control de Tráfico de Tenerife nos preguntaron si conocíamos el amarradero y si requeríamos asistencia para recibir las espías. Respondimos que no conocíamos el amarradero y que sí necesitábamos apoyo de tierra.

El marino James, que estaba de guardia, realizó la maniobra de ingreso. Cuando estábamos próximos a ingresar a la dársena, cuya boca de ingreso es de forma similar a la de la Escuela Naval, con corrientes cruzadas y con unas peñas muy grandes a los costados, James hizo una maniobra con una caída de casi de 90°, lo cual originó que nos balanceáramos bruscamente. En ese momento, a pesar de que me encontraba en el puente desde el inicio de la aproximación, James me preguntó: "¿Deseas hacer la maniobra?". Creo que ni le contesté; simplemente aumenté velocidad y caí con todo el timón a la izquierda para separarnos del rompeolas. Luego procedí a "buscar" el amarradero. Lo encontramos rápidamente al notar que al final de la dársena existía un muelle cruzado, tal como se veía en la carta electrónica, y ahí había luces de autos haciéndonos señales. El espacio era como para amarrar un barco de 100 metros de eslora, pero el viento era tan o más fuerte que el que hay en Paita. Modestia aparte, mi maniobra fue óptima, aunque estoy seguro de que mis dos excomandantes de los submarinos en los que fui oficial alumno (SS-48 y SS-35), habiendo sido tan exigentes conmigo (por lo cual, muchas gracias), me hubiesen dicho: "Está bien...".

Horas más tarde, alrededor de las 09:40 llegó la jefa de la agencia marítima "Alfa Ship", empresa que nos brindó los servicios para nuestro reabastecimiento en este puerto. Minutos más tarde arribó el señor Ricardo Melchior, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, acompañado de la señora Nayra Cabrera, del departamento comercial de la institución, para efectuarnos una visita protocolar y entregarnos unos presentes recordatorios.

2.2. De Santa Cruz de Tenerife a Macapá

El sábado 12 de agosto, a las 11:00, con poco más de 2.300 millas recorridas, luego de reabastecernos con víveres, agua y combustible, nuevamente estaba en el puente dando inicio a la maniobra de zarpe. Al día siguiente, domingo, aprovechando que el clima estaba muy bueno y el mar muy calmo, tuvimos un almuerzo de camaradería en la parte posterior de la cubierta superior. Fue nuestra primera parrillada abordo, cruzando el océano Atlántico, actividad que se repetiría una vez más y luego navegando por el Amazonas.

Días más tarde, durante el cruce del Atlántico, en la guardia nocturna del martes 21 de agosto, ocurrieron dos eventos extraños:



Parrillada en medio del Atlántico.

El primero tuvo lugar cuando nos encontrábamos en latitud 05ª26'.2 N y longitud 044ª28'.5 W, a unas 350 millas de la desembocadura del río Amazonas, y vi exactamente en la cuadra de babor un resplandor de luz en el horizonte. Si bien no había luna esa noche, sí se veían muchas estrellas y se distinguía perfectamente el horizonte, aproximadamente unas 20 millas. De pronto, del medio de ese resplandor, salió un haz de luz que alumbró el cielo. Le pasé la voz a Willie, quien ya planeaba lo que se debía hacer tras el arribo de la nave a Iquitos, se acercó a la ventaba de babor y se repitió la escena del resplandor y las luces. Le pedí que ampliara la escala del radar, ya que siempre navegábamos con un alcance de 12 millas de distancia. Aumentó a 64 millas, pero en el radar no aparecía nada. Mientras tanto, yo miraba en la pantalla del AIS[4], pero estaba en blanco, sin ningún otro barco en las inmediaciones. Luego advertí que se mantenía en distancia y la marcación variaba hacia la izquierda, por lo que, a mi entender, no estaba en movimiento. Al cabo de unos minutos, las luces desaparecieron. Busqué en la carta de navegación y encontré que en esa dirección existe un faro, en el archipiélago Fernando de Noronha, frente a las costas de Natal, Brasil. El único detalle es que se encontraba a unas 900 millas de nosotros. Decidimos anotar el evento en nuestro diario de bitácora y lo dejáramos ahí. Al parecer, a Willie no le gustó la interpretación que le di sobre este suceso, que solo se podía explicar por presencia de ovnis.

4. Automatic Identification System, AIS por sus siglas en inglés, es una pantalla que recibe la información de los barcos navegando en los alrededores. Brinda información muy completa: rumbo, distancia, velocidad de la nave, puerto de destino, etc.

El segundo evento ocurrió a eso de las 23:40, unos 20 minutos después del evento anterior, en latitud 05°25'.0 N y longitud 044°28'.5 W, otra vez a la cuadra de babor. A unos 300 metros de distancia vi una luz roja que destellaba, en forma continua. Nuevamente llamé a Willie, que al parecer se había quedado pensando en mi explicación anterior acerca del reflejo de luz. Se acercó a la ventana y vimos esa luz roja intermitente, como una boya. Salimos a la cubierta posterior del puente para tratar de escuchar algo, pero nada. Me pareció que Willie se asustó un poco, porque me dijo: "Pueden ser sobrevivientes de un accidente". Le comenté que no lo creía así, pues todos los días de la navegación habíamos recibido información por el Navtex[5] y no sabíamos de ningún accidente. Como una coincidencia adicional, en ese momento se reseteó la pantalla de la carta electrónica, lo que generó un nuevo resplandor, pero a nuestras espaldas. De inmediato, Willie salió corriendo del puente para despertar a James, nuestro jefe de Operaciones, y le explicó la situación. James solo atinó a buscar en Internet noticias sobre algún acontecimiento en el mar, pero no tuvo éxito. Cuando llegaron los compañeros entrantes de guardia, ya no se veía ninguna luz extraña.

El viernes 25 por la mañana me levanté un poco más temprano de lo acostumbrado, para llamar a mi amigo el vicealmirante Antonio (Tony) Guerreiro de la Marina de Brasil, quien en la fecha era el comandante del Distrito Naval Nro. 08, con sede en São Paulo, a fin de conocer si había conseguido algún descuento por el servicio de los prácticos. Ello se debía a que nuestro agente en Macapá envió un correo electrónico señalando que el costo por el servicio de todos los prácticos era de 74 000 dólares, presupuesto que definitivamente no estaba considerado y que puso de mal humor a Willie. Incluso a mi amigo Tony le parecía algo fuera de lugar, sumamente exagerado.

Ese mismo día arribamos a las 11:00 horas a Macapá, en donde recibimos a las autoridades locales y se efectuaron las coordinaciones para recibir a los prácticos, así como a nuevos voluntarios para continuar el viaje hasta Iquitos. A las 17:00 horas llegaron los primeros dos prácticos de la Zona de Practicaje (ZP) Nro. 01. Con ellos llegaron tres integrantes más para incorporarse al Forth Hope. Se trataba de William David Turner, Bill, como segundo ingeniero, y Ewen Cameron, tercer ingeniero. La otra persona fue Robert Cavanah, el productor de la filmación que realizaba Jack desde nuestro zarpe de Rosyth. Con su llegada tuvimos un nuevo aire, porque ayudaron a preparar el barco para la llegada a Iquitos. Había muchas cosas que acomodar y, sobre todo, hacer una buena limpieza de la nave.

5. Es el equipo mediante el cual los Estados ribereños, responsables de las áreas de navegación dispuestas por la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés), reciben información del estado del tiempo, asaltos y robos en la zona de navegación, huracanes o movimiento de icebergs, entre otros, según sea el caso.



Maniobrando por los "malos pasos".

2.3. Navegando por el Amazonas

Desde el zarpe de Macapá, Brasil, contábamos abordo con dos prácticos, quienes, de acuerdo con sus normas, debían ser relevados casa cierto tiempo, lo cual ocurrió en las ciudades de Santarém, Itacoatiara, Manaus, Tefé y finalmente en Tabatinga, en la triple frontera amazónica.

Esta parte de la navegación me hizo recordar una experiencia anterior, cuando de alférez de fragata, como dotación del ex-BAP *Pimentel* (ATP-156), tuvimos una travesía desde el Callao hasta Manaos. Solo había un par de diferencias: ahora yo era el responsable de la nave y los poblados brasileros ribereños, muy pequeños en aquella época, ahora eran ciudades bastante desarrolladas y marcaban aún más la diferencia con los centros poblados peruanos que existen desde la frontera de Brasil hasta Iquitos.

El lunes 28, al tomar mi turno de guardia de 00:00 horas a 04:00 horas, encontré que en el puente ya se hallaba el práctico entrante de guardia, con quien conversé de mi experiencia previa y, a su vez, le pedí que me explicara el funcionamiento de las aplicaciones que ellos tenían en sus celulares y computadoras portátiles. Alrededor de las 02:20 horas, justo cuando habíamos encontrado una buena corriente a favor y dábamos nueve nudos, sentimos un pequeño golpe en la proa y el timón dejó de moverse. Casi por instinto detuve el motor de propulsión bruscamente, conté hasta tres y le di marcha

atrás a media fuerza, procurando no causar problemas al eje de propulsión. El práctico quedó sorprendido. Pasé a control directo y le pedí que me diera indicaciones de timón. Se estaba lamentando por lo sucedido, pero le dije: "Ya estamos dando atrás, tranquilo. Dame indicaciones de timón". Él tenía mejor información en su aplicación que nuestra carta electrónica, comprobadamente muy desactualizada para la navegación por el Amazonas. Por fortuna, todo no pasó de un susto. Salimos del área y continuamos la navegación. Cuando volteé, tenía a nuestro jefe de Operaciones, al jefe de Ingeniería y otros más que se habían despertado y subido rápidamente al puente para ver lo que sucedía. Gracias a Dios, todo estaba bajo control. Ello demostraba una vez más que las cartas de navegación para el Amazonas deben ser actualizadas anualmente, pues la fuerza del río altera su curso todos los años.

Durante la travesía nos cruzamos con diferentes tipos de naves, pero lo que más llamó mi atención fue una formación naval en la que se encontraban un buque de la Marina brasileña, otro de la Marina colombiana y el BAP *Castilla*, que navegaban rumbo a Manaos con ocasión de las celebraciones del aniversario patrio de Brasil.

Al llegar a Tabatinga, desembarcaron los prácticos brasileros, pero recibimos a los tres primeros integrantes de la dotación oficial del *Forth Hope*. La intención era que navegaran con nosotros los dos días siguientes hasta el arribo a Iquitos y se familiarizaran con los equipos de navegación e ingeniería. Ellos eran: Remigio Terán, que ocuparía el cargo de capitán; Walter Piña, práctico; y Segundo Armas, motorista. Todos son personal subalterno retirado de la Marina de Guerra.

El miércoles 6 de setiembre, al tomar mi guardia, hallé en el puente a Remigio Terán, el nuevo capitán, quien me explicó que había encontrado muy buena corriente a favor e increíblemente llegaríamos antes de las 22:00 horas a Bellavista. Sin embargo, ello no era recomendable debido a que las autoridades locales no nos esperaban sino hasta el día siguiente a las 07:00 horas. Además, en la zona existe mucho tráfico fluvial y no es muy segura. Por tal motivo, luego de explicar esta situación a Willie, se decidió que fondearíamos frente a la refinería de Iquitos para esperar una hora oportuna que nos permitiese arribar a Bellavista, en el río Nanay, antes de las 06:30 horas, según lo coordinado con el agente, el señor Percy Zevallos, y estar listos para recibir a las autoridades locales.

El jueves 7, a las 04:00 horas, tomé mi última guardia como capitán y voluntario abordo del *Forth Hope*. El nuevo capitán, el práctico y el motorista

se presentaron en el puente a las 04:10 horas. Les di las indicaciones para que efectuaran toda la maniobra correspondiente, de acuerdo con sus cargos abordo. Indiqué también que yo supervisaría al capitán y al práctico, y Martín, nuestro ingeniero, supervisaría las acciones del motorista. Hice que el práctico asesorara al capitán (evidentemente no lo necesitaba, pero buscaba que cada uno cumpliera con sus funciones). Estábamos muy cerca de nuestro destino, al que finalmente arribamos alrededor de las 06:20 horas. Fondeamos a la altura del Club de Caza y Pesca, luego de haber recorrido 6.793 millas náuticas, desde Rosyth, Escocia, hasta Iquitos, Perú. En ese momento se me acercó Martín y me dijo: "El agua se acabó". Lo miré y solo atiné a reírme. Antes de bajar del puente, miré a Remigio y le dije: "Mi misión ha sido cumplida. A partir de este momento eres el capitán del *Forth Hope*. ¡Muchos éxitos!".



Barco médico *Forth Hope*.

3. ¿Designios del destino o coincidencias?

De este viaje podría decir que hubo coincidencias, como, por ejemplo, que la teniente segundo Giuliana Andrea Herrera Morán tuviera el mismo nombre de mi esposa y que su señor padre fuera un médico de sanidad naval (r), igual que lo fue mi padre (ya fallecido) y, por tal motivo, ambos éramos exalumnos del Liceo Naval Almirante Guise. Además, que los dos integráramos el equipo de tiro en la Escuela Naval y que la teniente segundo Herrera hubiera navegado en el BAP *Antofagasta* cuando el comandante era mi hermano menor y ella era oficial de guerra antisubmarina[6] del BAP *Mariátegui*. También podría ser coincidencia que el comando de Comoperama estuviera integrado por oficiales de submarinos y que los tres hubiesemos sido integrantes de la misma dotación.

Creo que me sería muy difícil establecer cuál era la probabilidad de que el suscrito haya tenido que viajar a la ciudad de Iquitos para asistir a una entrevista programada con menos de una semana de coordinación, justo en la misma fecha en que el exreverendo Willie McPherson llegaba de Escocia para entrevistarse con el gobernador regional y se originara esta invitación para participar del despliegue del barco médico *Forth Hope*.

De mis recientes estudios doctorales, en caso haya entendido correctamente, podemos llamar a esos actos como trascendencia, ya que están más allá de uno mismo, fuera de nuestros propios actos de acción concretos. Es decir, aquellos actos que nos permiten ir mucho más allá de lo que puede hacer cualquier persona, de revitalizarse por el simple hecho de ayudar, de manera desinteresada a quien más lo necesita, sin esperar nada a cambio; por el contrario, desprenderse de algunas cosas materiales con las cuales pueda prestar esa ayuda que otros necesitan.

4. Comentario final

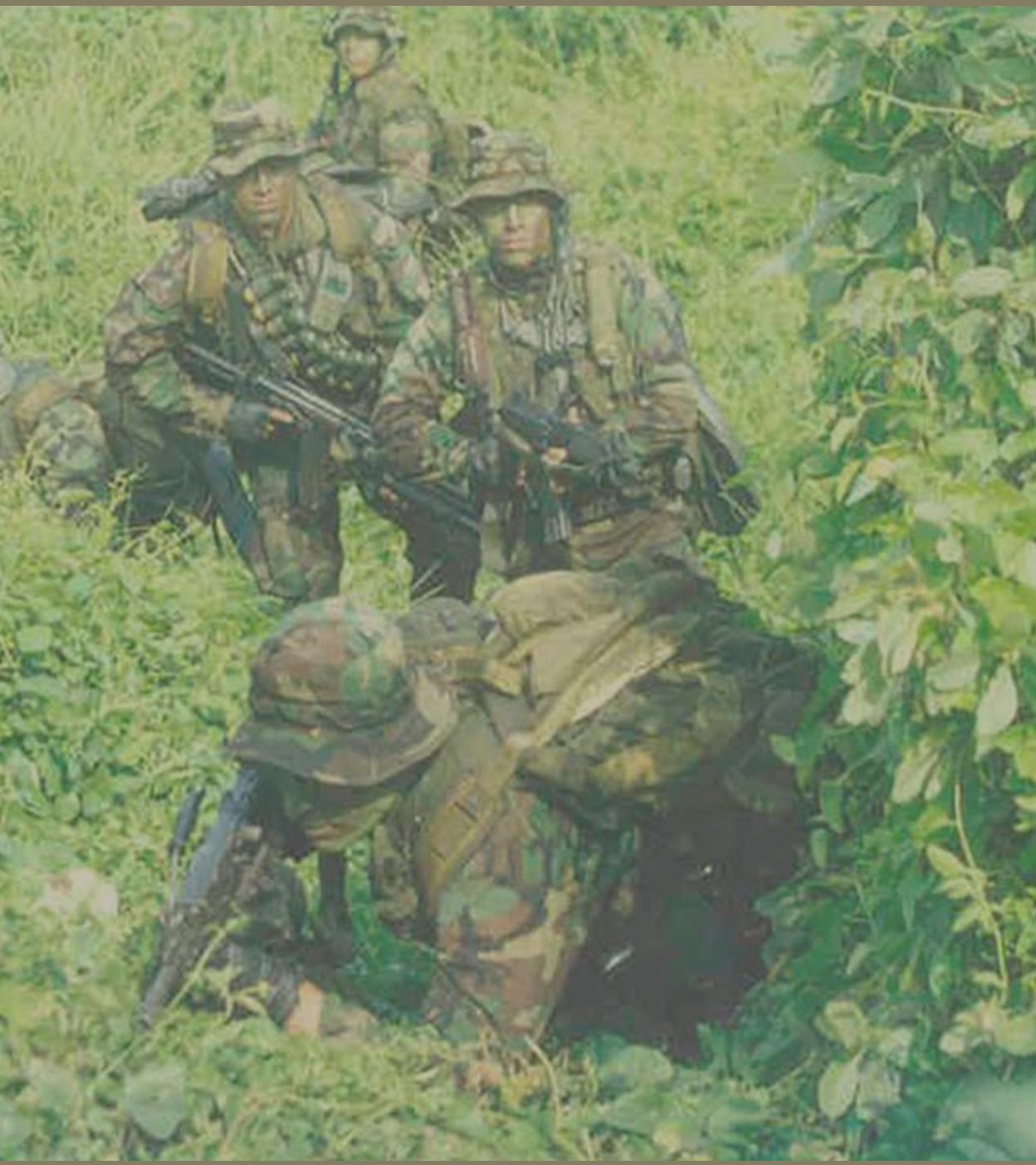
No me queda más que invitar a todos los que se hayan tomado un tiempo para leer esta bitácora de viaje a colaborar de alguna manera, ya que aún tenemos mucho por hacer, a nuestros connacionales que viven en nuestra Amazonía. Una forma, evidentemente, es colaborando con esta ONG Vine Trust, económicamente o mediante el voluntariado (se requieren traductores para los médicos extranjeros, por ejemplo), ya que todo lo que pueden conseguir

6. Guerra antisuperficie.

se usa para prestar ayuda social, real y efectiva, a las comunidades nativas que aún viven en condiciones precarias y que, producto de ello, adquieren muchas enfermedades, lo cual resulta mucho más costoso para el Gobierno o cualquier institución que desee apoyarlos en su recuperación.

Para finalizar, luego de esta larga travesía, por mar y río, de casi 7.000 millas náuticas, cruzando el meridiano de Greenwich del este al oeste y, luego, la línea ecuatorial, pasando del hemisferio norte al sur, me siento en capacidad de afirmar que todos los "muchachos de temple y corazón", y tan solo estos muchachos, no solo lo hacemos bien en las inmensidades del mar y donde nos hayamos tenido que desplegar para participar en algún operativo, nacional o internacional, también lo podemos hacer muy bien en la superficie y a los hechos me remito.





Patrulla de Foes en el Vraem.

Acercamiento a los principios doctrinarios de la Fuerza de Operaciones Especiales y su importancia estratégica en la defensa nacional

Capitán de fragata Enrique Tapia Meléndez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Operaciones Especiales. Posee una maestría en Administración Estratégica de Empresas por el Centro de Negocios CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como una segunda especialidad profesional en Gestión de la Calidad Ambiental, Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Relaciones Comunitarias por la Universidad Nacional de Ingeniería. Comandante del Grupo de Operaciones N.° 2.



RESUMEN
La labor de las operaciones especiales en el Perú se ha caracterizado siempre por su alta confiabilidad, su efectividad y su bajo costo de preparación, en comparación con la inversión que demandan las fuerzas convencionales. Antiguamente estas operaciones se realizaron en la Marina de Guerra como un apoyo a las Fuerzas Navales y Convencionales, pero hoy se ejecutan contra las amenazas irregulares en zonas de emergencia.

PALABRAS CLAVE
Operaciones especiales, entrenamiento, sabotaje, Vraem, inteligencia.

ABSTRACT
The labor of the special operations in Peru has always been characterized by its high trustworthiness, its effectiveness, and its low cost of preparation, compared with the invesment that the conventional forces require. Formerly these operations were carried out in the Peruvian Navy as a support to the Naval and Conventional Forces, but today they are executed against irregular threats in emergency zones.

KEYWORDS
Special Operations, training, sabotaje, Vraem, intelligence.

"Se te pedirá un esfuerzo enorme, más allá del cual está el éxito. Para lograrlo, necesitas de todas tus energías físicas y morales. Tu determinación de alcanzar el éxito a toda costa tiene que nacer de lo más profundo de tu corazón, expresión purísima de tu amor a la patria" (extracto del decálogo de la Fuerza de Operaciones Especiales).

El párrafo anterior expresa la esencia de la Fuerza de Operaciones Especiales, el compromiso, la fortaleza y el patriotismo de un grupo de hombres selectos, a quienes se les encargarán misiones de vital importancia, cuyo éxito es un imperativo para la institución y el país.

• Artículo recibido el 8 de febrero de 2018, aprobado para su publicación el 15 de febrero de 2018

El 27 de marzo de 1969 se creó la Escuela de Demolición Submarina (EDS), mediante Resolución Ministerial 0596-69 MA-CG, como resultado de la visión estratégica institucional de contar con un grupo de buzos tácticos que brindara apoyo a la Escuadra realizando actividades y técnicas de colección de inteligencia humana en costa, demolición de obstáculos submarinos en playas y puertos, así como en la ejecución de operaciones de sabotaje subacuático.

Selección y entrenamiento

Para lograr el cumplimiento de dichas misiones, se incorporó el formato de entrenamiento para operadores especiales de la US Navy, el actual BUD-S (Basic Underwater Demolition SEAL), uno de los programas más exigentes a nivel mundial dentro de la comunidad de operaciones especiales. Básicamente el programa introduce situaciones de estrés propias de una guerra, pruebas de destreza física y psicológica de carácter eliminatorio, y desarrolla técnicas y habilidades orientadas a un escenario de guerra naval especial (GNE). De igual forma, desarrolla factores morales en los candidatos, que harán de ellos operadores especiales altamente confiables, que garanticen el éxito de misiones de vital importancia y de extremo riesgo.

Durante todo el programa existe una constante invitación a la rendición por parte de los instructores (la misma que recibiría del enemigo), es decir, la única motivación que recibe el alumno proviene del espíritu de cada uno, de su voluntad por triunfar y de su perseverancia. Existe un alto índice de deserción. Históricamente, solo un 20% culmina con éxito. Esta estadística no es producto de un exceso en las formas del programa. Normalmente, las cualidades y el compromiso que se buscan en los candidatos no son abundantes. Existen en unos pocos que están dispuestos a afrontar retos y sobrellevar exigencias que muchas veces, desde un punto de vista externo, son consideradas irracionales, pero que posteriormente son claramente comprendidas y están diseñadas para salvar las vidas de los futuros operadores especiales en su etapa operativa. Del mismo modo, pasar a alguien que no cumple con los estándares sería una irresponsabilidad que podría comprometer la vida de sus compañeros y la suya propia en el futuro.

Posteriormente, el 29 de mayo de 1969 se creó el Equipo de Demolición Submarina, que luego, el 1 de diciembre de 1980, con Resolución Ministerial 1436-80 MA-CG(S), obtuvo la denominación y el estatus de Fuerza de Operaciones Especiales.



Alumno de la Escuela de Operaciones Especiales de la Marina de Guerra durante entrenamiento intensivo. Fotografía del autor.

Más adelante, y continuando su evolución, se crearon los Grupos de Operaciones Especiales (GOE), el GOE Centro con Resolución Ministerial 1172-83 MA-DP(S), del 25 de agosto de 1983, y posteriormente se activaron los Grupos de Operaciones Especiales Norte y Nororiente. En la actualidad, dichos grupos se han adecuado a los requerimientos operacionales vigentes y han cambiado de denominación a GOE-1, GOE-2 y GOE-3, a fin de enfrentar diversas amenazas en el área del Pacífico y cumplir los objetivos estratégicos en el frente interno, externo y VRAEM, y en el área de la Amazonía.

Desarrollo especializado

Dentro de la organización del GOE se cuenta con equipos especializados en desactivación de explosivos, de lanchas incursoras, operaciones aerotransportadas que involucran saltos a gran altura, operaciones con buzos tácticos empleando equipos de propulsión subacuática y equipos de buceo de circuito cerrado, operaciones de interdicción marítima para embarcaciones no cooperantes, operaciones de sabotaje, operaciones de reconocimiento especial y operaciones encubiertas.



Salto operacional a gran altura sobre el área del Vraem. Fotografía del autor.

Personal estandarizado

Los GOE agrupan a los pelotones de combate, que son unidades de combate flexibles y pueden adaptarse en magnitud y equipamiento al tipo de misión encomendada. Ese personal, sin excepción, es egresado de la Escuela de Operaciones Especiales, ubicada en las instalaciones del Centro de Entrenamiento de Operaciones Especiales de la isla San Lorenzo. Este principio básico provee personal estándar con las mismas capacidades, procedimientos y destrezas, que permiten la integración de los pelotones de combate y logran una eficiente capacidad de repuesta en combate, lo que se ve reflejado en un mínimo numero de bajas en acción de armas.

Entrenamiento y perfeccionamiento

El personal que egresa del programa de operaciones especiales se encuentra en un nivel básico. Solo han demostrado que están en capacidad de proseguir con su aprendizaje avanzado. Este personal pasa prácticamente toda su carrera militar actualizándose, perfeccionándose y acumulando experiencia. Se convierten así en un activo difícilmente reemplazable en el corto plazo. Su razón de ser es mantenerse preparado permanentemente para ser desplegados a una misión que puede asignárseles en cualquier espacio y tiempo, porque, una vez que son requeridos, no existe tiempo para entrenarse o practicar.

El entrenamiento exige el dominio de diversas técnicas, procedimientos, armas y equipos, necesarios para cumplir con las diversas misiones que se les encomienden. Si bien los equipos militares para operaciones especiales son costosos, en comparación con los gastos de mantenimiento de unidades navales de mayor porte, son mucho más asequibles, lo que hace que su adecuado alistamiento sea realizable y factible, tomando en consideración que de esta inversión se pueden obtener logros de alto rédito.

Experiencia

Las técnicas de operaciones especiales han sido practicadas y mejoradas por casi 50 años. El conocimiento y la experiencia que se tienen sobre estas capacidades son invaluables. Las capacidades de la Fuerza de Operaciones Especiales son empleadas para proyectar el poder naval sobre terreno negado, lejos de bases amigas y de cualquier tipo de apoyo inmediato, y en misiones delicadas que involucran un alto riesgo político y militar. Por ese motivo, se consideran capacidades para el cumplimiento de roles de repercusión estratégica.



Entrenamiento de fuego y maniobra de los pelotones de combate. Fotografía del autor.

El empleo de las operaciones especiales está ampliamente descrito en la historia. Su empleo es requerido cuando un blanco de alto valor, cuya eliminación, desarticulación o rescate es un imperativo político-militar y no puede ser alcanzado por medios convencionales. Es decir, no puede ser conseguido con artillería, blindados, aviación, tropas regulares, buques, etc. En esas circunstancias, y cuando se requiere evitar daños colaterales o se necesita discreción, se solicita el empleo de operadores especiales.



Entrenamiento en montaña. Fotografía del autor.

Historia

Los pioneros de las operaciones especiales en el país se remontan a la Guerra del Pacífico. El contralmirante Francisco Yábar Acuña, en su libro *Las fuerzas sutiles*, realiza una prolija y amplia descripción de las operaciones realizadas por la Armada peruana durante la fase final de la guerra, cuando prácticamente los recursos militares se encontraban extinguidos y solo quedaba emplear métodos no convencionales e innovadores de hacer la guerra.

Estos métodos fueron llevados a cabo por valerosos jóvenes entusiastas que creyeron en suplir la debilidad de las fuerzas marítimas y terrestres con

medios modernos e innovadores. En el siguiente extracto de un documento de la época se presenta la concepción de su empleo: "El secretario de Marina entregaba los torpedos navales a la Secretaría de Fomento, la cual contaba con los ingenieros del Estado. Esta Secretaría se ocupó en adelante de muchas operaciones encubiertas, para lo cual se formaron equipos de oficiales navales y de ingenieros". Muy probablemente recibían órdenes directas del más alto nivel, para el sabotaje de unidades navales enemigas[1].

La operación especial ofensiva que condujo al hundimiento del *Loa* el 3 de julio de 1880 fue conducida exitosamente por el alférez Carlos Bondy Tellería, quien comandaba un bote que remolcaba a la embarcación presa, la balandra *Adelaida Rojas*, cargada de víveres y explosivos. Lo secundaban como auxiliar el teniente Juan Quintana, antiguo segundo jefe de la Estación de Vigías de la isla San Lorenzo, y los matriculados Morales y Arca, que tripulaban el bote. El resultado final de la operación la describe el alférez Carlos Bondy en su parte de la siguiente manera: "Al apercibirse el *Loa* que me dirigía a la lancha, puso proa a ella, arrió una de sus embarcaciones, la remolcó hasta su costado y a las 5 h 15 min p.m. principió la descarga volando en seguida"[2].



Alférez Carlos Bondy Tellería. Archivo Histórico de Marina.

1 YÁBAR, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Fondo de Publicaciones Dirección de Intereses Marítimos. 2001.

2. YÁBAR, ibíd.

Otra hazaña similar fue el hundimiento de la *Covadonga* el 13 de setiembre de 1880. Esta vez el artificio explosivo se encontraba acondicionado en la estructura de un bote de recreo, que fue hábilmente aproximado por el teniente segundo Decio Oyague. Sobre el final de esa acción se tiene el siguiente parte: "Al tesar los aparejos se produjo cavernosa explosión, causada por una ravisa de alambre unida por un extremo al cáncamo en que se engancha el aparejo y por el opuesto a un fulminante, al tesar el aparejo se haló la ravisa, estalló el fulminante y en seguida la dinamita, cuidadosamente disimulada bajo la sobrequilla"[3].



Teniente Segundo Decio Oyague Neyra. Archivo Histórico de Marina.

Desde su creación, la Fuerza de Operaciones Especiales ha tenido una participación activa en el frente interno y el frente externo, y se hizo de una reputación a nivel nacional e internacional de profesionalismo y de efectividad.

De 1980 a 1989, la Fuerza de Operaciones Especiales participó en los destacamentos "Caimán", encargados de la pacificación del departamento de Ayacucho. De 1989 a 1992, participó activamente en la reserva estratégica de las fuerzas encargadas de la pacificación del departamento de Ucayali y en la conformación de los destacamentos "Zulú" de Operaciones Especiales.

3. YÁBAR, ibíd.

En 1995, tuvo participación durante el conflicto del Alto Cenepa con el Ecuador, y desde 2008 a la fecha tiene participación en la lucha contra el terrorismo en el área del Vraem, al conformar el Componente de Fuerzas Especiales de Comando Especial del Vraem (CFFEE del CEVRAEM) y la Fuerza Especial Conjunta del Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales Conjuntas (CIOEC). Asimismo, cabe puntualizar que, debido al carácter estratégico de las misiones asignadas, muchos logros y participaciones no son conocidos, reconocidos ni difundidos, y muchas veces son atribuidos a otras entidades, con la finalidad de privilegiar el principio del secreto en las operaciones. Ese es el carácter del operador especial: "La mejor recompensa es la conciencia de llevar a cabo la misión que se te confió".

Del mismo modo, la Fuerza de Operaciones Especiales participa activamente apoyando a la Autoridad Marítima y a los organismos de inteligencia, ejecutando diversas operaciones contra ilícitos y amenazas puntuales.

Contexto actual

Hoy nuestro país es parte activa del desarrollo y del crecimiento mundial. Los cambios constantes y los sucesos inherentes de un mundo globalizado (como las crisis financieras, los desarrollos tecnológicos, el comercio exterior, los desastres naturales y los conflictos) impactan en los Estados y en sus sociedades, y las repercusiones económicas y sociales tienen consecuencias tangibles en el bienestar de la población.

Los Estados tienen claro que los intereses económicos van directamente ligados a las aspiraciones y necesidades de la población, es decir, la mantención o conquista de mercados internacionales, recursos naturales o recursos energéticos son requeridos permanentemente por los Estados fuertes, y colocan en una situación de riesgo a los Estados débiles que los poseen[4].

Del mismo modo, se suman las amenazas irregulares, como el narcotráfico, el terrorismo, la minería ilegal y la piratería, que afectan y generan inseguridad, incertidumbre y desconfianza, tanto en los inversores extranjeros como en los nacionales, ya que emiten señales negativas a la comunidad internacional y afectan directamente a los sectores productivos locales, al convertir el proceso de su erradicación de dichas amenazas en una prioridad para el Estado.

4. SEPÚLVEDA, Jaime. Nuevos escenarios para la estrategia marítima. En: *Revista de Marina de Chile*, 2012. Nro. 927.



Alumnos de la Escuela de Operaciones Especiales en entrenamiento intensivo. Fotografía del autor.

Conclusiones

La Marina de Guerra del Perú es una organización viva que responde a los cambios y las necesidades de defensa del país. Las amenazas, como los condicionantes de carácter social, político y económico, tienden a potenciar el protagonismo y la pervivencia de las unidades de operaciones especiales[5].

En el pasado, las operaciones especiales en la Marina de Guerra se concibieron y se utilizaban prioritariamente en apoyo de las Fuerzas Navales y Fuerzas Convencionales, como un multiplicador de fuerza. Sin embargo, en las últimas décadas su participación contra amenazas irregulares ha cobrado protagonismo, y se le ha otorgado mayor independencia e importancia. Así, se han incrementado sus responsabilidades, funciones y el número de despliegues a las zonas de emergencia[6].

5. RODRÍGUEZ, Raimundo y JORDÁN, Javier. La importancia creciente de las fuerzas de operaciones especiales en Estados Unidos y su influencia en el resto de países de la OTAN. En: *UNISCI Journal*, mayo de 2015. Nro. 38, pp. 107-123.
6. DEL AMO, Roldán Fernando. *Las unidades de operaciones especiales en la lucha contra el terrorismo: el caso de EE.UU., Reino Unido, Francia y España*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2015.

La importancia que han obtenido las operaciones especiales en el país radica en su alta confiabilidad y efectividad para la ejecución de operaciones sensibles, así como en el bajo costo del alistamiento que demanda su preparación, comparados a los elevados costos requeridos por las fuerzas convencionales.

Los escenarios estratégicos actuales resaltan la importancia de contar con una Fuerza de Operaciones Especiales con roles claramente definidos y delimitados, con un presupuesto exclusivo, que permita optimizar los recursos existentes en la institución y derivarlos en la obtención de una Fuerza de Operaciones Especiales debidamente alistada. Ingresar en el campo de las operaciones especiales requiere de todo un ciclo de aprendizaje para la conformación de unidades de combate que desarrollen operaciones con altas probabilidades de éxito. Debe privilegiarse y mantener activo dicho proceso.

De cara al futuro, la Marina de Guerra del Perú tendrá que afrontar múltiples retos y responsabilidades que demanden el empleo de una Fuerza de Operaciones Especiales con capacidades específicas a sus compromisos operacionales y estratégicos, versátil y altamente móvil, siempre recordando que el activo más importante de esta Fuerza son sus hombres, y que sus habilidades y destrezas no se alcanzan rápidamente, pues son parte de un proceso que necesita todo el apoyo del Alto Mando Naval, desde las áreas de organización, selección, equipamiento y entrenamiento.

Bibliografía

- DEL AMO, Roldán Fernando. *Las unidades de operaciones especiales en la lucha contra el terrorismo: el caso de EE.UU., Reino Unido, Francia y España*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2015.
- MORALES, Adolfo. *Operaciones especiales en el ámbito marítimo: "La guerra naval especial"*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2012.
- RODRÍGUEZ, Raimundo y JORDÁN, Javier. La importancia creciente de las fuerzas de operaciones especiales en Estados Unidos y su influencia en el resto de países de la OTAN. En: UNISCI *Journal*, mayo de 2015. Nro. 38, pp. 107-123.
- SEPÚLVEDA, Jaime. Nuevos escenarios para la estrategia marítima. En: *Revista de Marina de Chile*, 2012. Nro. 927.
- YÁBAR, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Fondo de Publicaciones Dirección de Intereses Marítimos. 2001.


LEYENDA
Mar Frío
Mar Tropical
Desierto del Pacífico (0 -1.000 m.)
Bosque Seco Ecuatorial
Bosque Tropical del Pacífico
Serranía Esteparia (1.000 - 3.800 m.)
Páramo (3.500 a más)
Puna (3.800 m.
Selva Alta (500 - 3500 m.)
Selva Baja (0 - 600 m.)
Sabanas de Palmeras

Análisis de la situación social en la Amazonía

Teniente primero Franco Piazzini Santillana
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú y calificado en Guerra de Superficie. Ha seguido el Curso Básico de Inteligencia y el Curso Básico de Estado Mayor. Se desempeñó como segundo comandante del BAP *Clavero* (CF-15) y como comandante de la Estación Naval El Estrecho. Actualmente labora en la Policía Naval.



RESUMEN
El presente artículo analiza los conflictos sociales, las actividades ilícitas y la contaminación que afectan en la actualidad a la Amazonía. En un primer ensayo se enfocó el problema del desarrollo económico de esta región y ahora se complementa a través del análisis del desarrollo social, con énfasis en las principales amenazas generadas en esta extensa región del Perú. Diversas actividades ilícitas han venido prosperando a pesar de los esfuerzos realizados a la fecha, que deben ser analizados y reestructurados si se desea lograr mejores resultados que los obtenidos, los cuales no parecen haber cambiado el panorama de ilegalidad que se cierne sobre la selva.

PALABRAS CLAVE:
Amazonía, conflicto social, desarrollo social, actividades ilícitas, contaminación.

ABSTRACT
The present article analyzes the social conflicts, the illicit activities and the pollution that currently affects the Amazon. In a first test the problem of the economic development of this region was approached and now is complemented through analysis of the social development, with emphasis in the main threats generated in this extensive region of Peru. Diverse illicit activities have come prospering in spite of the realized efforts up to the date that must be analyzed and restructured if wished to obtain better results than the ones obtained, which do not seem to have changed the outlook of illegality blossoming on the jungle.

KEYWORD:
Amazon, social conflict, social development, illicit activities, pollution.

Introducción

El presente escrito es continuación directa de un artículo publicado en la orimera edición de la *Revista de Marina*, año 107, nro. 1, bajo el título de Análisis del Desarrollo Económico en la Amazonía de 2014. En dicho texto se analiza el nivel de desarrollo económico de la vasta región amazónica de nuestro país, que ocupa más del 50% del territorio nacional.

Como se vio anteriormente, la gran llanura amazónica tiene muy poca densidad poblacional y son escasas las grandes ciudades, que están separadas entre sí por cientos de kilómetros. Este hecho obstaculiza el desarrollo y el progreso de las zonas más alejadas.

• Artículo recibido el 9 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 2 de abril de 2018

A pesar de ello, se pueden encontrar muy buenas opciones para el impulso a la inversión, para lo cual es necesaria la pronta implementación de diversas obras, muchas de las cuales fueron mencionadas en el artículo anterior.

Esta zona ha tenido un gran retraso en parte debido a las pobres vías de comunicación con las que dispone. Tan solo las grandes ciudades se van desarrollando y progresando, mientras que los pequeños centros poblados dispersos en la región aún no logran despegar.

Es necesario considerar que diversos factores intervienen y afectan el desarrollo amazónico, como la obligatoria y tortuosa navegación fluvial, y la pobre capacidad de transporte terrestre, a causa principalmente de la ausencia de obras de infraestructura para el transporte que garanticen la llegada del progreso y bienestar a la región.

Es así que el comercio es vital para el progreso, pues sin él no habría impulso para el desarrollo de la zona. Sin embargo, debido a la ausencia de la ya mencionada infraestructura, el comercio se efectúa casi íntegramente a través de vías fluviales, lo cual genera el correspondiente sobrecosto. Ese hecho ahuyenta las posibles inversiones de gran envergadura, se suma a la falta de control fluvial, y, a su vez, permite el comercio ilícito y el contrabando.

Como se mencionó en el artículo precedente, en la actualidad en la Amazonía no se distingue demasiado el impacto de desarrollo regional. Las grandes ciudades se desarrollan a un ritmo bastante acelerado, pero sus respectivas ciudades satélite aún no lo han hecho.

Como bien se sabe, antiguamente la Amazonía era considerada una zona aislada, inhóspita y peligrosa. Inclusive hoy en día existen regiones de difícil acceso debido a su agreste geografía. Sin embargo, el afán del hombre en su eterna búsqueda de recursos ha permitido que la mayor parte de la zona boscosa se encuentre colonizada en la actualidad. Son los ríos los principales partícipes y protagonistas en dicha colonización, y es a través de ellos que el comercio amazónico se mueve y se desarrolla.

En tal sentido, esta vasta región es el escenario actual de un gran boom con miras a la explotación intensiva de recursos de todo tipo, pues acceder a la Amazonía y a sus innumerables recursos es cada vez más fácil. Sin embargo, si hablamos de tales recursos, calificarlos como innumerables no significa indicar que sean eternos o infinitos. Muy por el contrario, la deforestación, las actividades extractivas ilegales u otras prácticas nocivas para el medio ambiente están logrando una gran merma en los mismos. Todo ello, aunado a la gran ilegalidad que existe en la zona, genera en la Amazonía un peligro latente que se incrementa sin tregua día a día y se va extendiendo sin descanso.

En el presente escrito se analizan las principales amenazas que se ciernen sobre



el pujante desarrollo que existe actualmente en la selva peruana, como los conflictos sociales, las actividades ilícitas y la contaminación.

Conflictos sociales

1. Pobreza *aparente*

No se confunda: los agricultores, ganaderos y otros que viven en forma rústica en la selva viven de acuerdo con su idiosincrasia. Por tanto, tenga en cuenta una cosa: vivir rústicamente no siempre significa vivir en la pobreza.

Un campesino que usted pueda encontrar a la vera de la carretera o internado en la jungla puede vivir en una "humilde" choza hecha de madera casi podrida, pero que a su vez cuenta con un moderno equipo de sonido, un novísimo televisor plasma de 52" conectado a DirecTV y a juegos de video, así como modernos electrodomésticos, equipos de cómputo y un congelador lleno de cerveza. Todo ello conectado a un grupo electrógeno instalado a espaldas de su cabaña.

¿Cómo es esto posible?

Sencillo: lo que usted quizá considera como un estilo de vida cómodo (vivir en una zona residencial exclusiva en una gran urbe y en una casa de estreno) no necesariamente se ajusta a las exigencias de un poblador campesino.

En ocasiones, ellos disponen de mayores recursos que cualquier persona acomodada de las ciudades.

Es interesante entender, en consecuencia, que existen organizaciones, tanto

gubernamentales como no gubernamentales, que organizan caravanas y acciones benéficas para diversos caseríos y pueblos de la región, sin haber realizado algún tipo de estudio socioeconómico que confirme que tal o cual población se encuentra en realidad en una situación precaria tal que amerite la acción benéfica.

Existen así, por ejemplo, lugares de cambio de moneda extranjera en plena selva, a vista y paciencia de las autoridades, en pueblos en los que es común cambiar soles a pesos colombianos o a dólares.

¿Es necesario, por tanto, explicar más?

Por otro lado, en un simple sondeo que cualquiera pueda realizar en muchos centros poblados, es posible encontrar habitantes que provienen de ciudades como Piura, Trujillo, Tacna, Cajamarca, Puno u otras, y que recientemente han dejado esos lugares para vivir en medio de la selva (en ocasiones por breves periodos), a fin de cultivar una parcela de terreno recientemente adquirida.

Peor aún: es muy común encontrar gente de La Victoria, el Callao, Villa María del Triunfo, Miraflores, San Juan de Lurigancho, Surquillo, entre otros distritos limeños, que también han llegado a estos lugares perdidos de la selva. Saque usted mismo sus conclusiones.

Estas caravanas no representan la ayuda benéfica a gente que de verdad lo necesite, pues, como se mencionó, los pobladores de muchos lugares en los que se realizan estas actividades llamadas de "inclusión social", no requieren de ayuda benéfica, debido a que en su mayoría son gente con grandes ingresos económicos procedentes de cultivos y comercio ilícito, sea por la tala de madera ilegal o, peor aún, por el cultivo de hoja de coca, la cual luego es transformada en clorhidrato de cocaína.

2. Pobreza *real*

En la actualidad, por consiguiente, no se realizan los estudios socioeconómicos pertinentes que permitan deducir que la ayuda social se realice en un determinado poblado, sino que se elige al azar.

De igual forma, ¿cree usted que una persona en extrema pobreza aminora todos sus problemas recibiendo en una sola ocasión un desayuno o una chocolatada, medicamentos para una semana como tratamiento de una enfermedad, regalos y juguetes para sus niños, o cortes de cabello?

Entonces, ¿qué cree que pase al día siguiente de dicha caravana? ¿O a los dos días? ¿O una o dos semanas después?

La pobreza en la que viva aquella persona no cambia por el hecho de que un día se haya presentado de la nada y en forma aleatoria una caravana y le haya brindado todos aquellos servicios.

La pobreza en los distintos caseríos, en la costa, la sierra o la selva, debe combatirse con una mejora en la educación. Si bien es un esfuerzo a largo plazo, entonces se habrá mejorado la calidad de vida de los futuros pobladores con el devenir de los años.

Si usted tiene un juguete y la buena intención de regalarlo, entonces hágalo, pero no por eso crea que ya hizo mucho, pues en ese momento usted ha querido tapar el sol con un dedo: la pobreza y la ignorancia van a persistir.

Actividades ilícitas y contaminación

Las grandes parques, los santuarios y las áreas especiales de protección que se ubican en esta parte del Perú sufren una severa depredación por parte de personas, organismos y empresas inescrupulosas.

Hagamos un alto en esta parte de la lectura.

¿Cuántas veces ha escuchado usted, lector, esto último, sea en noticias o en comentarios?

Con sinceridad, ¿le ha importado alguna vez, directamente, estos hechos?

Quizá piense usted de esta forma: "A mí no me afecta. Eso de la ecología está bien, pero por ahora no me va a afectar, así que mejor no pienso en eso, porque es hacerme más problemas de los que ya tengo".

O peor aún: "No pasa nada si boto un poco de basura. Total, es poco nomás, y ese poco no va a afectar a todos, como lo hacen otras empresas que de verdad sí ensucian bastante".

Si usted piensa de esa forma, entonces imagine cómo piensa una de aquellas personas inescrupulosas. Sin temor a caer en la equivocación, más o menos piensa así: "Yo no vivo acá, los que viven por acá tampoco lo van a sentir, porque tienen bastante jungla. Además, si contamino un poquito no es nada, comparado a otras empresas. De acá regreso a Lima y me olvido del tema y de la contaminación, porque ese ya no será mi problema".

Pues bien, la contaminación, la erosión de los suelos, la pérdida de miles de hectáreas de bosques tropicales, el envenenamiento de los ríos y otros males son una realidad.

No son cuentos ni historias que solo se ven en las noticias cuando encendemos el televisor. Y lo peor: poco o nada se hace para remediar esto.

Por ejemplo: ¿ha hecho usted algo al respecto? ¿A partir de ahora lo va a hacer?

Si su respuesta es negativa, ¡preocúpese! Este es el mundo que va a dejar a sus hijos y nietos. En efecto, quizá usted no sienta nunca los efectos directos, pero en algún momento y en algún lugar alguien sí lo vive en carne propia, y en el futuro sus descendientes también lo harán.

Hay un adagio muy conocido: "No hay peor ciego que aquel que no quiere ver".

Si tira una pequeña envoltura al piso alguna vez, puede que no sea mucha la contaminación que esté generando, pero acuérdese de que hay miles de millones de personas en el mundo que hacen y piensan exactamente lo mismo: "Esta pequeña envoltura no es nada, no va a contaminar nada".
Tan solo es necesaria una pequeña contribución al mundo para así cambiar el mundo. Quizá tan solo requiera que usted, lector, colabore con sensibilizar a alguien más y entonces estará ayudando de alguna manera a mejorar nuestro entorno.

1. Tala ilegal de árboles

La selva posee una de las riquezas más grandes del mundo: la madera.
Tenga en cuenta que no es cualquier madera, pues en la Amazonía crecen gigantescos árboles con madera de la más alta calidad; y, lo que es mejor, crecen en forma silvestre, es decir, nadie los ha cultivado.
La tala ilegal es entonces un negocio redondo y altamente rentable en la actualidad, pues los traficantes de madera talan y depredan áreas enteras de selva casi virgen en su afán de producir madera que luego habrán de aserrar y vender en los mercados más exclusivos, y a un costo de mano de obra mínimo.



Los madereros van en búsqueda de los árboles, internándose en lo profundo de la jungla, exponiendo sus vidas ante los peligros que conlleva el oficio. En ocasiones, los sueldos son irrisorios y el tiempo de internamiento puede durar varios meses, tras lo cual deforestan hectáreas enteras de árboles y generan una herida en el ecosistema.

Como se mencionó anteriormente, es posible ver caravanas completas de camiones llevando consigo enormes cargas de madera de primera calidad hacia las grandes ciudades.

Si se observa con detenimiento la enorme cantidad de madera en tránsito, es fácil suponer que se viene devastando lentamente toda esta enorme región a vista y paciencia de las autoridades.

En la actualidad, son muy pocas o inexistentes las políticas de reforestación. Una correcta y eficiente aplicación de ellas podría ser provechoso a futuro, pues llegará un momento en el que la selva corra el riesgo de desaparecer a causa del avance desmedido de la tala y su comercio ilegal.

2. Minería ilegal

- **Minería acuática**

  En el Perú, en la zona de selva, existen cuatro lugares clarísimos donde se detecta con mayor énfasis la minería ilegal: las cuencas del río Putumayo (departamento de Loreto, frontera con Colombia), el río Pachitea (provincia de Puerto Inca, departamento de Huánuco), el río Aguaytía (provincia de Padre Abad, departamento de Ucayali), el río Madre de Dios (departamento de Madre de Dios), así como los afluentes de los ríos mencionados.

  En efecto, existen otros lugares de selva donde es posible encontrar la minería ilegal, pero en menor escala.

  En los ríos indicados existe una gran cantidad de oro disuelto en el agua, que es transportado por la corriente o está depositado en el fondo de sus cauces.

  Debido a la gran cantidad de polvo o pepitas de oro, se ha generado un comercio ilegal, altamente lucrativo, en estas regiones.

  Personas sin escrúpulos que se dedican libremente a la extracción en los distintos recodos y curvas de estos ríos amazónicos afectan con su accionar los ecosistemas endémicos de estas regiones.

  Usted, lector, se preguntará: ¿pero de qué manera la minería afecta un ecosistema en la selva y más aún en un río?

  Pues bien, la minería en la selva se realiza al aire libre, en pequeñas barcazas flotantes que llevan sobre ellas una maquinaria denominada "draga".



Esta máquina remueve el fondo del río mediante una manguera, con agua expelida a mucha presión. El barro que se forma en el fondo es entonces succionado por otra manguera, que deposita la mezcla de agua y piedras en la plataforma, tras lo cual los mineros proceden a verificar y a buscar el ansiado oro.

Ese movimiento repetitivo de crear barro en el fondo del río, barriendo progresivamente el cauce, colabora enormemente a la depredación del ecosistema acuático, pues numerosas especies son víctimas, directa o indirectamente, de esta remoción subacuática de material que se produce, todo ello sin contar con el intenso sonido que genera la maquinaria.

Sin embargo, el proceso no queda ahí, pues en el afán de separar el oro de otros materiales adheridos a las pequeñas rocas, se emplea el mercurio o llamado también azogue.

El mercurio es un metal pesado cuya propiedad fundamental es la de existir en estado líquido a temperatura ambiente. Es fácil de adquirir, pues se encuentra en cualquier termómetro usado para medir la temperatura corporal durante una fiebre común.

Cuando el draguero culmina su labor de separación de minerales, este metal pesado es vertido de regreso en el río, junto con las rocas e impurezas

inútiles que se producen al separar el oro. En esta etapa, el mercurio termina por envenenar las aguas, pues una sola gota es capaz de matar las especies de peces y aves de todo un ecosistema, y contaminarlos gravemente.
Es fácil escuchar a pobladores que aseguran haber tenido muy buenas pescas en el pasado en estos ríos, pero que en la actualidad ya no es posible encontrar la misma abundancia.

- **Minería ribereña**

Este tipo de minería se distingue de la anterior porque la depredación que conlleva se realiza en las riberas, ocasionando la erosión del suelo, la deforestación y la contaminación de toda el área contigua al río.
Ingente maquinaria pesada ingresa hasta las zonas más remotas adyacentes a los márgenes de los ríos en búsqueda de oro y, en menor medida, de piedras preciosas.
En su afán por la búsqueda de minerales preciosos, remueven la tierra, trastocan el lugar y generan, por tanto y literalmente, un "paisaje lunar".
En efecto, en esta tierra deforestada y envenenada debido al mercurio, combustibles derramados y otros materiales usados en el proceso, ya no es posible ver el crecimiento de vegetación, pues el suelo luego es comprimido y aplanado por el peso de la maquinaria pesada. De esta forma, se pierdan sus propiedades básicas para permitir la germinación de vida vegetal y por ende animal.

- **Causas y efectos**

Es interesante saber que se realizan operativos conjuntos entre diversas instituciones estatales con el objetivo de erradicar estos dos tipos de minería ilegal que existen en los cursos de los ríos amazónicos mencionados.
Sin embargo, tan pronto se realizan los operativos, que consisten en la voladura y desactivación de artefactos flotantes y maquinaria pesada, los mismos mineros regresan al área de extracción de minerales, pasados dos o tres días.
Esto es un círculo vicioso que ocurre a espaldas del Gobierno, pues los operativos no son estables y la presencia fluvial del estado es mínima.
Los operativos no han logrado hasta el momento eliminar ni por muy lejos estas actividades ilícitas. Tan solo han logrado retrasar en ocasiones, por algunos días, la extracción y contaminación del ecosistema.
Imagine entonces usted lo rentable que puede llegar a ser este oscuro negocio, pues tan pronto una maquinaria (llámese volquetes, retroexca-

vadoras, dragas, lanchas, etc.) es desactivada y explosionada, otra nueva ocupa su lugar en cuestión de días.

De igual forma, se genera un déficit en recursos monetarios, pues el oro que se extrae no es declarado y, por tanto, no es ingresado en forma legal al sistema económico de la nación. Muchas veces es exportado de manera ilegal a países extranjeros.

3. La coca

• La hoja de coca

La coca es una planta usada ancestralmente por pueblos prehispanos como en el Incanato, debido a sus propiedades analgésicas, antiinflamatorias e inclusive alucinógenas.

Al referirnos a este hecho estamos hablando acerca de lo que actualmente se denomina "hoja de coca". Es necesario entender esta acotación, pues esta hoja de coca es la hoja de la planta cosechada desde tiempos ancestrales hasta nuestros días, por pobladores andinos o selváticos para sus usos y costumbres.

Es pues común ver a los agricultores chacchando esta hoja, mezclada con un poco de cal. El proceso de masticar continuamente esta planta, ingiriendo sus jugos, dopa el sistema nervioso, lo engaña y evita así pensar en comer, a la vez que elimina el cansancio, con lo cual el agricultor puede permanecer más horas de trabajo en el campo.

Asimismo, constituye un legado de tradición histórica, pues la hoja de coca seca es usada en ceremonias y ritos ancestrales como el llamado pago u ofrenda a la Pachamama, que aún hoy se practica.

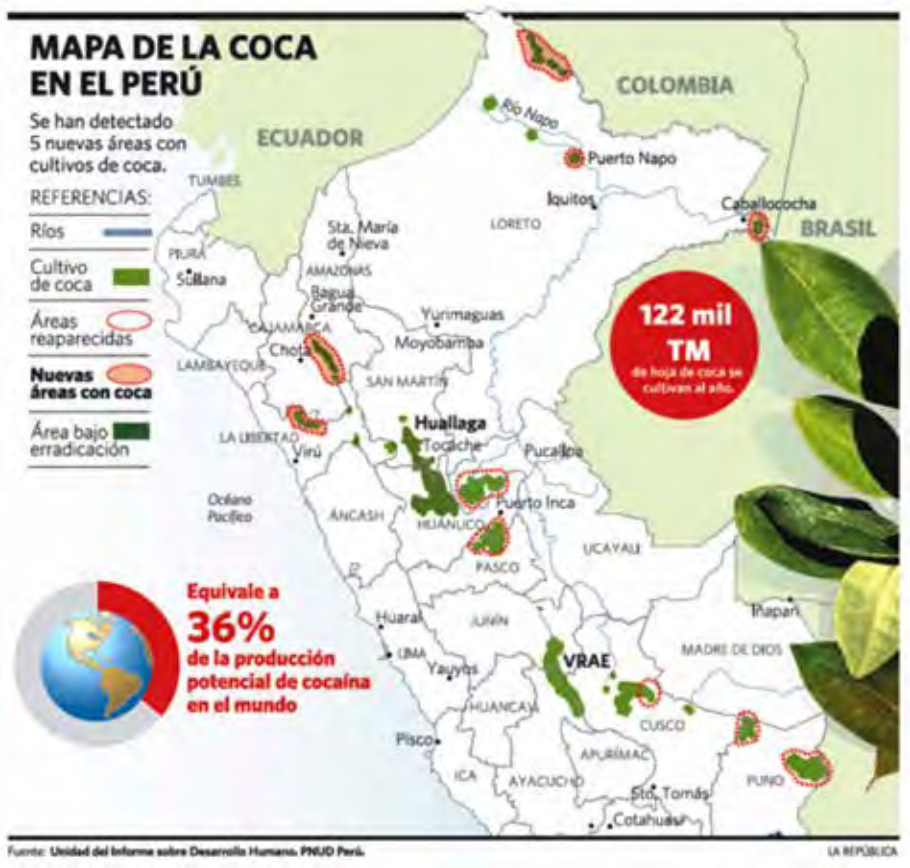
Por estos y otros motivos, el cultivo de la coca está permitido bajo ciertas regulaciones y en pocas cantidades, que permitan continuar las tradiciones del Perú antiguo.

Pues bien, hasta aquí es la parte buena.

• Derivados de la hoja de coca

La hoja de coca tiene entre sus componentes químicos un alcaloide especial que le brinda sus propiedades alucinógenas.

Este alcaloide, al ser separado y luego mezclado con otros componentes tóxicos y letales, para ser posteriormente procesado, permite la creación de una sustancia blanquecina conocida como pasta básica de cocaína o PBC. Esa pasta grumosa puede ser nuevamente procesada aún más, con lo cual se llega a obtener el famoso clorhidrato de cocaína.



El PBC y la cocaína son sustancias dañinas que integran el grupo de las drogas tóxicas y que son muy conocidas en nuestro entorno, en nuestro país y a nivel mundial.

Estos productos son altamente adictivos y degenerativos, por lo que aquella persona que lo consume siempre va a buscar consumirlos una y otra vez, gastando cada vez más dinero. Por esa razón se contactan con el mercado negro, que especula con esa lacra social.

Este es un tema harto conocido. Sin embargo, ¿alguna vez usted se ha preguntado por qué actualmente el Perú es el principal productor y exportador de PBC y cocaína en el mundo?

La respuesta es muy simple: nuestro país tiene muchas regiones y muchos ecosistemas, y entre todos ellos, existen unas regiones especiales donde esta plantita crece de lo más feliz, ya que su producción es más que óptima.

Si revisamos el mapa, veremos unas regiones sombreadas. Estas regiones en especial tienen un clima y unas condiciones únicas y excepcionales, propias

de la ceja de selva o selva alta, en la mayoría de casos. Dichas condiciones permiten cultivar la hoja de coca sin necesidad siquiera de hacer mayor esfuerzo que esperar a que vuelva a brotar.

Es decir, la coca, al igual que muchos otros arbustos silvestres, crece en forma espontánea en el suelo de estas regiones, pues es un suelo muy rico en nutrientes. De igual forma, esta zona es altamente lluviosa, por lo que prácticamente no es necesario efectuar el riego de ningún cultivo.

Por si fuera poco, la coca crece a una tasa muy rápida en estas regiones. ¡Puede brindar en forma espontánea hasta cuatro cosechas al año!

La planta más rentable actualmente, próxima a la producción de hoja de coca, es el cacao, que crece en los mismos lugares que la coca, pero solo brinda hasta tres cosechas al año.

Una chacra con un cultivo normal de cualquier otro tipo de vegetal o fruta produce tan solo una o dos cosechas al año. Saque su cuenta.

El cacao es la planta utilizada actualmente como cultivo alternativo, impulsada por organismos del Estado para reemplazar a los cultivos de coca.

Tengamos en cuenta que el cacao producido en el país es uno de los mejores del mundo y permite elaborar un chocolate de primera calidad. Su precio en el mercado es fluctuante, pues no todos los años es altamente rentable. Asimismo, la planta es propensa a plagas esporádicas que pueden azotar ciertas regiones.

En contraparte, el precio de la hoja de coca en el mercado negro para la elaboración de drogas siempre va en aumento y es un negocio altamente rentable. El esfuerzo para su siembra y su cosecha es mínimo, ya que no sufre por problemas de plagas.

Teniendo en cuenta todos estos factores, es muy fácil deducir que nuestro país sea el principal productor y comercializador de esta droga a nivel mundial.

Ahora bien, veamos ahora otros factores más resaltantes.

La región es un vasto territorio de selva ubicada entre la selva alta y la selva baja. En otras palabras, toda la zona está constituida por lomas, elevaciones, depresiones y quebradas de baja altitud, lo cual viene a ser un punto intermedio entre la selva alta (ubicada en los Andes) y la selva baja (llanura amazónica).

Esto implica que su recorrido y su exploración sean sumamente difíciles, pues es un terreno altamente accidentado y lleno de ríos que dificultan el avance. Este factor adicional es de mucha consideración, ya que los operativos para erradicar los cultivos ilícitos se estrellan con él.

Si bien los operativos se realizan periódicamente, es fácil suponer que solo abarcan una mínima (casi imperceptible) porción de terreno, por lo que los cultivos y la elaboración son muy difíciles de erradicar, por no decir imposi-

bles, bajo las regulaciones actuales. En otras palabras: el esfuerzo realizado a la fecha es casi nulo.

A esto debemos sumar el problema de la corrupción en el aparato estatal, que fomenta el comercio ilícito desde la clandestinidad, pues hay muchas autoridades involucradas en estos negocios turbios. Increíblemente, estas mismas autoridades condenan este accionar ilícito al declarar en prensa y en público.

Si usted cree que deberían mandarse más helicópteros a la zona para explorar mejor las plantaciones ilícitas, entonces está equivocado. La razón es simple: los agricultores cocaleros "camuflan" sus cultivos de coca entre otras plantas o sembríos que sí son visibles desde el aire. Las plantas de coca son pequeñas en tamaño, lo cual posibilita su camuflaje entre grandes plantas de maíz, por ejemplo.

4. Lavado de dinero

El lavado de activos, blanqueo de capitales o lavado de dinero es la denominación que engloba a una serie de operaciones llevadas a cabo con la finalidad de ingresar al sistema financiero el dinero mal habido, también conocido como dinero negro.

El sistema financiero exige que se demuestre la procedencia u obtención de dinero o capital con el cual se realizan las transacciones privadas. Por ejemplo, si una persona o entidad desea adquirir un inmueble, el dinero debe ser tramitado, por lo general, a través de una entidad bancaria. Si la compra se realiza con dinero en efectivo, el proceso deberá realizarse con la intermediación de un notario.

Las formas más comunes de obtención de dinero son a través de pago de servicios, compraventa de bienes, ganancias por inversiones o herencia. Todo esto debe quedar justificado de manera natural en el sistema financiero. Con ello se da a entender que el dinero no puede provenir del aire. En teoría, a nadie le llueve billetes.



Sin embargo, en la práctica normalmente no es así. En muchas sociedades en las que prospera la corrupción y los ilícitos, el dinero sí "llueve" a las personas. Así, existe un

movimiento muy grande de dinero negro proveniente de actividades ilícitas como el narcotráfico, la minería y la tala ilegales, el tráfico de combustible, el contrabando, la trata de personas, etc. Dicho dinero, para ser utilizado libremente, deberá ser insertado de alguna manera al sistema financiero del estado anfitrión. Para tal caso, entre las muy variadas modalidades, en la Amazonía se practica la creación de negocios fantasmas o de prostitución. Hay que tener en cuenta de que la modalidad a ser elegida por los blanqueadores de dinero depende mucho de la urgencia y del monto.

En la Amazonía se confunde mucho el hecho de encontrar personas que llegan a un poblado y pretenden demostrar que invierten dinero en los pobladores o nativos en provecho de su comunidad. Un blanqueador no pretende invertir, pues el hecho mismo de invertir significa esperar algún tipo de ganancia a futuro, ya sea personal o comunal. Más bien, considere usted que el blanqueador ya obtuvo la ganancia esperada. Lo único que desea es lograr un mecanismo que le permita ingresar el dinero al sistema bancario, y una de las mejores formas es a través de inversiones en provecho de la comunidad. De manera adicional, el blanqueador se gana el respeto y la admiración de los pobladores, que ven en él a "una buena persona que se preocupa por ellos".

Es común encontrar este tipo de acciones en los pueblos alejados de la Amazonía, debido a que esta región se encuentra libre del pago de impuestos. Es



decir, el dinero usado en obras de bien social, que en realidad es dinero negro, vuelve casi en su totalidad al blanqueador y sin la necesidad de declarar impuestos. Negocio redondo.

5. La presencia del Estado

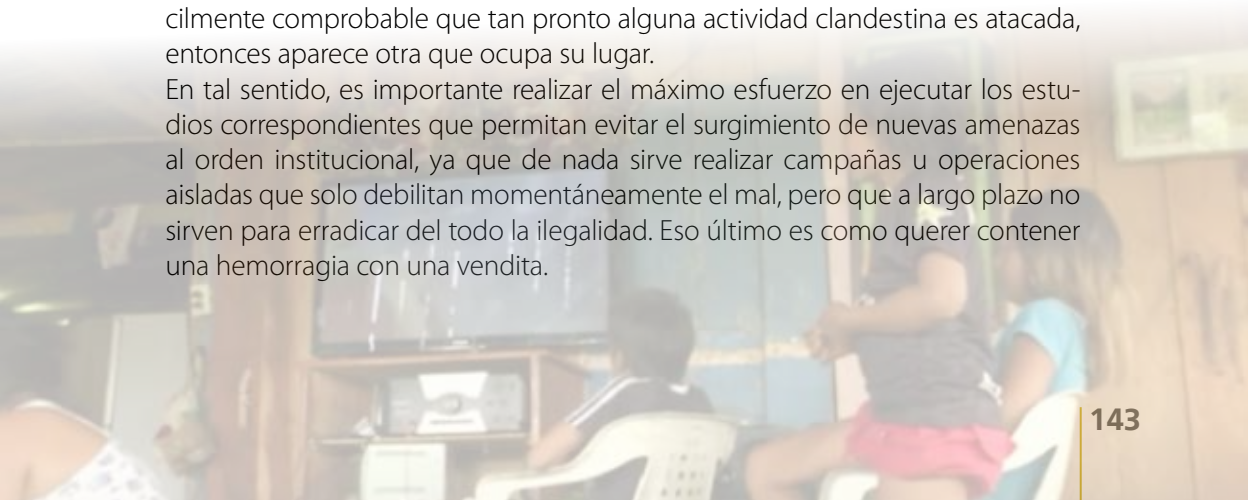
La vertiente del Amazonas es una inmensa red de territorios y ríos que ocupan más del 50% del territorio nacional. La extensa red fluvial, que es un conjunto enmarañado de ríos no navegables, ríos navegables, cochas y similares, en un territorio altamente hostil y algunas veces casi inaccesible, permite que la Amazonía sea el lugar idóneo para generar todo tipo de actividades ilícitas. En tal sentido, el Estado Peruano, a través de sus brazos de acción, como son las Fuerzas Armadas y en particular la Marina de Guerra del Perú, se ven seriamente limitados en su labor de resguardo y control, pues si bien la labor de las instituciones del orden es continua, la inmensa extensión de red fluvial, superior inclusive a la extensión del litoral marítimo, imposibilita muchas veces un control adecuado de la misma. Entiéndase que es físicamente imposible mantener a un tripulante en vigilancia constante en cada kilómetro de longitud de río, como mínimo. A pesar de la tecnología actual, la labor de resguardo y de control de ilícitos en un área tan accidentada es una labor casi titánica.

Conclusión

En una región tan extensa y alejada, pero a la vez hermosa y exótica, existen un sinnúmero de problemas ocasionados por el hombre en su afán por enriquecerse haciendo el mínimo esfuerzo posible. Todas las actividades ilícitas descritas en este artículo deben ser objeto de un exhaustivo análisis, con el objeto de aminorar su índice de impacto negativo en la sociedad amazónica y en el país.

Digo aminorar, pues es necesario entender que la naturaleza de muchos seres humanos tiende siempre hacia el facilismo y, por ende, hacia lo ilícito, lo que hace casi imposible la erradicación total de todos los actos ilegales, pues es fácilmente comprobable que tan pronto alguna actividad clandestina es atacada, entonces aparece otra que ocupa su lugar.

En tal sentido, es importante realizar el máximo esfuerzo en ejecutar los estudios correspondientes que permitan evitar el surgimiento de nuevas amenazas al orden institucional, ya que de nada sirve realizar campañas u operaciones aisladas que solo debilitan momentáneamente el mal, pero que a largo plazo no sirven para erradicar del todo la ilegalidad. Eso último es como querer contener una hemorragia con una vendita.




DROGAS

Breve historia de la Policía Naval desde 1971

Técnico segundo PON Carlos J. Navarro La Riva
Egresado de la carrera profesional de Educación de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle en la especialidad de Historia y Ciencias Sociales, y graduado como oficial de mar tercero en 1993. Se desempeñó como instructor de alumnos en el IESTPN-Citen de 1993 a 1998. Es docente de los programas de actualización y especialización profesional técnica de la Policía Naval desde 2002. Como especialista K-9 en canes detectores de drogas, conformó los destacamentos TID de la unidad canina de 1999 a 2010. Desde ese año pertenece a la Escuela de Policía Naval de forma permanente. Es miembro de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú desde 1998.



RESUMEN
El presente artículo analiza los conflictos sociales, las actividades ilícitas y la contaminación que afectan en la actualidad a la Amazonía. En un primer ensayo se enfocó el problema del desarrollo económico de esta región y ahora se complementa a través del análisis del desarrollo social, con énfasis en las principales amenazas generadas en esta extensa región del Perú. Diversas actividades ilícitas han venido prosperando a pesar de los esfuerzos realizados a la fecha, que deben ser analizados y reestructurados si se desea lograr mejores resultados que los obtenidos, los cuales no parecen haber cambiado el panorama de ilegalidad que se cierne sobre la selva.

PALABRAS CLAVE: Preboste, Policía Militar, Policía Naval, maestro de armas.

ABSTRACT
This article deals with the beginnings of the naval police service, the formation of the first company, whose mission was that of the maintain discipline and institutional image. as well as the safety of the personnel, units and dependencies of the navy during those year; the mission of studies to panama, its consolidation as an line organ and the American missions. Also the development of its execution, advice and support bodies.

KEYWORD: Provost, military police, naval police, weapons master.

Introducción

La Policía Militar surgió en Inglaterra en el siglo XI. Durante la invasión a Normandía, Guillermo el Conquistador nombró a un capitán preboste, el cual tenía por misión proteger los intereses de la Corona y la paz dentro del reino. El tiempo pasó y su organización fue ampliada, hasta constituir lo que es la actual Policía Militar del Ejército inglés.

En Estados Unidos, el general George Washington nombró en 1776 al primer capitán preboste y estableció un sistema similar al de Inglaterra. En la guerra civil funcionó con algunas modificaciones y tuvo intervención en la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, fue en la Segunda Guerra Mundial donde tuvo una destacada participación y ganó su prestigio, lo que confirmó en la Guerra de Corea. Hoy la Policía Militar es pieza principal dentro de la organización del Ejército de Estados Unidos.

• Artículo recibido el 4 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2018

Antecedentes históricos de la Policía Naval

De acuerdo con las consultas e investigaciones realizadas, los pequeños piquetes de Policía Naval se encargaban de patrullar por los bares y calles del Callao para mantener el orden y la disciplina del personal en sus horas de franco vistiendo el uniforme. Desempeñaban la tarea tripulantes de otras especialidades en forma conjunta. Por esos años existían los maestros y oficiales de mar de la especialidad de maestro de armas, creada el 26 de enero de 1948 como Escuela Técnica de la Armada, con la misión de preparar personal competente en el manejo del personal subalterno, tanto a bordo como en las dependencias de tierra, para cuidar la disciplina e impartir instrucción sobre los deberes militares. Fueron ellos quienes luego pasarían a formar las primeras dotaciones de la iniciada compañía de Policía Naval.

En algunos casos era personal asimilado que se licenciaba del Ejército peruano con el grado de sargento, ingresaba a la Marina y obtenía el grado de oficial de mar tercero con dicha especialidad.

En 1971, el capitán de fragata Edgar Martínez García fue el gestor del nacimiento de la Policía Naval en la institución. Con el empeño y la dedicación que caracterizan al oficial y al marino peruano, asumió la misión de implementarla con la colaboración de un puñado de oficiales de mar de la especialidad de maestro de armas y jóvenes conscriptos del último contingente de la isla San Lorenzo. Se alojó en lo que era el arsenal naval.



Capitán de fragata Edgar Martínez García. Fotografía: Archivo Policía Naval.

En 1972, con la necesidad de capacitar al nuevo personal y contar con instructores idóneos, y gracias a las gestiones del comandante Martínez, se obtuvieron becas de estudio por intermedio de la misión americana en la Escuela de las Américas, fuerte Gulick, del Ejército de Estados Unidos, en la Zona del Canal de Panamá, para el curso de Policía Militar.



Teniente primero Manuel Gonzales Chocano. Fotografía: Archivo Policía Naval.

Mediante mensaje naval, se informó sobre la apertura de las inscripciones para oficiales que desearan obtener la beca. Fue así como surgió la figura del teniente primero Manuel Gonzales Chocano, quien, motivado por su deseo de superación personal, fue el único oficial que se presentó y se hizo acreedor al incentivo. A su retorno, se encargó de adaptar en las instalaciones del cuartel de Policía Naval toda la capacitación recibida en el curso. El Citen lo reconoció luego como una escuela básica e inició así el camino para todas las generaciones de policías navales venideras. Un documento hallado en los archivos de la actual Escuela de Policía Naval, fechado el 2 de abril de 1973, a la letra dice: "Cuartel de Policía Naval. Base Naval del Callao. Grupo de instrucción de la Policía Naval: normas y procedimientos académicos". Se podría decir entonces que esos son los inicios de esta alma máter.

Participaron de este primer curso 33 alumnos. Luego de las exigencias académicas, solo ocho lograron la ansiada beca para el curso de Policía Militar en Panamá.

En diciembre de 1973, la Compañía Policía Naval pasó a ser batallón y el 17 de junio de 1975, mediante Resolución Ministerial 1225-75-MA/CG, folio 1460, se creó el servicio de Policía Naval. Aún no existía la especialidad por estas fechas y los primeros alumnos del curso de Policía Naval se graduaron con la especialidad de maestro de armas. En 1976 se creó la especialidad de policía naval y se realizó el cambio de especialidad a todos aquellos que habían seguido el curso. A partir de 1977 inició sus actividades como escuela básica en el Citen.

El primer cuartel de la Policía Naval se ubicó en la actual Escuela de Guerra de Superficie. En una primera instancia fue ocupado por la infantería de Ma-

rina, que se trasladó a sus actuales instalaciones en Ancón. Pero la fuerza de la naturaleza es impredecible. En 1983, una inundación por desborde del río Rímac en la Base Naval obligó a trasladar a todo el personal y el material a las instalaciones de una antigua fábrica de hélices, donde ya estaba instalado el Centro de Reclusión Naval. Fueron muchas las penurias y dificultades que se presentaron, pero con la firme convicción del cumplimiento del deber.

Misión de estudios a la Escuela de las Américas, Ejército de Estados Unidos (fuerte Gulick, Zona del Canal, Panamá)

En 1972 y 1974, la misión de estudios peruana en Panamá estuvo bajo las órdenes del mayor PM Robert W. Pryor, instructor jefe. El grupo cursó asignaturas como Navegación Plana y Terrestre, Investigación de Accidentes de Tránsito, Inspección y Mantenimiento de Vehículos Motorizados, Técnicas de Instrucción, Seguridad de Personas muy Importantes, Seguridad Física, Sabotaje y Contrasabotaje, entre otras en las que destacó la mayoría.

Estas materias son la base de la capacitación del personal de la Policía Naval hasta la actualidad. Fueron tres meses de constante estudio, para lo cual el personal supo demostrar la capacidad profesional del marino peruano y dejar bien en alto el nombre de la Marina de Guerra del Perú.

La Escuela de las Américas fue fundada en 1946, después de la Segunda Guerra Mundial, como "centro latinoamericano de adiestramiento en el fuerte Amador, Zona del Canal". En 1949, se consolidaron todas las escuelas de la zona en el fuerte Gulick con el nombre de U.S. Army Caribbean School (Escuela del Ejército de Estados Unidos en el Caribe). En 1955, se eliminaron todas las instrucciones en idioma inglés y el español fue declarado el idioma oficial académico de la escuela. En 1963, el nombre de la escuela fue cambiado por Escuela de las Américas.

Relación de personal becado al curso de Policía Militar en la Escuela de las Américas (Panamá)

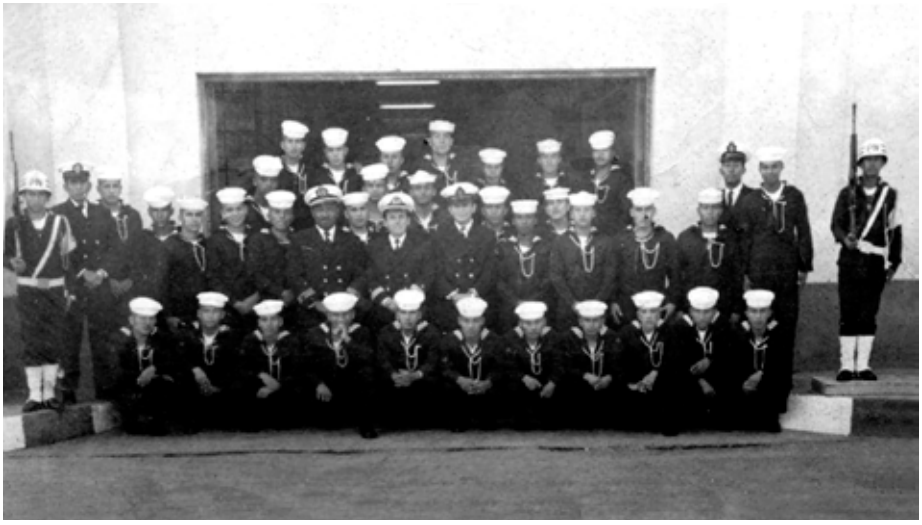
1972

– Teniente primero AP Manuel Gonzales Chocano
– Oficial de mar (maestro de armas) Manuel Garrido Coronado
– Oficial de mar (maestro de armas) Manuel Silva López
– Oficial de mar (maestro de armas) José Sánchez Cuéllar
– Oficial de mar (maestro de armas) Pedro Gabriel Prado

1974

– Oficial de mar (maestro de armas) José Chacón Reyes*
– Cabo primero (furriel) José Alvarado Páucar*
– Cabo segundo Julián Dulanto Ríos
– Cabo segundo Asunción Ruiz Seopa
– Marinero primero Carlos Valladares Morán
– Marinero primero Juan Fuñes Quispe
– Marinero primero Juan Ferreñan Palacios
– Marinero primero Napoleón Tuesta Vargas
– Marinero primero David Falcón Espinoza
– Marinero primero Luis Chumo Goyeneche

* Un oficial de mar y un cabo furriel (SAD) completarían la nómina.



Primer curso de Policía Naval en 1973. Fotografía: Archivo personal del teniente tercero PON Bernal P.

Misión

"Proporcionar vigilancia y protección a las unidades, dependencias y personal, a fin de contribuir a garantizar la seguridad y el normal desarrollo de las actividades de la Marina de Guerra del Perú".

El servicio de Policía Naval es un órgano de línea de la comandancia de la Segunda Zona Naval con sede en la Base Naval del Callao. Depende militarmente del comando más antiguo del área. Su organización consta de:



ORGANOS DE LÍNEA

- Compañía SAAN
- Unidad de Seguridad
- Unidad Canina
- Unidad de Investigaciones
- Centro de Internamiento Naval

ORGANOS DE ASESORÍA Y APOYO

- Escuelas
- Cuartel
- Administración
- Personal
- Secretaría, comunicaciones, informática

Compañía SAAN (Seguridad de Altas Autoridades Navales



Miembros de la compañía SAAN de resguardo personal.

Debido a los momentos difíciles que vivía el país en la década de 1980, el alto mando naval solicitó constantemente elementos para el resguardo personal y domiciliario a la Dirección de Inteligencia Naval. Por ello, en 1986 se abrió un curso de seguridad dirigido para la especialidad de artillería, que se dictó en la escuela de la mencionada dirección. Al culminar la materia, los egresados fueron destacados a la Oficina de Seguridad del Ministerio de Marina, en la avenida Salaverry, donde se desempeñaron como agentes SAAN.

La labor era importante y, por ese motivo, el alto mando decidió entregar el control y la capacitación del personal al servicio de Policía Naval mediante la directiva Comgedeco 05-88, del 1 de setiembre de 1988, que dio inicio a la organización de la compañía SAAN. En octubre de ese año se dictó el primer curso SAAN con personal de diferentes especialidades. En 1989 se dictó el segundo curso, con personal de la especialidad de Policía Naval.

Unidad de Seguridad

Inició sus operaciones el 18 de setiembre de 1971, cuando 36 tripulantes de la compañía Policía Naval empezaron a ocupar puestos de vigilancia en las instalaciones de la Comandancia General de la Base Naval del Callao y el Arsenal Naval, así como también algunas funciones como control de tránsito, control de ingreso de personas y vehículos, y otras afines. Estas acciones fueron la base para las actividades del servicio de Policía Naval en la Marina de Guerra del Perú.



Miembros de la unidad de seguridad de la Comandancia General de la Base Naval del Callao y el Arsenal Naval

Unidad Canina



Miembros de la unidad canina, de la Policía Naval.

Isla El Frontón, 15 de febrero de 1973: tras la permanente fuga del personal de internos del penal de la isla, se formó la primera dotación de cuatro canes en apoyo al personal de seguridad: Nino, Ringo, Mozo y Rayo, todos de raza pastor alemán (sin pedigrí).

El 15 de marzo de 1974, por orden del jefe de la Policía Naval, los canes fueron trasladados a la Base Naval del Callao (fábrica de hélices) junto con seis guías. En 1979, debido a la creciente población canina, el servicio de Policía Naval requiere los servicios de un médico veterinario para brindar la atención médica a la dotación. Así, el 11 de junio de 1979 se contrató al doctor Carlos Chamorro Ampuero, CMV 1432, quien prestó servicios en la unidad hasta 2013, cuando partió a la presencia de Nuestro Señor Todopoderoso.

En 1981, el comando vio por conveniente gestionar ante la Cecapol (en ese entonces Guardia Civil) el primer curso de guías de canes en seguridad, con los oficiales de mar y ejemplares traídos de la isla San Lorenzo (luego que el Centro de Reclusión Naval fuera trasladado a la Base Naval del Callao). Se sumaron 10 alumnos básicos, "policías navales", con sus respectivos canes de las razas dóberman y pastor alemán, con la finalidad de crear la Brigada Canina del servicio de Policía Naval.

Unidad de Investigaciones



Miembros de la Unidad de Investigación Policial.

Al iniciar sus actividades la Policía Naval, y como parte de sus funciones, el alto mando decidió implementar una oficina dedicada a las investigaciones policiales para identificar a los presuntos autores de faltas o delitos cometidos dentro de la institución. Con este

propósito, en abril de 1977 se conformó el primer grupo de trabajo de investigación policial experimental, integrado por los entonces oficiales de mar Napoleón Tuesta Vargas y Andrés Garrido Coronado, quienes el 3 de mayo de 1977 realizaron la primera investigación policial por delito contra el patrimonio y robo en agravio del Estado, con resultados satisfactorios.

Centro de Internamiento Naval

El Centro de Reclusión Naval se creó el 15 de julio de 1976, según Resolución Ministerial 1307-76-MA/CG, como organismo componente de la estación naval de San Lorenzo y dependiente de la jefatura del servicio de Policía Naval. El centro venía funcionando en la mencionada estación y era conocido con el nombre de La Quina.

Dos años después, mediante la Resolución Ministerial 195-78 del 23 de febrero de 1978, se modificó la resolución de creación, en el sentido de anular al Centro de Reclusión Naval como componente de la estación naval San Lorenzo, y pasar a depender orgánica y militarmente de la jefatura del servicio de Policía Naval. Luego se produjo su traslado a la Base Naval del Callao.

Posteriormente, a través de la Resolución de la Comandancia General de la Marina 0496-2002-CGMG del 30 de mayo de 2002, se aprobó el libro de organización del servicio de Policía Naval (Losepon-14896), y se produjo el cambio de denominación de Centro de Reclusión Naval a Centro de Internamiento Naval.

Misiones norteamericanas en la Policía Naval

Como parte de la ayuda y cooperación entre las Armadas de Estados Unidos y el Perú, en 2002 y 2011 llegaron a la Policía Naval dos misiones de instrucción. La primera fue un grupo de la fuerza expedicionaria de la Infantería de Marina (U.S. Marines), para la realización de un curso de planeamiento, control de disturbios y uso de armamento no letal en el ma-



Personal de la misión norteamericana. Fotografía: Archivo de la Escuela de Policía Naval.

nejo de turbas y motines. Fueron 15 días de arduo trabajo que también incluían experimentar en vivo los efectos de este tipo de armas, indispensables para el aprendizaje.



El HSV-2 *Swift* amarrado en el terminal marítimo del Callao. Fotografía: U.S. Navy.

La segunda misión llegó a bordo del HSV-2 *Swift* en 2011, con el Servicio Naval de Investigación Criminal (NCIS, por sus siglas en ingles), que impartió instrucción al personal sobre técnicas de seguridad perimétrica e inclusive realizó prácticas en las inmediaciones de la Base Naval del Callao utilizando tecnología de última generación (comunicaciones y cámaras de videovigilancia satelital), toda una nueva experiencia para el personal de la Policía Naval.

Conclusiones

El alto mando naval, con visión de futuro logró implementar un servicio que con el tiempo ha logrado protagonismo en el quehacer institucional, al dotarlo de personal y material acorde con los avances tecnológicos.

Los miembros de la especialidad de maestro de armas fueron antecesores de una de las funciones de la especialidad de Policía Naval, que consiste en mantener el orden y la disciplina en el personal, ya que su creación tuvo objetivos distintos en la Marina de Guerra del Perú.

Era preciso centralizar la labor del mantenimiento de la disciplina y el cumplimiento de la ley y reglamentos en un solo ente, así como administrar la seguridad del establecimiento naval terrestre, unidades y personal.

Bibliografía

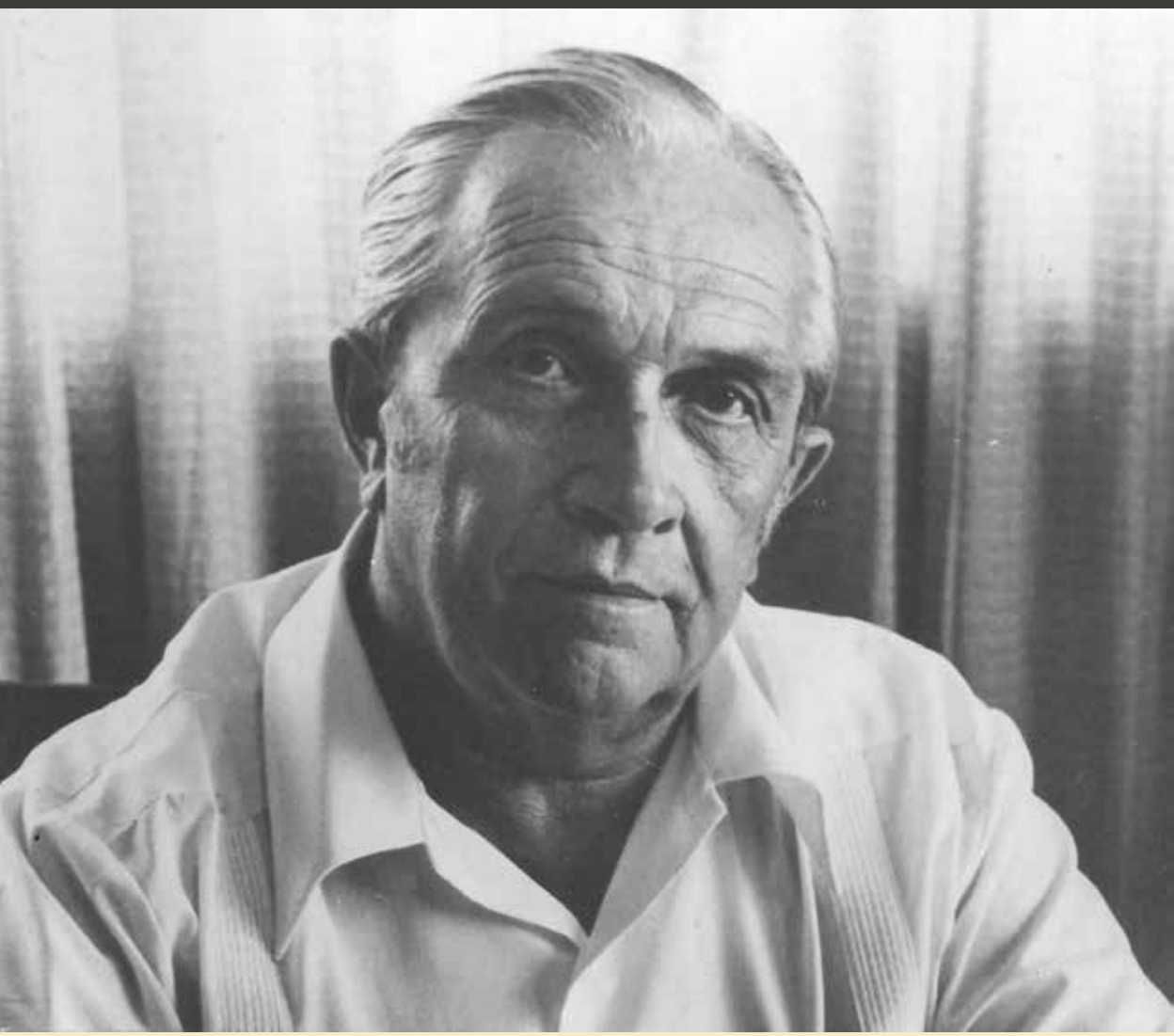
- ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. *Guía didáctica del curso. Funciones y organización del servicio de Policía Naval.* Callao: Escuela Avanzada de Policía Naval. 2002.
- ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. *Libro de organización del servicio de Policía Naval (losepon-14896).* Callao: Escuela Avanzada de Policía Naval. 2002.
- MARTÍNEZ GARCÍA, Edgar. Historia del servicio de Policía Naval. En: *Revista de Marina*. 2013. Nro. 2.
- PLAN DE AYUDA MUTUA INTERAMERICANO UNITED STATE NAVY. *Contramaestre de puente. Curso de entrenamiento 2 y 3.* La Habana: Sección de Instrucción Marina de Guerra de la República de Cuba. 1957.
- RAMÍREZ VEGA, John. Discurso por el trigésimo noveno aniversario del servicio de Policía Naval. 2014.

Colaboraron con datos históricos para el presente trabajo:

- Técnico segundo AP (r) Juan Funes Quispe, integrante del primer curso de Policía Naval y alumno becado a la Escuela de las Américas en Panamá al curso de Policía Militar. Fue instructor de las Escuelas Básicas de Policía Naval en el Citen de 1989 a 1993.
- Técnico supervisor AP Ladislao Valencia Jerí, uno de los primeros oficiales de mar, maestros de armas, en ser cambiado a la especialidad de Policía Naval de 1976 a 1980. Integrante de los primeros cursos y destacamentos SAAN.
- Técnico supervisor AP Enrique Viena Pezo, integrante de la primera Escuela de Policía Naval que realizó sus estudios en el Citen como escuela básica en 1977. Integrante de los primeros cursos y destacamentos SAAN.
- Técnico supervisor AP Juan Vives Vivanco, instructor de las asignaturas correspondientes al área de operatoria policial e investigaciones para las escuelas de formación profesional, programas de especialización y actualización.
- Técnico supervisor AP Gino Delgado Huamán, integrante de los primeros cursos y destacamentos SAAN.
- Técnico supervisor AP Antonio Candela Vicente, instructor de la fase práctica de la promoción 1990 en el antiguo Centro de Reclusión Naval en 1992. Instructor de las asignaturas correspondientes al área de seguridad física y penitenciaria y operaciones psicológicas para las escuelas de formación profesional, programas de especialización y actualización.
- Técnico supervisor AP (r) Melchor Cabrera Tuesta, quien propuso y gestionó ante el comando de Policía Naval las celebraciones por la creación de la compañía SAAN.
- Técnico primero AP Filberto Vergara Figueroa, instructor de las asignaturas correspondientes al área de operatoria policial, investigaciones y normas legales para las escuelas de formación profesional, programas de especialización y actualización. Es uno de los que propuso y gestionó ante el comando de Policía Naval las celebraciones por la creación de la Unidad de Investigaciones.
- Técnico segundo AP Javier Zapata Rodríguez, integrante de los primeros destacamentos TID de la unidad canina e instructor de los programas de especialización y capacitación complementaria de Policía Naval en el área de gestión canina y detección de drogas.

Fuentes documentales

- ARCHIVO DE LA SECRETARÍA GENERAL DEL SERVICIO DE POLICÍA NAVAL. Resolución de creación del servicio de Policía Naval. 17 de junio de 1975.
- ARCHIVO DE LA ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. Documento académico del primer curso de Policía Naval. 2 de abril de 1973.
- ARCHIVO DE LA ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. Documento académico del curso de Policía Militar. Escuela de las Américas, Zona del Canal, Panamá. 1973-1974.



Personajes notables de la Marina Peruana. Capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart, gestor de la nueva Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



RESUMEN

El capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart ingresó en 1927 a la Escuela Naval que dirigía el capitán de navío Charles Gordon Davy, de la Misión Naval Americana, y desde entonces realizó una notable carrera en la institución. Trabajó con el director contralmirante Federico Díaz Dulanto y con el contralmirante Roque Saldías. Participó con notoriedad en el Departamento de Disciplina, la Revista de Marina y en la amplia labor editorial de la Marina de Guerra.

PALABRAS CLAVE

Roque Saldías Maninat, Misión Naval Americana, Juan Manuel Castro Hart, Revista de Marina, Imarpe.

ABSTRACT

The commander Juan Manuel Castro Hart entered in 1927 the Naval Academy that administrated the Captain Charles Gordon Davy, of the U.S. Naval Mission, and since then it made a remarkable career in the Institution. He worked with the director Rear Admiral Federico Díaz Dulanto and Rear Admiral Roque Saldías. He participated noticeably in the Discipline Department, the Navy Magazine and in the wide press work of the Peruvian Navy.

KEYWORDS

Roque Saldías Maninat, U.S. Naval Mission, Juan Manual Castro Hart, Navy Magazine, Imarpe.

Introducción

Una institución está constituida por sus hombres, que son los que hacen el espíritu de cuerpo: su destino depende de los miembros que la conforman. En la Marina de Guerra la impronta de sus hombres sostiene el organismo todo. De ahí la tarea fundamental de formar oficiales de Marina. En el Perú, la educación naval fue preocupación de los gobernantes desde los tempranos años del Virreinato. En 1665, bajo el gobierno del virrey Conde de Santisteban se establece la cátedra de Matemáticas con aplicación a la náutica, a funcionar en el Hospital

• Artículo recibido el 13 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2017

de Marineros del Espíritu Santo, a cargo del cosmógrafo Francisco Ruiz Lozano. Casi un siglo y medio después, el virrey Francisco Gil de Taboada, mediante Real Cédula de 1 de noviembre de 1791, funda la Academia Real de Náutica de Lima, que empieza a funcionar en 1793 con su director el capitán de navío Agustín de Mendoza, y después el piloto Andrés Baleato. Como lo registra la edición del *Mercurio Peruano* del 17 de octubre de 1793, la Academia se empeña en formar hombres que sostengan la fuerza naval de la nación.

Con el nacimiento de la República, uno de los primeros actos es restablecer la Escuela Náutica; a lo largo de los precarios años que le siguen, se verá que la escuela es sostenida por la fe de algunos marinos que serán recordados porque representan la continuidad en la formación de los hombres de la Marina, pilar y nervio de la institución naval. Ahí tenemos a Eduardo Carrasco, Francisco Carrasco, Camilo Carrillo y Juan José Panizo.

Y después de la guerra, a partir de 1883, viene la gran tarea de reconstruirlo todo. Los pocos jóvenes que se animaron entonces por la carrera naval hicieron sus estudios en el pontón *Perú*. Al final de la carrera, el Estado, en imposibilidad de brindarles prácticas profesionales por la inexistencia de unidades navales, se vio en la necesidad de solicitar a marinas amigas que recibiesen a nuestros jóvenes guardiamarinas: las marinas de Estados Unidos, España, Francia y Argentina. No es sino hasta el año 1921 en que la Marina peruana se fortalece, cuando el presidente Augusto B. Leguía contrata a la Misión Naval Americana a fin de implementar una sólida formación naval acorde con los avances tecnológicos de las armas navales. El personaje protagónico de esta etapa trascendental es el capitán de navío Charles Gordon Davy, de la Marina americana, quien revolucionó la educación naval del Perú.

Luego, a finales de la Segunda Guerra Mundial, surgen nuevos retos con la tecnología de la moderna guerra naval. Un visionario es el almirante Roque Saldías Maninat, quien es consciente de la urgencia de darle un nuevo impulso a la institución. El único camino es la formación académica de sus hombres: el oficial debe estar capacitado para satisfacer las exigencias de la guerra moderna, con una sólida instrucción para alcanzar una eficiencia profesional cada vez más efectiva, al mismo tiempo que se cuide de sustentar la moral y el espíritu militar, indispensables en aquel que va a mandar, impartir órdenes, a conducir hombres.

El almirante Saldías tuvo la suerte de contar con un extraordinario colaborador, el capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart, quien a lo largo de casi seis años trabajó con él en las reformas del plan académico de la Escuela: las aplicó, sus-



De pie, atrás, el tercero empezando por la es izquierda es el cadete Juan Manuel Castro Hart; el último de la fila es Salvador Mariátegui. El cadete Federico Salmón de la Jara es el quinto de la fila de cadetes sentados.

tentó y mantuvo. Las sucesivas promociones que egresaron de la *alma mater* en el lustro posterior a la Segunda Guerra Mundial condujeron a la Marina peruana a un elevado nivel de desarrollo que la hizo destacar entre sus pares de América del Sur. Recordemos al almirante Roque Saldías y al comandante Juan Manuel Castro Hart como los prohombres de la Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX.

Semblanza biográfica

Cadete de la Escuela Naval del Perú

Juan Manuel Castro Hart nació en Jauja el 24 de abril de 1910. Como él cuenta en la entrevista que le hizo la doctora Miriam Salas Olivari en 1983, era serrano y poco o ningún contacto había tenido con la vida marítima. A los 12 años había visto por primera vez el mar y no sabía nadar, pero estaba escrito que sería marino.

En 1927, ingresa a la Escuela Naval junto con otros 25 jóvenes, entre ellos, el que iba ser su gran amigo Federico Salmón de la Jara. Son también de la promoción Salvador Mariátegui Cisneros, Enrique León de la Fuente, Enrique Ciriani Santa

Rosa (que después pasó a la naciente Fuerza Aérea), entre otros. Era la Escuela Naval que desde 1921 dirigía el capitán de navío Charles Gordon Davy de la Misión Naval Americana; allí va a recibir una rigurosa y ejemplar formación naval —formación de caballeros, como solía decir el director— similar a la que entonces se impartía en la Academia Naval de Annapolis de Estados Unidos.



Teniente Primero Juan Manuel Castro Hart.

Como se estilaba en la escuela de Davy, su promoción debía realizar el crucero de verano de todos los años. No existía entonces un velero para las prácticas. Como lo decía en 1928 el teniente segundo J. J. Elías Murguía, quien ingresó a la escuela en 1918, el buque escuela a vela había sido una ilusión acariciada por toda la república desde años atrás: a los niños de colegio sus padres les daban medio sol para contribuir a la compra del velero. Relata también que los cadetes en su tiempo atesoraban con esmero una lámina, la llamada "proyecto de buque escuela".

Los cruceros de verano los llevaban a cabo los cadetes navales de 1.°, 2.°, 3.° y 4.°, a excepción de los de 5.°, que iban a Ancón, donde funcionaba la base Naval y de Aviación, con la incipiente fuerza aérea naval. Los cruceros se hacían a bordo de los buques de la escuadra: BAP *Lima*, *R-1, R-2, R-3, R-4*, BAP *Almirante Grau*, *Coronel Bolognesi*. Se practicaban maniobras de formación y de aproximación. En 1933 sí se hizo el crucero de verano a bordo de un velero, la barca *Tellus*: un corto viaje de instrucción a la vela para los cadetes de los tres primeros años. Fue la última vez que los cadetes practicaron en un velero; Castro no lo vivió, pues en diciembre de 1932 se graduaba de alférez de fragata.



Cadete Juan Manuel Castro Hart en la cúspide después de la última fila. El cadete Salmón es el tercero de la segunda fila; Salvador Mariátegui es el tercero de la primera fila.

El 3 de marzo de 1930, como cadete de cuarto año, vive una experiencia excepcional cuando junto con su promoción emprende la travesía a bordo del submarino *R3* con destino a Valparaíso, un viaje de buena voluntad en el que por primera vez desde la Guerra del Pacífico se encuentran cordialmente las dos Marinas de Guerra en otro momento antagónicas. Viajan a Santiago los jefes y oficiales peruanos, cadetes y marinerías, con el objeto de presentar su saludo al presidente de Chile Carlos Ibáñez del Camp, quien después va a devolver la visita a la escuadra peruana en Valparaíso. Era el final del crucero de verano que se había iniciado el 3 de enero con casi toda la escuadra (BAP *Almirante Grau*, BAP *Coronel Bolognesi* y los cuatro submarinos *R*) con destino a Balboa, donde se carenaron los *R*.

Cuando el 22 de agosto del mismo año 1930 el comandante Luis M. Sánchez Cerro encabeza en Arequipa la revolución para derrocar al presidente Leguía, la Marina, que le era adicta al presidente, siente el golpe político, especialmente los cadetes que ven fracturarse la marcha de la Escuela con la partida de su director el capitán de navío Charles Gordon Davy. El nuevo mandatario, a pocos días de su asunción, había ordenado que algunos miembros de la Misión Americana abandonaran el país en un plazo perentorio, entre ellos Davy. El 15 de setiembre, el director y su esposa Mary abandonan la Escuela. Cuenta el comandante Castro que la pareja de esposos, sentados a la puerta de la casa directoral, el hermoso chalet suizo, esperaba ver desfilar por última vez a la compañía de cadetes. Ante la emotiva situación, los cadetes rompieron filas para despedirse afectuosamente. Los que se encontraban en el edificio N.° 2 soltaron sábanas por las ventanas a manera de adiós, mientras Davy se despedía con la mano desde el auto que se alejaba.

El 20 de febrero de 1931 se produce en el Callao la sublevación del general Pedro Pablo Martínez; se pliegan dos secciones de marinería que se acuartelan con los facciosos en el Real Felipe. El general Martínez se dirige a la Escuela Naval donde se apodera de una ametralladora. Finalmente los sublevados son reducidos. La escuadra se mantiene fiel al gobierno. Poco después, el 21 de febrero, se rebela la guarnición de Arequipa al mando del teniente coronel Antonio Dianderas. La Marina emite un manifiesto firmado por el comandante general de la escuadra, capitán de navío Alejandro Vinces, que es dado a conocer a la opinión pública el 1 de marzo: establece la posición de la Marina ante la situación política del país al señalar su intención de velar por el retorno a la juridicidad, aun a costa de recurrir a actos de fuerza. Por esa razón, el crucero de verano no puede cumplir íntegramente el itinerario que incluía la visita a algunos puertos del litoral.

El año 1932, el último que pasará Castro en la Escuela, será también un año de acontecimientos violentos. El 7 de mayo, a bordo de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* fondeados en el Callao, se produce un motín de marineros. Se trata de los procedentes de la Escuela de Aprendices Navales que el comandante Davy había inaugurado en la Escuela el 30 de enero de 1928. Como funcionaba en la Escuela y esta era entonces relativamente pequeña, los aprendices, muchachos de buena condición social que no habían podido optar a la Escuela Naval, habían sido muy cercanos a los cadetes, tanto en los deportes como en las prácticas marineras. Cuando se desencadenan los acontecimientos que desembocaron trágicamente en el fusilamiento de los jóvenes sediciosos, Castro y sus condiscípulos lo sienten de manera muy personal. El almirante Salmón

buscaba una explicación a la sublevación de los aprendices. Contaba que a fines del año anterior el crucero había ido a Panamá, donde se encontraba un gran número de dirigentes apristas; el crucero Bolognesi, por reparaciones, se tuvo que quedar dos o tres meses, tiempo en que los aprendices, embarcados haciendo prácticas al igual que los cadetes, habrían sido contactados por los dirigentes apristas para adoctrinarlos moviendo sentimientos de injusticia por la desigualdad entre cadetes y aprendices.

Novel oficial de Marina

El cadete Castro se graduó de alférez de fragata calificado en Ingeniería en diciembre de 1932, en ceremonia que presidió el presidente Luis M. Sánchez Cerro. Al comenzar el nuevo año, el 8 de enero de 1933, ingresa al servicio naval como oficial; es nombrado entonces para formar parte de la dotación del crucero *Lima*. Se vislumbraba por esas fechas un conflicto armado con la vecina república de Colombia, a consecuencia del incidente de Leticia, conflicto territorial en la zona fronteriza de Colombia y Perú. El 1 de setiembre de 1932 un grupo de ciudadanos peruanos había capturado el puerto de Leticia (sobre el río Amazonas), que el Perú había cedido hacía pocos años a Colombia, según lo acordado en el Tratado Salomón-Lozano de 1922. Dicho poblado estaba habitado por peruanos que se negaban a aceptar la presencia colombiana y reclamaban al gobierno que se revisara el tratado.

Bajo esos auspicios, el 1 de octubre de 1933 el crucero *Lima* se hace a la mar a fin de incorporarse a la Fuerza Fluvial del Amazonas. Parte desde el puerto del Callao rumbo al norte, con destino a Balboa, Panamá, para de ahí proseguir a Iquitos por el Atlántico. A bordo va el novel oficial Castro, lo acompaña en la aventura su gran amigo y compañero de promoción, Federico Salmón de la Jara, Fico.

Como consecuencia de la toma de Leticia, nuestra Fuerza Avanzada del Atlántico, integrada por el BAP *Grau* y los submarinos *R-1* y *R-2*, se movilizaron hacia el Amazonas, pues las fuerzas colombianas se aprestaban a remontar el río para desalojar a los peruanos. El 9 de noviembre, en la desembocadura del río Amazonas, la *Lima* da encuentro a los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar*, procedentes de Estonia, así como al BAP *Rodríguez* y el buque de la CPV *Perené,* procedentes del Callao. El arribo a la boca del Amazonas de una fuerza naval compuesta por unidades disímiles, con muchos años de vida y, en el caso de los destructores, con instalaciones y sistemas operados por primera vez y en una larga travesía, es realmente espectacular. El 15 de diciembre, a las 11:25 horas, la cañonera *Lima* arriba al puerto de Iquitos. La vieja cañonera ha cubierto

3 810 millas de navegación en aguas del Pacífico, Caribe y Atlántico, y remontado 2 000 millas del río Amazonas, una hazaña extraordinaria. Los marinos son recibidos apoteósicamente. Los jóvenes alféreces disfrutan de ese momento histórico y de la hospitalidad del pueblo loretano.

Ya de regreso a Lima, el 2 de noviembre de 1934, nuestro alférez es nombrado para servir en el *Condestable Celendón*, buque que proveía de combustible a los faros de la costa; el espíritu del alférez se ensimisma en la soledad y la belleza de nuestro mar, las noches estrelladas se plasman para siempre en su recuerdo. En este servicio permanece hasta el 25 de junio de 1935, en que es destinado al crucero *Almirante Grau* para servir en la dotación de ingeniería. El 25 de enero de 1937 es nombrado al submarino BAP *R4*. El 1 de febrero de 1936 había ascendido al grado de teniente segundo.

En la Escuela Naval con el almirante Roque Saldías Maninat

El 1 febrero de 1938 asciende a teniente primero; con este grado permanece en el submarino hasta 1942, en que es nombrado a la Escuela Naval, por pedido expreso del director, el contralmirante Federico Díaz Dulanto, quien debe haber reconocido las especiales dotes y carisma de Castro para la conducción



El contralmirante Roque Saldías Maninat, director de la Escuela Naval, con su plana mayor y colaboradores, c. 1944. El comandante Castro es el penúltimo de la segunda fila.

de hombres, pieza clave en la institución académica naval. Cuenta el comandante Castro que al entrevistarlo el director le manifestó que lo iba a destinar al departamento de Disciplina, a lo que él, con la franqueza que le era característica, le explicó que, por razón de su temperamento, le parecía que no iba a ser tan buen oficial de disciplina. Ahí el almirante le dijo "que precisamente eso era lo que él deseaba: un hombre alegre a cargo de la disciplina, aunque indudablemente capacitado para sancionar si el caso fuera necesario".

Se le designó comandante de la Compañía de Cadetes, cargo que él manifestaba siempre que le era motivo de orgullo y satisfacción respecto de las otras funciones que pudo desempeñar en la Escuela. Mandar la Compañía de Cadetes, dice, era un privilegio extraordinario "con lo que uno había soñado cuando era cadete: ya algún día llegaré yo ahí. Ese sueño se hacía ahora realidad. Un honor especialísimo tener a mi cargo la juventud que después iba a servir a la Marina en los puestos que un oficial debe y puede ocupar".

Además de ser jefe de Disciplina, se le encarga la edición de la *Revista de Marina*, que por entonces se preparaba en la Escuela. En su momento es ayudante del director comandante del Batallón y durante un tiempo también secretario académico. El 2 de febrero de 1943 asciende a capitán de corbeta.

Su estancia en la Escuela se va a prolongar por seis años, tiempo totalmente inusitado en el historial de los oficiales. Trabaja primero, por pocos meses, con el director contralmirante Federico Díaz Dulanto. Después, por cuatro años y medio, con el contralmirante Roque Saldías. En esa época los directores de la Escuela tenían el privilegio de pedir los oficiales que estimasen convenientes para el servicio en la Escuela, y fue así que el almirante Saldías lo mantuvo a cargo no solo del Departamento de Disciplina y de la *Revista de Marina*, sino como ayudante del director, como su más cercano colaborador. El trabajo editorial le entusiasmó siempre; apenas llegado a la escuela, la administración Saldías publicó la *Guía del oficial de guardia* (1942) y luego 22 títulos diversos. Otro trabajo en el que tomó parte fue la película *Adelante, cadetes navales* (acompañada de un álbum fotográfico), que testimonia la vida cotidiana en la Escuela, desde el ingreso de los postulantes hasta su egreso como alférez de fragata. Rodada ese mismo año 1942 por orden del ministro de Marina, contralmirante Federico Díaz Dulanto, fue dirigida por Kurt Herrmann bajo la directa asesoría del comandante Castro. Una edición de la película debe conservarse aún en la Escuela Naval.



El director de la Escuela capitán de navío Charles Gordon Davy, muestra la Escuela al ministro de Marina J. A. Núñez Chávez. c. 1928

Las reformas

Aceptando una invitación de la Marina Americana para visitar la Academia Naval de Annapolis y otros centros de instrucción, el director contralmirante Saldías viaja el 20 de abril de 1944 acompañado de dos oficiales de su plana mayor, uno para ver aspectos ejecutivos (como el de disciplina), el comandante Castro; y otro para ver los intereses académicos: el capitán de corbeta Sergio León de Vivero. Esta misión resulta sumamente fructífera para el almirante Saldías, quien tiene la aspiración de llevar a cabo una modificación total en el programa de estudios y en la formación del cadete.

A su regreso de Annapolis el 22 de junio, el director toma medidas para aplicar de inmediato las reformas del sistema educativo. El decreto supremo del 27 de diciembre de 1943 había dado ya inicio a las reformas al reducir a cinco años el tiempo total de estudios. Decía el director Saldías, en su discurso de clausura del año académico en diciembre de 1944, que, al grado de preparación básica que se le requería al postulante, se aunaría una sólida formación para graduarse de oficial *ad hoc* para cumplir las exigencias de la guerra moderna. Decía: "Es esencial fomentar y ampliar en la mayor extensión las prácticas de todo orden que deben ejecutar los cadetes durante el curso de instrucción, a fin de alcan-

zar una eficiencia profesional que sea cada vez más efectiva".

Saldías se enfocaba también en otro aspecto fundamental de la formación del oficial: sus cualidades morales y espíritu militar "tan indispensables en todo aquel que va a mandar, impartir órdenes, conducir hombres y, por consiguiente, a saber obedecer [...] también capacitarlos física y profesionalmente para el eficiente desempeño de sus deberes como oficiales subalternos, es decir, preparar elementos realmente útiles para la Marina, que posean un criterio práctico; en una palabra, que sean hombres de acción".

El director hizo descansar esta delicada responsabilidad en el comandante Castro. Nuestro biografiado había captado en Annapolis la tónica de la formación naval y las resumió en un memorándum, en el que, entre otros puntos, proponía convertir el Departamento de Disciplina en el de Moral, que tuviese como objetivo desarrollar día a día las cualidades que deben manifestarse en un oficial de Marina: los más altos niveles de rectitud, veracidad, honor, lealtad y patriotismo; asimismo, la formación del carácter propio del oficial de Marina para la conducción de hombres: iniciativa, juicio, tacto, sentido del deber, subordinación, justicia, aunado a porte militar, cuidado en el vestido, limpieza física y de mente. Esta innovación se sumaba a las reformas académicas y administrativas tomando como ejemplo la Academia de Annapolis. Todo el sistema cambió. Decía Saldías que en esta nueva Escuela "no solo se le puede proporcionar al cadete la técnica propia de un oficial de Marina, sino que se hará una contribución decisiva en bien del país, pues podremos indicar el camino que conduce a los métodos eficaces de educación técnica, que es la clase de educación que hoy exige la vida".

Fue a pedido del almirante Saldías que el comandante Castro permaneció un periodo tan largo en la Escuela, pues estimaba que su presencia era fundamental para apoyarlo en las reformas. Esto significó un sacrificio personal, pues implicaba que su carrera de oficial se estancase, ya que no podría cumplir con los embarques que se necesitan para el ascenso. El propio almirante Saldías así se lo expuso. El comandante Castro tomó su decisión: se quedaría en la Escuela, el proyecto de reformar la Escuela estaba primero; había que sustentar los cambios que finalmente concurrirían en el fortalecimiento y modernización de la institución, tal como se había propuesto el almirante Saldías. A su lado trabajó durante cuatro años y medio. Cuando el almirante deja la dirección, Castro continúa colaborando con el nuevo director, contralmirante Víctor Barrios Ordóñez, hasta 1948.

El paso del comandante Castro por la Escuela fue decisivo para implementar y

robustecer el nuevo sistema. Con profunda satisfacción, decía: "Entre mis privilegios, si alguno pude obtener, está el hecho de haber sido el oficial de Marina que más tiempo permaneció en la Escuela Naval". Fue pieza fundamental en la modernización de la Escuela que se propuso el almirante Saldías. Como dice Ortiz Sotelo, si las reformas implantadas con Davy dieron bases sólidas para el desarrollo de la Escuela, las de Saldías remozaron las anteriores permitiendo que con pocos cambios posteriores se incorporara a la modernidad. Principalmente, se trabajó para formar un oficial de Marina paradigmático. Su empeño iba a fortalecer las virtudes y valores que tipifican a un oficial de Marina: carácter, temperamento, idoneidad en el cargo, don de mando, liderazgo, lealtad. Si Davy buscaba que el oficial que egresara fuera "un caballero", "el almirante Saldías se había propuesto hacer del cuerpo de oficiales de la Marina una élite", como menciona su biógrafo Juan Carlos Llosa.

El almirante Saldías deja la dirección en febrero de 1946 y asume el cargo el contralmirante Víctor Barrios Ordtóñez, con quien el comandante Castro trabaja hasta 1948.

Asciende al grado de capitán de fragata el 1 de febrero de 1949, y el 2 de junio de 1951, después de casi 25 años de servicio en la Marina de Guerra, pasa, a su solicitud, a la situación de retiro, aunque sigue colaborando en acciones para la Institución Naval. Su entrega al servicio en la Escuela Naval no le dio tiempo para servir embarcado, lo que afectó su carrera naval. Nunca lo lamentó; su decisión fue voluntaria, motivada por el deseo de enaltecer la educación naval, tema que siempre estuvo en el pensamiento y obra del almirante Saldías, con quien sostenía al respecto constantes conversaciones. El objetivo se logró, pues la modernización de la institución vino aparejada con el egreso de sucesivas promociones de brillantes oficiales, cuya sólida preparación los puso en capacidad de asumir los retos tecnológicos y de liderazgo en la ahora poderosa Armada Peruana de la segunda mitad del siglo XX.

En la situación de retiro

Desde el año 1948 se encontraba en Washington D. C., Estados Unidos, desempeñando el cargo de agregado naval, donde se mantiene hasta el año 1951. Cuando se crea el Instituto del Mar del Perú, Imarpe, por decreto supremo del 6 de setiembre de 1963, posteriormente modificado por el Decreto Supremo 27 del 20 de marzo de 1964, el consejo directivo está constituido por nueve miembros, entre los cuales hay representantes del Ministerio de Marina y de otros



A bordo del crucero *Almirante Grau*, año 1937. El teniente segundo Castro Hart es el penúltimo de la fila. De izquierda a derecha, el cuarto y el quinto son los capitanes de navío Federico Díaz Dulanto y Mariano H. Melgar Conde, comandante del crucero.

sectores. El comandante Castro, uno de los representantes de la Marina, trabaja muy próximo al presidente del Imarpe, vicealmirante Miguel Chávez Goytizolo; en ese cargo, el 21 de agosto de 1964, a Castro se le nombra integrante de la Comisión de Licitación para construir el nuevo local de Imarpe. También es designado para conformar el grupo de delegados del Perú por el Imarpe para la VIII Reunión Ordinaria de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, a llevarse a cabo del 14 al 17 de octubre de ese año. Su relación con el Imarpe se va a prolongar por varios años.

Forjando la historia marítima del Perú

En 1963, el comandante Castro se había incorporado al ya legendario equipo que iba a dar vida a la *Historia Marítima del Perú*, magna obra cultural que pone en relieve el destino marítimo del Perú; su publicación le da imagen y prestancia a la institución naval. El almirante Federico Salmón de la Jara, su amigo cercano y compañero de promoción, presidente del Centro Naval, en la sesión del 27 de setiembre había expuesto ante su junta directiva el proyecto de crear una Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. Se encuentra ahí presente el comandante Juan Manuel Castro Hart. Al aprobarse la propuesta, que muy pron-

to recibe el espaldarazo de las altas autoridades navales, la Comisión empieza a funcionar de inmediato. El comandante Castro, quien tiene experiencia editorial, es factor de fuerza en el desarrollo de la empresa. Él es quien va a concebir un atrevido plan de preventa de la colección aún en proyecto. El éxito corona el empeño, pues, una vez aparecidos los primeros tomos, la demanda lleva a que se realicen hasta cinco reimpresiones de cada tomo, un verdadero suceso editorial.

El 17 de octubre de 1973, al crearse el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú sobre las bases de la Comisión, el comandante Castro va a integrar la nómina de miembros fundadores. Como miembro del Comité Ejecutivo, le cupo la primicia de leer antes que nadie las primeras páginas impresas de la *Historia Marítima del Perú*.

Lo conocí en 1980 cuando el almirante Salmón lo llamó para dirigir la oficina de Edición, cargo que hasta hacía un año había ocupado el señor Pedro Amador Rodríguez Vidal. Estaban a su cargo las publicaciones del Instituto: la *Historia Marítima del Perú*, libros de historia naval y la revista institucional, cuyo primer número había visto la luz a mediados de 1978. Nunca dejó de conmoverme la entrañable amistad entre el almirante Salmón —Fico—, quien cada mañana, apenas llegado a la oficina —sita entonces en Santa Beatriz, en Nicolás de Araníbar 744—, lo primero que hacía era pedir que avisaran a Juanito que lo esperaba en su escritorio; las veces que me acercaba por ahí sorprendía sus risas y adivinaba que evocaban su *alma mater* y a los compañeros. El comandante Castro, de complexión robusta, venerable aspecto y expresión bondadosa, se movía con pausado andar y hacía mención a un inexistente bastón; en cuanto tomaba asiento y se disponía a empezar la sabrosa conversación del día, encendía un cigarrillo que nunca terminaba de fumar por completo. De espíritu juvenil y romántico, al decir de su amigo Fico, "tenía pinta de enamorador". Así lo recordamos en el retrato que hasta ahora encabeza la Oficina de Edición.

En 1981, junto con sus tareas editoriales del Instituto, reanudó su relación con la *alma mater*, esta vez como profesor del curso de Historia Naval, cargo que desempeñó hasta su muerte. Falleció en Lima el 27 de setiembre de 1992.

Hemos querido rescatar la trayectoria del comandante Juan Manuel Castro Hart como uno de los personajes forjadores de la Escuela Naval de hoy. Llevó su vida con una natural modestia que encubría la gran fuerza moral que lo llevó a impulsar y sostener los cambios que necesitó en su momento la Institución que amaba.

Bibliografía

- ASOCIACIÓN DE EX CADETES NAVALES DEL PERÚ. *Ex Cadetes Navales del Perú*. Tomo II. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1993.
- CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Alma Mater. Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú*. Lima Imprenta de la Marian de Guerra del Perú, 1999.
- CASTAÑEDA MARTOS, Alicia y ORTIZ SOTELO, Jorge. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima Naval Iberoamericana. 2007.
- ELÍAS MURGUÍA, Julio J. El buque escuela. En: *Revista de Marina*, Setiembre-octubre de 1928. Nro. 5, pp. 445-455.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ. Archivo oral. Entrevista al contralmirante Federico Salmón de la Jara. Lima, 22 de octubre de 1981.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ. Archivo oral. Entrevistas del capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart. Lima, 12 de octubre de 1983 y 4 de febrero de 1984.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. "El vicealmirante Roque A. Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú". En: Linares Velásquez, César, ed. *Los Ex Cadetes Navales del Perú, 1800-2016*. Lima, 2017. pp. 155-177.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. Estatutos. 2014.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. La Academia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica. En: *Revista de Marina*, noviembre-diciembre de 1944, pp. 433-459.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Escalafones de la Armada, 1927-1951.
- NAVARRO PANTAC, Esperanza. *Cinco siglos del destino marítimo del Perú. Cronología y Efemérides de 1465 al 2016*. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 2016.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. La Punta: Escuela Naval del Perú. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1982.
- REVISTA DE MARINA. Viaje de la barca *Tellus*. En: *Revista de Marina*. 1933. Nro. 2, p. 237.
- REVISTA DE MARINA. Clausura del Año académico en la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina*. Noviembre-diciembre de 1944, pp. 737-739.
- REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. Necrología. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú*. 1991-1993. Nro. 10-11, p. 225.
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. El viaje sin retorno. En: *Revista de Marina*. Julio-agosto de 1996. Pp. 9-20.
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. La Escuela Naval que me formó. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. 2014. Nro. 3.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

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



noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Primera mujer al frente de una patrullera marítima



Desde el ingreso del personal femenino a las filas de la Marina de Guerra del Perú, ocupa cargos de alta responsabilidad a bordo y en tierra, que requieren del máximo profesionalismo, liderazgo y don de mando. Por esas características la capitán de corbeta CG Casandra Silva Gurrionero ha sido designada como comandante de la patrullera marítima BAP *Río Cañete*, lo que la convierte en la primera oficial femenina que se encargará de dirigir operaciones a bordo de una unidad guardacostas.

Luego de su nombramiento, realizado en una significativa ceremonia en su unidad, la comandante Silva asumió este cargo de gran responsabilidad con orgullo y satisfacción, ya que la Marina le ha brindado la oportunidad y la confianza para comandar una unidad guardacostas, que tiene dos años de incorporada y muestra considerables logros en el ámbito de la lucha contra los ilícitos en altamar. Ella sabe que esto demanda una gran responsabilidad, ya que está a cargo de un grupo humano profesional de 30 tripulantes, comprometido en el misionamiento de la Autoridad Marítima, objetivo que se ha propuesto cumplir a cabalidad.

En 2004, la comandante Silva estuvo embarcada en el BAP *Mariátegui*, a cargo de la División de Construcción. Dos años después se calificó en la especialidad de Capitanías y Guardacostas. En 2007, estuvo embarcada a bordo del BAP *Río Zaña*, a cargo del Departamento de Operaciones y la Secretaría General. En 2013 y 2014, con el grado de teniente primero, asumió el cargo de segundo comandante del BAP Río Zaña.

Ya con el grado de capitán de corbeta, estudió el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas en 2015. "Con ese curso y el tiempo de embarque adquirí la experiencia necesaria dentro de los dife-

rentes cargos de una unidad guardacostas, por lo que el comando superior evaluó y determinó mi designación como comandante del BAP *Río Cañete*, unidad cuya misión es controlar y vigilar las actividades acuáticas en la zona del dominio marítimo y área de responsabilidad, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente y la represión de las actividades ilícitas, para contribuir al logro de los objetivos de la Autoridad Marítima", precisó.t

Embajador de Estados Unidos en el Perú presentó saludo protocolar al comandante general de la Marina de Guerra

El comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, recibió la visita del embajador extraordinario y plenipotenciario de Estados Unidos ante la República del Perú, Krishna Raj Urs, quien fue confirmado por el Senado de Estados Unidos el 3 de agosto de 2017, en reemplazo de Brian A. Nichols.



La máxima autoridad naval peruana recibió al embajador Krishna Raj en el salón Huáscar de la Comandancia General de la Marina, en la Estación Naval La Perla, donde trataron temas de interés común.

Cabe indicar que este tipo de reuniones se realizan como parte de las acciones de cooperación y reciprocidad en diferentes campos, a fin de fortalecer los lazos de amistad, camaradería y confianza mutua entre ambas naciones.

BAP *Carrasco*: consolidando los 30 años de presencia peruana en la Antártida



Hace 30 años, un 4 de enero de 1988, desde la Base Naval del Callao, el buque científico BIC *Humboldt* zarpó rumbo a la Antártida para marcar un espacio de peruanidad en su gélido territorio. Comandaba el buque el capitán de fragata Ricardo García Escudero. El jefe de esta primera expedición fue el capitán de navío Jorge Brousset Barrios.

El 25 de enero de 1988, 85 peruanos pisaron tierra antártica y fundaron la primera base científica peruana, *Machu Picchu*, que se instaló en la isla Rey Jorge, cerca de la península antártica. Allí flamea hoy el Pabellón Nacional.

La presencia del Perú en el continente antártico se ha consolidado en las diversas campañas que se realizan durante el verano austral. Este año, en su expedición denominada Antar XXV, el buque oceanográfico BAP *Carrasco* efectuó con éxito su primera misión, que tuvo como objetivo desarrollar programas de investigación, promover el mantenimiento de los módulos de la estación científica y crear conciencia antártica.



En dicha expedición, se desarrollaron 16 trabajos efectuados por científicos de instituciones nacionales y extranjeras. Entre ellos resaltan el trabajo de ecología de las aves antárticas, la diversidad de macrobentos y plancton en la ensenada Mackellar, el estudio integrado del

ecosistema marino en el estrecho de Bransfield y los alrededores de la isla Elefante, entre otros. Asimismo, se realizaron estudios meteorológicos y climáticos en Punta Crepín.



El BAP *Carrasco* estuvo al mando del capitán de navío Carlos Guerrero Malpartida, que contó con una dotación de 60 tripulantes y 50 científicos. La travesía se inició el 14 de diciembre y culminó el 14 de marzo.

A su retorno al primer puerto, fue recibido en una especial ceremonia de bienvenida en la Base Naval del Callao, presidida por el ministro de Defensa, Jorge Kisic Wagner, quien estuvo acompañado por la ministra de Relaciones Exteriores, Cayetana Aljovín Gazzani; el j efe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora; y el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri.

El buque oceanográfico cuenta con sistemas y equipamiento con tecnología de vanguardia, destinados a realizar investigaciones científicas en las áreas de la oceanografía física, química, biológica y geológica, levantamientos hidrográficos y meteorología marina. A partir de esta plataforma, el desarrollo científico nacional tendrá un impulso sin precedentes, especialmente en el campo de la investigación marina.



Cadete naval se incorporó a la Academia Naval de Corea



Luego de superar un exigente periodo de adoctrinamiento en temas militares y preparación física, el cadete naval Jorge Gabriel Mori Suelpres se incorporó al Régimen de Cadetes de primer año de la Academia Naval de Corea, Promoción 76.

Durante la ceremonia, realizada el 9 de febrero, el cadete peruano estuvo acompañado por su familia, que viajó para acompañarlo en este importante momento de su carrera. Junto a ellos estuvo el agregado naval del Perú en Corea, capitán de navío Luis de Rojas Correa.

Forman parte del selecto grupo de futuros oficiales cadetes de Emiratos Árabes Unidos, Filipinas, Tailandia y Kazajistán, quienes fueron acompañados por sus profesores del Instituto de Idiomas del Ministerio de Defensa, donde estudiaron el idioma coreano durante 2017.

Como parte de la ceremonia, el director de la Academia Naval, vicealmirante Boo Sak-jung, tomó juramento a los nuevos cadetes y los exhortó a poner el máximo empeño en honrar el esfuerzo de sus familias y de su país, a fin de lograr una formación profesional idónea para las exigencias de las fuerzas armadas modernas y sólidas en valores morales.

Al término de la ceremonia, los cadetes disfrutaron de tiempo libre para reunirse con sus familiares y compartir el almuerzo en ambientes acondicionados dentro de la Academia Naval, ubicada en la ciudad de Changwon, provincia de Gyeongsang del Sur, a 300 kilómetros de distante al sur de la capital Seúl.

Cabe resaltarse que, en una reunión previa, el director de la Academia Naval de la República de Corea destacó los lazos de cooperación entre ambas Armadas, así como la expectativa que el ingreso de un cadete naval peruano ha despertado, al ser el primer cadete latinoamericano en incorporarse a este centro superior de estudios.

Acuerdo de Asistencia Mutua entre las Armadas de Colombia y el Perú



En el desarrollo de la XXI reunión del Comité de Trabajo del Acuerdo de Asistencia Mutua entre ambas instituciones, el segundo comandante de la Armada Nacional de Colombia, vicealmirante Benjamín Calle Meza, presentó su saludo al comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, con quien coordinaron temas de interés común.

La inauguración de las reuniones se llevó a cabo en la Sala de Conferencias del Comando Logístico de la Marina y continuó con las exposiciones de ambas Marinas.

Posteriormente, la delegación colombiana, acompañada de su homóloga, visitó la Escuela Naval del Callao y la Dirección de Hidrografía y Navegación, donde conoció el destacado trabajo que allí se realiza. La agenda incluyó también visitas a la Comandancia de Operaciones Guardacostas y el Centro de Información Marítima, la Fuerza de Submarinos y la Fuerza de Superficie. Finalmente, las delegaciones recorrieron los Servicios Industriales de la Marina y apreciaron el proyecto del buque multipropósito BAP *Pisco*.

Para culminar las actividades se realizó la revisión de los acuerdos suscritos y la fijación de los nuevos para el presente año y el siguiente. El encuentro culminó con la firma del acta de acuerdo y la clausura de la reunión.

Presentes en Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas



En Ciudad de México, se realizó la Sétima Conferencia de Lideres de Infantería de Marina de las Américas 2018, en la que participó la Marina de Guerra, representada por el contralmirante Manuel Bulnes Torres.

El secretario de Marina, almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, fue el encargado de dar la bienvenida a esta importante jornada, en la que participan 19 Fuerzas Armadas del continente.

A través de la referida conferencia, se conocieron los alcances de las Infanterías de Marina de la región y se fortaleció el compromiso entre sus homólogos del hemisferio occidental, a fin de responder de manera efectiva y eficaz en caso de desastres naturales y humanitarios.

Asimismo, durante esta jornada, intercambiaron conocimientos y ejercicios de adiestramiento para el combate en operaciones de guerra. Además, la Infantería de la Armada de México realizó diversas demostraciones de sus capacidades para actuar en operaciones tácticas en tierra, mar y aire.

De igual forma, este importante evento, que reúne a las Infanterías de la zona, permite estrechar los lazos de amistad y camaradería que nos unen históricamente.

Conferencia Final de Planeamiento del Tercer Ejercicio Naval Multilateral Komodo



Del 5 al 7 de marzo, en la ciudad de Mataram, isla de Lombok (Indonesia), se llevó a cabo la tercera versión de la Conferencia Final de Planeamiento del Tercer Ejercicio Naval Multilateral Komodo.

Representando a la Marina de Guerra del Perú, estuvieron el capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal, agregado de defensa a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia, concurrente en la República de Indonesia, y el capitán de fragata Eduardo Zevallos Roncagliolo, agregado de defensa adjunto y oficial de enlace en el Centro de Fusión de Información de la Armada de la República de Singapur, concurrente en la República de Indonesia.

La conferencia de planeamiento fue presidida por el comodoro Rachmad Jayadi, comandante del Grupo de Batalla de la Flota del Este de la Armada de Indonesia y director del ejercicio. Asimismo, contó con la participación de representantes de las Armadas de 29 países; entre ellos, Australia, Bangladesh, Brasil, Brunéi Darussalam, Canadá, China, Alemania, India, Indonesia, Japón, Malasia, México, Holanda, Nueva Zelanda, Pakistán, Perú, Filipinas, Polonia, Corea del Sur, Rusia, Singapur, España, Sri Lanka, Tailandia, Timor Leste, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos de América y Vietnam.

Esta tercera versión de la operación tiene como objetivo fortalecer los lazos de amistad y de cooperación entre los países participantes, a fin de contribuir con la paz y la estabilidad en la región.

Dentro del programa de actividades del ejercicio, se consideraron actividades operativas y de entrenamiento, de acción cívica de ingeniería y médica, de participación social marítima y de interacción con la comunidad. Por ese motivo, la Armada de Indonesia usa el siguiente lema: "Es el único ejercicio naval que trae paz al mundo".

En cuanto a las actividades operativas y de entrenamiento, estas consistieron en conferencias para expertos, ejercicios en la carta, ejercicios de comando y control, y ejercicio de entrenamiento en la mar, todo ello orientado a desarrollar capacidades en el personal y a las unidades de la fuerza multinacional en tres aspectos principales: operaciones de asistencia humanitaria y alivio en caso de desastres, manejo y asistencia de refugiados, y operaciones de interdicción marítima para contrarrestar las potenciales actividades de organizaciones criminales transnacionales.

Visita oficial del Comandante de la Armada Nacional de Colombia al Perú



El comandante de la Armada Nacional de Colombia, almirante Ernesto Durán González, arribó al Perú en visita oficial para cumplir una amplia agenda profesional y protocolar.

A su llegada, la autoridad visitante presentó su saludo protocolar al comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri, con quien intercambió experiencias profesionales, información de interés para ambos países y, finalmente, presentes recordatorios.

El distinguido oficial presenció en el salón Unión de dicha comandancia una interesante exposición, denominada "La Marina de Guerra del Perú".

Como parte de su extensa agenda, el comandante de la Armada Nacional de Colombia visitó y recorrió las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú, empresa que a lo largo de sus 68 años de actividad ha marcado una historia de grandes logros en el campo de la industria naval y

metalmecánica. Durante su recorrido, la autoridad naval, acompañada de su homólogo peruano, apreció el hangar de submarinos y luego conoció los compartimentos del buque multipropósito BAP Pisco, unidad de 7300 toneladas que cumplirá misiones de defensa, ayuda humanitaria y respuesta ante desastres naturales.





Asimismo, en una simbólica ceremonia en el Centro Naval de San Borja, se le condecoró con la Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Cruz, Distintivo Blanco, por sus servicios excepcionales y notable contribución en el progreso y engrandecimiento de la institución naval peruana. La presea le fue otorgada por el comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri.

Exitosas pruebas en la mar del buque multipropósito BAP *Pisco*

El buque multipropósito BAP *Pisco*, tipo LPD, clase Makassar, entró a la etapa final de su construcción en los Servicios Industriales de la Marina e inició de manera exitosa sus pruebas en la mar.

Esta unidad de alto bordo es una de las más modernas. Entre sus principales características, tiene 7294 toneladas de desplazamiento y ha sido construida de acero naval de alta resistencia grado A y AH 32. Cuenta con una eslora de 122 metros, manga de 22 metros, velocidad de hasta 16,5 nudos y la capacidad para llevar a 557 personas. Además, tiene una cubierta de vuelo para dos helicópteros

tipo Sea King y espacio para albergar unidades militares de gran tamaño, un dique interno para proyección de vehículos anfibios y una cubierta para almacenaje y traslado de carga rodada.



Esta unidad ha sido acondicionada para realizar operaciones de ayuda humanitaria y apoyar a la población dentro del territorio nacional. Podrá ser parte de una fuerza de tarea internacional que brinde ayuda en las regiones del mundo que hayan sido azotadas por desastres naturales.

Congreso de la República hace importante reconocimiento al buque escuela a vela BAP *Unión*

En la sala Miguel Grau Seminario del Congreso de la República se realizó la ceremonia de reconocimiento al buque escuela a vela BAP *Unión*, como embajador de los puertos del mundo, orgullo de la Marina de Guerra y de los Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú.



La especial designación, realizada el 24 de abril, estuvo a cargo del presidente de la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología del Poder Legislativo, congresista César Segura Izquierdo, quien indicó: "Este hermoso velero es la muestra de la capacidad que tenemos en el país en innovación y tecnología". Asimismo, remarcó que la comisión que preside tiene el compromiso de promover el aumento del presupuesto del SIMA, en vista que mediante estos servicios la industrialización del Perú se lograría en un menor tiempo.

A su turno, el legislador Marco Miyashiro recordó la larga lucha contra el terrorismo que le permitió ver las hazañas de la Marina de Guerra que, para él, demuestran su gran amor al servicio del Perú y es todo lo que nuestra patria necesita.

Por su parte, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, manifestó el orgullo que la institución siente al tener uno de los mejores buques en su género, que permite la más alta capacitación al haber sido construida con tecnología de última generación. Es el segundo más grande del mundo y en cada navegación funciona como embajada itinerante y promotor de la inmensa tradición naval del país. Cabe recalcar que en mayo próximo el *Unión* participará en el evento náutico Velas Latinoamérica 2018 con otros veleros de la región.

En la ceremonia también estuvieron el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruíz; el director ejecutivo de los SIMA-Perú, contralmirante Herbert del Álamo Carrillo; y el comandante del BAP *Unión*, capitán de navío Franz Bittrich.

Frente a las costas del Callao se realizó exitosamente Ejercicio Siforex 2018

Con el fin de incrementar el nivel de entrenamiento, interoperabilidad y estado de alistamiento de las Fuerzas Navales y Aeronavales, participantes en las distintas áreas de la guerra naval, principalmente en procedimientos de guerra submarina, antisubmarina y antisuperficie, en el área centro del Callao, se llevó a cabo el Ejercicio Binacional Siforex 2018 (Silent Forces Excersices), con la participación de unidades de la Marina de Guerra del Perú y la Cuarta Flota de Estados Unidos. Asimismo, se contó con la participación del submarino ARC *Pijao* (SO-28) de la Armada Nacional de Colombia.





La ceremonia de apertura y conferencia prezarpe de las unidades navales y aeronavales marcó el inicio de las operaciones. El evento contó con la presencia del comandante general de operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; el comandante del Comando Sur y comandante de la Cuarta Flota de Estados Unidos, contralmirante Sean Buck; el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Luis Polar Figari; el comandante de la Fuerza de Aviación Naval, contralmirante Miguel Pinto Vindrola; y el comandante de la Fuerza de Submarinos y Comandante de la Fuerza de Tarea 80, contralmirante Luis Alba Landaveri, a cargo del planeamiento y conducción de las operaciones.

En esta oportunidad, la Fuerza de Tarea 80 (FT-80) estuvo conformada por el crucero clase Ticonderoga USS *Lake Champlain* (CG-57) con dos helicópteros Seahawk Multimission (MH-60R) y tres aviones Boeing P-8-Poseidon (P-8-A) de la Armada de Estados Unidos; el ARC *Pijao* (SO-28), unidad submarina de la Armada de Colombia; las fragatas misileras BAP *Almirante Grau* (FM-53) y BAP *Quiñones* (FM-58); las corbetas misileras BAP *Santillana* (CM-22), BAP *De Los Heros* (CM-23) y BAP *Herrera* (CM-24); los submarinos BAP *Antofagasta* (SS-32), BAP *Pisagua* (SS-33) y BAP *Islay* (SS-35); las patrulleras marítimas BAP *Río Pativilca* (PM-204), BAP Río *Huarmey* (PM-207) y BAP *Ferré* (PM-211); un avión Fokker (F-60), un avión Beechcraft (B-200) y un helicóptero Sea King (SH-3D) por parte de la Marina de Guerra del Perú.

El Ejercicio Binacional Siforex 2018 culminó con el lanzamiento de tres misiles aire-mar desde los helicópteros Seahawk Multimission (MH-60R) sobre un blanco de superficie, que en este caso fue el ex-BAP *Dueñas*.

Tras la realización del exitoso operativo, se llevó a cabo la ceremonia de cierre en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval, donde estuvieron presentes todas las delegaciones participantes.

Cabe resaltar que, cada año desde 2001 y cada dos años desde 2006, se realiza en nuestras costas el citado ejercicio con la Armada de Estados Unidos, con el objetivo principal de entrenar con nuestras unidades submarinas, consideradas un referente en la región, en todos los aspectos de la guerra antisubmarina convencional.



Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.

noticias internacionales

CHILE

Modernización de la fragata *Cochrane*



La fragata *Almirante Cochrane* (FF-05) en el curso de los ejercicios RIMPAC 2016. Crédito: US Navy.

De acuerdo con información del portal Infodefensa.com, la fragata *Almirante Cochrane* (FF-05) arribó el pasado 10 de marzo a Talcahuano para ser sometida a un proceso de modernización que demandará 18 meses. Se trata de la primera de las tres fragatas Tipo 23 de la Armada en recibir estas modificaciones, que incluyen el sistema de combate CMS 330, el radar TRS-4D y el misil antiaéreo Sea Ceptor[1]. Mayores detalles sobre estos sistemas fueron brindados en esta misma sección en el tercer número de la *Revista de Marina* correspondiente a 2016. Según el portal ya mencionado, estos trabajos serán aprovechados también para dotar a la *Cochrane* de un sonar remolcado Tipo 2087, igual a los que dotan a sus gemelas, la *Condell* y la *Lynch*. Esta noticia confirma lo que señaló el año pasado la revista *Jane's Navy International,* que además agrega que se reemplazará el sonar de casco Tipo 2050 por el más avanzado Tipo 2150[2]. Sin embargo, a fines del año pasado el portal español Defensa.com publicaba que la Armada chilena no compraría una tercera unidad del Tipo 2087, sino que la *Cochrane* sería modificada para recibir el sonar de una de sus gemelas cuando se encuentren en reparaciones, lo que se conoce como *fitted for but not with*[3].

1. GARCÍA, Nicolás. Asmar comienza la modernización de la fragata chilena *Cochrane*. 13 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2018/03/13/noticia-asmar-comienza-modernizacion-fragata-chilena-cochrane.html
2. HIGUERA, José. Chile to modernise Type 23 bow sonar. 13 de octubre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.janes.com/article/74902/chile-to-modernise-type-23-bow-sonar
3. BONILLA, Javier. La Armada de Chile NO ha adquirido un tercer sonar 2087 para su fragata Tipo 23 Cochrane. 26 de diciembre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.defensa.com/chile/armada-chile-no-ha-adquirido-tercer-sonar-2087-para-fragata-tipo

ESTADOS UNIDOS

Admisión al servicio del USS *Portland* (LPD 27)



El USS *Portland* (LPD-27) durante sus pruebas de mar en junio del 2017. Crédito: US Navy.

En una ceremonia llevada a cabo en Portland, Oregon, el pasado 21 de abril, la Armada de Estados Unidos admitió al servicio activo al USS *Portland* (LPD 27), decimoprimera unidad de los buques de asalto anfibio de la clase *San Antonio*. Se trata de la última de la serie en contar con medidas de reducción de su firma radárica, pues la siguiente, el USS *Fort Lauderdale* (LPD 28), seguirá un diseño menos elaborado con el fin de abaratar costos[4].

Los buques de la clase *San Antonio* fueron construidos para reemplazar 41 unidades anfibias de las clases *Austin* (LPD-4), *Anchorage* (LSD-36), *Charleston* (LKA-113) y *Newport* (LST-1179). Los astilleros de Huntington Ingalls Industries entregaron la primera unidad en julio de 2005, tras un periodo de construcción de cinco años. Estas unidades tienen una eslora de 208 metros y una manga de 32 metros, con un desplazamiento de 25 300 toneladas a plena carga. Son impulsados por cuatro motores diésel Colt-Pielstick que generan 41 600 caballos de fuerza para una velocidad máxima mayor a 22 nudos. La tripulación asciende a 386 a los que se suman una fuerza embarcada de 699 personas que pueden aumentar a 800 en condiciones de sobrecarga[5].

Las tropas y sus equipos pueden ser proyectados a tierra por vía marítima o por vía aérea. Para el primer caso, estos barcos cuentan con un dique sumergible con capacidad para dos aerodeslizadores LCAC o una lancha de desembarco de uso general LCU, a los que se suman 14 vehículos de asalto anfibio *AAVP7*. Para operaciones aéreas cuentan con un hangar y una cubierta de vuelo con capacidad

4. NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS *Portland*. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html
5. NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS *Portland*. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html



Corte transversal de un buque de asalto anfibio de la clase San Antonio. Se puede apreciar el dique con dos LCAC, las cubiertas de vehículos, la cubierta de vuelo con aeronaves CV-22 Osprey y el hangar. Crédito: US Navy.

para operar en simultáneo dos aeronaves de rotores basculantes MV-22 *Osprey* o dos helicópteros de transporte pesado CH-53E *Super Stallion* o cuatro helicópteros de transporte medio SH-60 *Sea Hawk*. Como armamento defensivo cuentan con dos lanzadores de misiles RIM-116 *RAM* con 21 unidades cada uno, dos cañones Mk46 *Bushmaster II* de 30 mm y 10 ametralladoras de 12,7 mm[6].

La decimosegunda unidad de la clase, el USS *Fort Lauderdale* (LPD 28) y la que le sigue, el LPD29, tienen como objetivo iniciar el reemplazo de los buques de desembarco dique (LSD, por sus siglas en inglés) de las clases *Harpers Ferry* (cuatro unidades) y *Whidbey Islands* (ocho unidades). Para adaptar el diseño a este propósito y reducir los costos de construcción los dos mástiles hechos de materiales compuestos para reducir su firma radárica han sido reemplazados por mástiles convencionales entre otros cambios que han simplificado la construcción y estructuras de estos buques. La construcción del *Fort Lauderdale* fue iniciada el 13 de octubre del 2017 en los astilleros de Huntington Ingalls Industries en Pascagoula, Mississippi y se espera su entrega a la Armada en 2021[7].

6. NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS *Portland*. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html
7. NAVY RECOGNITION. First JMSDF 25DD-class Asahi ASW Destroyer Started Sea Trials. 27 de julio de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/july-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5433-first-jmsdf-25dd-class-asahi-asw-destroyer-started-sea-trials.html

FRANCIA

La aviación naval entrena en un portaaviones estadounidense



Un E-2C Hawkeye francés participa del Chesapeake Mission 2018 con un esquema de pintura acorde a la ocasión. Crédito: Marine Nationale.

En una muestra del alto grado de interoperabilidad entre las Armadas de Francia y Estados Unidos, 12 cazabombarderos *Rafale M*, un avión de alerta temprana E-2C *Hawkeye* y 350 marinos franceses han sido desplegados en las bases aeronavales de Oceana y Chambers Field, ambas en el estado de Virginia, entre el 4 de abril y el 25 de mayo del presente año. Esta misión, denominada Chesapeake 2018, se inicia con un mes de entrenamiento táctico y ejercicios de aterrizaje simulados en tierra, para luego abordar el portaaviones USS *George H. W. Bush* (CVN-77) durante las siguientes dos semanas. Los aviones franceses operarán en simultáneo con el Ala Aérea Embarcada 8 (CVW-8) y, por primera vez, aviones *Rafale* con munición real serán catapultados desde un portaeronaves estadounidense. Este ejercicio es necesario debido a que el único portaaviones francés, el *Charles de Gaulle*, se encuentra en pleno periodo de overhaul, y es necesario evitar que los pilotos y oficiales de vuelo pierdan sus habilidades en operaciones embarcadas. La puesta a disposición de un portaaviones de la Armada estadounidense pone de relieve las estrechas relaciones entre ambas instituciones[8].

8. LUZE, Roux de. Chesapeake 2018: French Naval Aviation Trains with U.S. Navy. 6 de abril de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6116-chesapeake-2018-french-naval-aviation-trains-with-u-s-navy.html

JAPÓN

Entra en servicio el destructor *Asahi*



El *Asahi* en los astilleros de Mitsubishi Heavy Industries en Nagasaki. Crédito: Hunini.

El 7 de marzo pasado, los astilleros de Mitsubishi Heavy Industries en Nagasaki hicieron entrega oficial del destructor *JS Asahi* (DD-119) a la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón. El nuevo buque será desplegado en la base naval de Sasebo y necesitará unos seis meses de pruebas de equipos y entrenamiento del personal antes de alcanzar su plena operatividad. Se trata de la primera unidad de la clase 25-DD, una serie de buques cuya función principal será la guerra antisubmarina. Tienen una eslora de 151 metros y una manga de 18,3 metros para un desplazamiento a carga máxima de 6800 toneladas. Cuenta con un sistema de propulsión combinado a diésel eléctrico y gas (CODLAG, por sus siglas en inglés), con dos turbinas a gas LM 2500 y dos motores eléctricos que actúan sobre dos propulsores para brindarle una velocidad máxima de 30 nudos[9].

En lo referido a sensores, cuenta con un sistema de radar multifunción de barrido activo *FCS-3A* con cuatro facetas fijas en banda C para misiones de vigilancia y cuatro en banda X para el control de tiro. Para el *Asahi* los módulos del radar normalmente basados en arseniuro de galio (GaA) han sido reemplazados por unos con nitrato de galio (GaN), que le otorgan un mejor desempeño. Cuenta también con un sonar de casco *OQQ-24* y uno de profundidad variable *OQR-4*. El armamento principal consta de 32 celdas de lanzamiento vertical *Mk41* a proa las cuales pueden ser equipadas con misiles antiaéreos *Evolved Sea Sparrow (ESSM)* y antisubmarinos *VL-ASROC*. Estas son complementadas por un cañon de 127/62 mm, dos sistemas de defensa cercana *Vulcan Phalanx*, ocho misiles anitbuque *Tipo 90*, dos lanzadores triples

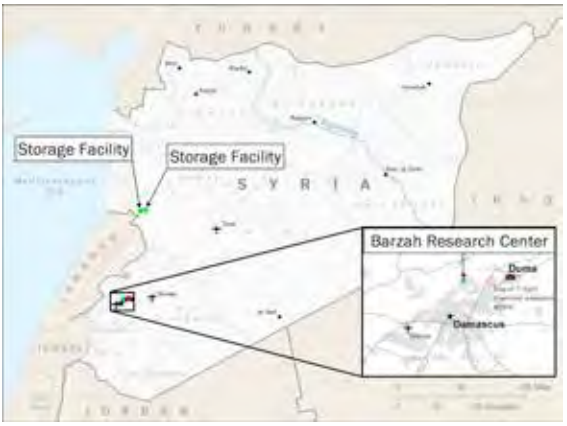
9. RIMLAND, Ben. JMSDF Commissions its First 25DD-class Asahi ASW Destroyer. 8 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/march-2018-navy-naval-defense-news/6025-jmsdf-commissions-its-first-25dd-class-asahi-asw-destroyer.html

de torpedos, y un hangar y cubierta de vuelo para un helicóptero SH-60. Se espera el lanzamiento de una segunda unidad de esta clase para octubre del presente año[10].

SIRIA

Ataque con misiles crucero

El pasado 14 de abril, fuerzas de Estados Unidos, Francia y el Reino Unido lanzaron ataques contra instalaciones del Gobierno sirio. Los tres Gobiernos acusan al régimen de Bashar al-Ásad de haber empleado armas químicas en contra de la población de su propio país. Por parte de la Armada de Estados Unidos participaron en la operación el crucero USS *Monterey* (CG-61) de la clase Ticonderoga, los destructores USS *Laboon* (DDG-58) y el USS *Higgins* (DDG-76) y el submarino USS *John Warner* (SSN-785) de la clase Virginia, todos los cuales dispararon misiles de crucero *BGM-109* Tomahawk, 30, 7, 23 y 6, respectivamente, para un total de 66. La Fuerza Aérea Estadounidense empleó dos bombarderos *B-1B*, que dispararon un total de 19 misiles de crucero *AGM-158B JASSM-ER*. La participación francesa corrió a cargo de la Armada que empleó tres Missile de Croisière Naval (MdCN) desde la fragata *Languedoc* de la clase *Aquitaine* y de la Fuerza Aérea, que disparó nueve misiles de crucero *Scalp EG* utilizando cazabombarderos *Rafale*. En lo que se refiere al Reino Unido, solo participó activamente la Real Fuerza Aérea con ocho misiles de crucero *Storm Shadow* desplegados desde bombarderos *Tornado GR4*.



Mapa de los objetivos atacados en Siria durante la operación del 13 de abril. Crédito: US Department of Defense.

10. NAVY RECOGNITION. HII Authenticates Keel of Amphibious Transport Ship Fort Lauderdale - LPD 28. 14 de octubre de 2017. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/october-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5636-hii-authenticates-keel-of-amphibious-transport-ship-fort-lauderdale-lpd-28.html

Los objetivos fueron el centro de investigación Barzah en Damasco, que fue impactado por 57 *Tomahawks* y 19 *JASSM-ER*; así como dos instalaciones en las inmediaciones de la ciudad de Homs: un depósito de armas químicas atacado por nueve *Tomahawks*, ocho Storm Shadow, tres *MdCN* y dos *Scalp EG*, y un búnker asociado a este depósito, que recibió siete Scalp EG. Los 105 misiles de crucero empleados en total fueron programados para impactar en simultáneo a las 4 a.m., hora local. De acuerdo con el reporte oficial del Pentágono, los objetivos fueron completamente destruidos y la reacción de la defensa aérea siria fue tardía e ineficaz. Se estima que esta habría disparado un total de 40 misiles tierra-aire, pero en trayectorias balísticas por carecer de guiado.



Lanzamiento de un misil Tomahawk desde el USS *Monterey* (CG-61) en el curso de las operaciones contra el régimen de Bashar al-Ásad. Crédito: US Navy.



Bombardero *Tornado* GR4 de la Real Fuerza Aérea portando dos misiles de crucero *Storm Shadow*. Crédito: Crown Copyright.

REINO UNIDO

Portahelicópteros *Ocean* retirado del servicio y vendido a Brasil



Helicópteros Apache operando desde el HMS *Ocean* (L12) durante la Operación Ellamy, la intervención militar realizada en Libia en 2011. Crédito: Crown Copyright.

En una ceremonia llevada a cabo en la base naval de Devonport y presidida por la Reina Isabel II, la Armada Real pasó al retiro el portahelicópteros HMS *Ocean* (L12), tras 20 años de servicio activo. Durante este periodo ha participado en acciones militares frente a las costas de Sierra Leona (2000), Irak (2003) y Libia (2011), así como en operaciones de ayuda humanitaria en Honduras y Nicaragua, tras el huracán Mitch (1999), y en las Islas Vírgenes Británicas, tras el huracán Irma (2017). Será reemplazado como buque insignia por el HMS Queen Elizabeth (R08), cuya puesta en servicio fue descrita en esta sección en el tercer número de la Revista de Marina publicado en 2017. El Gobierno de Su Majestad anunció que el Ocean será vendido a Brasil por 118 millones de dólares; la transferencia está programada para junio, tras un periodo de trabajos en dique[11].

El Ocean tiene una eslora de 203 metros y una manga de 36,1 metros para un desplazamiento de 21 578 toneladas a carga máxima. Cuentan con dos motores diésel Crossley Pielstick 16PC2.6 V 400 de 23 904 caballos de fuerza cada uno, que actúan sobre dos propulsores, para permitirle alcanzar una velocidad máxima de 18 nudos y un radio de acción de 8000 millas a 15 nudos. La tripulación asciende a 283 personas, a los que se suman 180 del grupo aéreo y 480 soldados, que pueden aumentar a 803 en condiciones de sobrecarga. Para proyectar estas tropas, porta cuatro lanchas de desembarco vehículos/personal (LCVP, por sus siglas en inglés)

11. WERNER, Ben. Queen Decommissions Royal Navy Amphib HMS Ocean Ahead of Sale to Brazil. 27 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: https://news.usni.org/2018/03/27/queen-decommissions-british-amphibious-warship-ahead-of-sale-to-brazil

y puede operar hasta 18 helicópteros, gracias a su hangar y cubierta de vuelo corrida. Con fines de autofedensa, está equipado con tres montajes de defensa cercana Vulcan Phalanx de 20 mm y 2 cañones GAM-B01 también de 20 mm[12].



Un helicóptero de transporte Chinook despega del HMS *Ocean* (L12) durante los ejercicios Baltops 2015 frente a las costas de Polonia. Crédito: US Navy.

Tras el retiro del Ocean, la capacidad de la Armada Real de realizar operaciones de desembarco se ve reducida a los dos buques de asalto anfibio de la clase Albion a los que se suman tres de la clase Bay en servicio con la Real Flota Auxiliar. Para paliar estas carencias y prepararse ante la posibilidad de que más buques anfibios sean pasados al retiro se han realizado ejercicios de asalto usando como plataforma el portaaviones Queen Elizabeth. Esta nave carece de un dique para operar lanchas de desembarco de manera que debe desplegar las tropas que transporta a través de helicópteros. Para validar esta modalidad se embarcó a infantes de marina del Comando 42, dos helicópteros Merlin y dos Chinook[13].



El HMS *Albion* (L14) en el curso de ejercicios con los infantes de marina de los Países Bajos en 2008. Crédito: Crown Copyright.

12. BEEDALL, Richard. HMS Ocean. 7 de mayo de 2001. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: https://web.archive.org/web/20141102034324/http://navy-matters.beedall.com/ocean.htm
13. MAREX. Royal Navy Trials Amphibious Warfare Without Amphibs. 27 de febrero de 2018. Consulta: [20 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.maritime-executive.com/article/royal-navy-trials-amphibious-warfare-without-amphibs#gs.KrEhZq4.

En contraste, las capacidades anfibias de la Marina de Guerra de Brasil se encuentran en plena etapa de crecimiento. El Ocean se unirá al Bahía (G40), buque de asalto anfibio de la clase Foudre, adquirido de segunda mano en Francia, según se explicó en esta sección en el segundo número de la Revista de Marina de 2015. A ellos se suman dos buques de desembarco de tanques de la clase Round Table, Almirante Saboia (G-25) y Garcia D'Avila (G29), exbritánicos, y uno de la clase Newport, Mattoso Maia (G82), exestadounidense. Para facilitar las operaciones de los infantes de marina (Corpo de Fuzileiros Navais), en 2015 se firmó un contrato por 82 millones de dólares para la adquisición y modernización de 23 vehículos de asalto anfibio AAV7A1, que habían sido operados anteriormente por los Marines estadounidenses. De estos, 20 son versiones de transporte, dos de comando y uno de recuperación; dos fueron entregados el año pasado y se espera recibir el resto a fines de 2018[14].

Bibliografía

- BARREIRA, Victor. Brazilian marines bolster amphibious capability. 18 de enero de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018] Disponible en: http://www.janes.com/article/77152/brazilian-marines-bolster-amphibious-capability
- BEEDALL, Richard. HMS *Ocean*. 7 de mayo de 2001. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: https://web.archive.org/web/20141102034324/http://navy-matters.beedall.com/ocean.htm
- BONILLA, Javier. La Armada de Chile NO ha adquirido un tercer sonar 2087 para su fragata Tipo 23 Cochrane. 26 de diciembre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.defensa.com/chile/armada-chile-no-ha-adquirido-tercer-sonar-2087-para-fragata-tipo
- GARCÍA, Nicolás. Asmar comienza la modernización de la fragata chilena Cochrane. 13 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2018/03/13/noticia-asmar-comienza-modernizacion-fragata-chilena-cochrane.html
- HIGUERA, José. Chile to modernise Type 23 bow sonar. 13 de octubre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.janes.com/article/74902/chile-to-modernise-type-23-bow-sonar
- LUZE, Roux de. Chesapeake 2018: French Naval Aviation Trains with U.S. Navy. 6 de abril de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6116-chesapeake-2018-french-naval-aviation-trains-with-u-s-navy.html

14. BARREIRA, Victor. Brazilian marines bolster amphibious capability. 18 de enero de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018] Disponible en: http://www.janes.com/article/77152/brazilian-marines-bolster-amphibious-capability

- MAREX. Royal Navy Trials Amphibious Warfare Without Amphibs. 27 de febrero de 2018. Consulta: [20 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.maritime-executive.com/article/royal-navy-trials-amphibious-warfare-without-amphibs#gs.KrEhZq4
- NAVY RECOGNITION. First JMSDF 25DD-class Asahi ASW Destroyer Started Sea Trials. 27 de julio de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/july-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5433-first-jmsdf-25dd-class-asahi-asw-destroyer-started-sea-trials.html
- NAVY RECOGNITION. HII Authenticates Keel of Amphibious Transport Ship Fort Lauderdale - LPD 28. 14 de octubre de 2017. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/october-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5636-hii-authenticates-keel-of-amphibious-transport-ship-fort-lauderdale-lpd-28.html
- NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS Portland. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html
- RIMLAND, Ben. JMSDF Commissions its First 25DD-class Asahi ASW Destroyer. 8 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/march-2018-navy-naval-defense-news/6025-jmsdf-commissions-its-first-25dd-class-asahi-asw-destroyer.html
- US NAVY. Amphibious Transport Dock - LPD. 12 de enero de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=600&ct=4
- WERNER, Ben. Queen Decommissions Royal Navy Amphib HMS Ocean Ahead of Sale to Brazil. 27 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: https://news.usni.org/2018/03/27/queen-decommissions-british-amphibious-warship-ahead-of-sale-to-brazil

arios y publicaciones comentarios y publicaciones
y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
rios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
arios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
rios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



Laguerre Kleimann, Michel

Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos.

Lima, Asociación Cultural Peruano Británica, 2017.
233 p., ilus. Color, retratos 29 x 19 cm



Martín Jorge Guise, hombre capital en la historia naval del Perú, primer comandante general de la Marina de Guerra, es el personaje de este libro: marino británico, miembro conspicuo de la Escuadra Libertadora que llegó a nuestras aguas del Pacífico al mando del también inglés Lord Thomas Cochrane. Cuando este partió, él se quedó en el Perú para continuar la gesta de la emancipación. En agosto de 1821, cuando el general José de San Martín en calidad de Protector funda el Gobierno de su Protectorado, el ministro de Guerra y Marina Bernardo Monteagudo lo nombra en agosto de 1821 comandante general de la Marina de Guerra, al frente de la cual va a vivir los tumultuosos años de asentamiento de la República. En el transcurso va a enfrentar graves cargos de sus enemigos, así como la animadversión del Libertador Simón Bolívar, contra quien va a hacer la campaña naval en la guerra contra la Gran Colombia.

Fernando Romero Pintado, prestigioso historiador, autor del tomo VIII de la *Historia Marítima del Perú*, lamentaba la ausencia de una obra capital sobre Guise y su trayectoria en la historia naval del Perú. En 1974 publicó *Notas para una biografía del vicealmirante Guise*, que daba luz sobre sus orígenes y carrera naval al servicio de SMB, con información que Romero había obtenido en archivos británicos. Señalaba que este era apenas un primer paso, que otro historiador naval debía tomar la posta y escribir la biografía completa de Guise y su gesta en la independencia del Perú y en el nacimiento de su Marina de Guerra. Fue generoso y ofreció las fichas de sus investigaciones posteriores al historiador

naval Jorge Ortiz Sotelo, quien en 1993 publicó con su anuencia y colaboración el libro *El vicealmirante Martín Jorge Guise Wright (1780-1839)*, edición de la Dirección de Intereses Marítimos del Perú.

El Perú no había tomado debida nota de la deuda de gratitud para con el prócer la independencia, fundador de la Marina de Guerra. En el Callao, en una pequeña plazoleta anexa al Centro Naval, mirando al mar, con los castillos del Real Felipe a sus espaldas, se erguía un monumento en honor al almirante británico-peruano. A la fecha la estatua ha desaparecido y ha sido reemplazada por otro personaje.



Monumento de Guise. Escultor Camulffo.

En cuanto a la bibliografía, aparte de los libros de Romero y Ortiz, no existía hasta hoy otro libro sobre Guise, personaje cuya actuación y liderazgo fue de trascendencia en la época auroral de la República y en el nacimiento de la institución naval ameritaba largamente un estudio detallado y profundo, un reconocimiento de la obra de quien no solo fue un brillante marino leal a la causa americanista y peruana, sino que sentó reales en la que consideró su nueva patria. En 1827 casó con la dama limeña Juana María del Valle y Riestra, hermana del coronel Miguel Valle Riestra, con quien tuvo dos hijas. Fueron bisnietos suyos el aviador peruano Jorge Chávez, el diplomático Emilio Althaus Dartnell y el banquero Clemente de Althaus Dartnell, distinguida progenie que honra a su egregio ancestro.



Vicealmirante Martín Jorge Guise Wright (1780-1839. Óleo de Orlando Yantas.

El 16 de setiembre de 2017, dos actos significativos redimen la figura del almirante Guise. Uno, la ceremonia en la que su Majestad la Princesa Ana del Reino Unido, en compañía del comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, develaron la efigie del vicealmirante Martín Jorge Guise, en el parque del distrito de San Borja que lleva su nombre. El almirante Ríos Polastri enfatizó que la Marina sí ha tenido



Presentación del libro *Guise. Un marino británico-peruano para todo los tiempos.*

tpresente la memoria de Guise: en nuestra Armada existe siempre un buque que lleva su nombre. Lo recuerda también en la denominación la "institución educativa que forma a nuestros hijos", el Liceo Almirante Guise.

Otro ha sido la aparición del libro *Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos*, compendio y resumen de lo conocido hasta ahora de la vida y obra del almirante, con la inclusión de últimas investigaciones, a la luz de las cuales surge un juicio crítico más nítido y preciso, sobre la historia de los agitados primeros años de la recién nacida República. El autor es el historiador naval teniente primero Michel Laguerre Kleimann. La obra ve la luz en el marco de los actos conmemorativos de los 80 años de vida de la Asociación Cultural Peruano Británica, institución que afianza una relación cultural entre los dos países, en la que la figura señera viene a ser el vicealmirante Guise. Como dice Anwar Choudhury, embajador británico, "es un exponente máximo de la alianza entre Perú y el Reino Unido, símbolo de unión entre nuestras naciones, que dejó una huella [...] sus acciones sentaron las bases de una relación" entre ambos.

Un valor sumatorio del libro es que nos presenta al personaje en su aspecto personal, prestando datos de su vida íntima familiar. Muestra el facsímil del testamento en inglés (encontrado en el Archivo de Gloucester) que Guise dejó antes de zarpar rumbo al norte para combatir a las fuerzas de la Gran Colombia; el documento deja traslucir los valores morales que regían su vida y su compromiso e integridad para honrar sus compromisos. Ilustra el entorno familiar y social la rica iconografía que el autor ha logrado conseguir. Es una fina, pulcra, hermosa edición, digna del personaje que le ocupa.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

REVISTA DE MARINA

AÑO 111 / número 2 - 2018



Año CXI Callao, agosto de 2018 Núm. 2

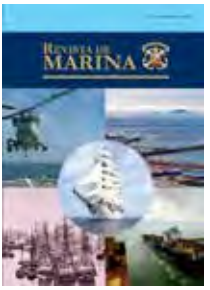
La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder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

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

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

REVISTA DE MARINA

Año 111 / número 2 - 2018



Portada: Promoviendo el desarrollo naval y difundiendo la conciencia marítima.

Director
Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general
C. de N. Sergio Humberto Tragodara Migliori

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2018, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 2018-18974.
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

Revista de Marina. -
Año 111, n. 2 - 2018. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2018
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Contraportada: **Busto de Miguel Grau en la casa Museo de Piura.**

SUMARIO

EDITORIAL

7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

ARTÍCULOS.

11 LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y LA ADOPCIÓN DE NORMATIVA DE CARÁCTER UNIVERSAL PARA LOGRAR UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO Y EFICIENTE, EN MARES LIMPIOS
CAPITÁN DE NAVÍO (R) CARLOS LEMA OSORES

25 REFLEXIONES SOBRE LA CONVENCIÓN DEL MAR DE 1982
CONTRALMIRANTE (R) JORGE BROUSSET BARRIOS

41 SENDERO LUMINOSO, UNA INSURGENCIA COMBATIDA COMO TERRORISMO.
CAPITÁN DE FRAGATA EDUARDO DÍAZ LEÓN.

53 BAP *RÍO ZAÑA*, NOBLEZA Y VALOR PATRULLANDO EL MAR DE GRAU DESDE 1984
TENIENTE PRIMERO JONATAN MENDOZA ALARCÓN

62 LA CASA GRAU, MUSEO NAVAL SEDE LIMA
HISTORIADOR JAIME ROMERO VALDIVIESO

77 EL HELICÓPTERO COMO ELEMENTO AERONAVAL EMBARCADO
CAPITÁN DE NAVÍO CESAR ADOLFO ANGULO REBAZA

93 ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LA VIDA DE MIGUEL GRAU
CONTRALMIRANTE (R) FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

105 IV SIMPOSIO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA
CONTRALMIRANTE CARLOS RICARDO TÚPAC-YUPANQUI BROMBERG

115 IV EXPEDICIÓN CIENTÍFICA DE COLOMBIA A LA ANTÁRTIDA "ALMIRANTE TONO"
TENIENTE SEGUNDO CARLOS MONTÁÑEZ VELARDE

129 UNA ARMADA CREPUSCULAR: LA MARINA IMPERIAL ALEMANA (1872 - 1919)
DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

153 ESTADOS UNIDOS: LA GEOPOLÍTICA DEL PETRÓLEO
CAPITÁN DE NAVÍO RENATO ANTONIOLLI RÍOS

167 RESERVAS NAVALES Y MOVILIZACIÓN: SU HISTORIA, SUS INICIOS Y LA ACTUALIDAD
CAPITÁN DE NAVÍO MARCO AURELIO NICOLINI DEL CASTILLO

SECCIÓN NACIONAL

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

SECCIÓN INTERNACIONAL

203 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

213 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES.
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
219 ¿QUÉ SIGNIFICA SER MARINO?
CAPITÁN DE NAVÍO JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

EDITORIAL



Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

Coincidiendo con la publicación de la presente edición de la *Revista de Marina*, dentro del quehacer institucional han ocurrido dos sucesos que creemos necesario poner en relieve. El primero de ellos es la incorporación a la Fuerza de Superficie del buque multipropósito BAP *Pisco*, unidad naval íntegramente construida en los astilleros del SIMA Callao, cuya importancia, en adición a contribuir al crecimiento de nuestra industria naval, reside en combinar, en una sola plataforma, una serie de capacidades que permitirán desarrollar diversas labores. En su rol militar, podrá efectuar misiones de proyección del poder naval sobre tierra, movilidad estratégica para fuerzas anfibias, interdicción marítima, operaciones contra el tráfico ilícito de drogas, pesca ilegal y contrabando, transporte de material y personal, entre otras. En su importante rol de atención a la población, sus capacidades logísticas le permiten servir de plataforma para operaciones de soporte en situaciones posteriores a los desastres naturales, asistencia humanitaria y tareas médicas logísticas, así como misiones de búsqueda y rescate.

El segundo suceso que deseamos comentar es la participación de la corbeta BAP *Ferré* en el Ejercicio Multinacional Rimpac 2018, ejercicio bienal que, en su vigesimosexta versión, se llevó a cabo del 27 de junio al 2 de agosto, con base en Hawái, y que contó con la participación y despliegue de 43 unidades de superficie, 5 submarinos, 19 componentes terrestres y más de 200 aeronaves, 29 MPRA y 25 000 efectivos de un total de 27 países, 15 de ellos de la cuenca del Pacífico. La relevancia de la participación de una unidad naval peruana, a la que se sumó un pelotón de Fuerzas Especiales, reside en que, mediante el entrenamiento avanzado con fuerzas multinacionales, se optimiza el nivel de las capacidades operacionales, relacionadas con el control del mar, la proyección del poder naval, el apoyo humanitario, entre otras.

En cuanto al contenido de la presente edición de la *Revista de Marina*, como ya es tradicional, publicamos artículos de diversos temas, pero con lo naval y marítimo como hilo conductor en común. En primer lugar, podremos conocer los orígenes de la Organización Marítima Internacional (OMI) y su importante rol normativo para la seguridad del transporte marítimo en el ámbito mundial,

la protección del medioambiente marítimo por parte de buques y los aspectos jurídicos afines con tales actividades. Luego, en el artículo "Reflexiones sobre la Convención del Mar de 1982", el autor menciona con claridad la importancia de la adhesión a dicho instrumento internacional, de obligatoria observancia por todas las naciones.

En la sección de artículos históricos, conoceremos la evolución de la Armada Imperial alemana principiando el siglo XX, así como unas interesantes reflexiones sobre la vida de nuestro máximo héroe naval, el Gran Almirante Miguel Grau Seminario, en las que se destacan aspectos y pasajes poco conocidos de su vida.

En el artículo "Sendero Luminoso, una insurgencia combatida como terrorismo", se plantea la necesidad, a la luz de la experiencia acumulada a través de los más de 38 años de lucha contrasubversiva, de implementar una estrategia contrainsurgente que involucre a todos los sectores del Estado y no solo a las fuerzas del orden.

En cuanto al quehacer institucional, tenemos un recuento de las principales actividades desarrolladas con motivo del IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, importante evento que se realiza en nuestra capital desde hace algunos años y que tiene como organizador a la Escuela Superior de Guerra Naval. De igual manera, se destaca la misión e importancia de las actividades que promueve el Departamento de Reservas Navales y Movilización, organismo de vital importancia, no solo en tiempos de guerra, sino también de paz.

Dada la estrecha vinculación entre las diversas Armadas del continente con la nuestra, año a año se efectúan intercambios y pasantías de oficiales de variadas especialidades. En este sentido, presentamos las experiencias de un oficial hidrógrafo a bordo del buque colombiano ARC *Almirante Tono*, con motivo del viaje de la IV Expedición Científica de ese país a la Antártida.

En otro tema, vinculado a los elementos aéreos embarcados, el autor explica la importancia que ha adquirido el empleo de helicópteros a bordo. Asimismo, efectúa un recuento y un análisis de las aeronaves disponibles actualmente en el mercado, bajo un punto de vista de su adecuación a las plataformas existentes en nuestra Armada.

Finalmente, estamos seguros de que, con el aporte de nuestros articulistas, contribuiremos una vez más en nuestro objetivo de promover el desarrollo naval y difundir la conciencia marítima en el Perú.

El Director


MARINA DE GUERRA DEL PERU



OMI

ORGANIZACIÓN
MARITIMA
INTERNACIONAL

La Organización Marítima Internacional y la adopción de normativa de carácter universal para lograr un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, en mares limpios

Capitán de Navío SGC (r) Carlos Lema Osores
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales, como oficial naval de Capitanías y Guardacostas, graduado en 1973. Se ha desempeñado como: director ejecutivo; director de Seguridad y Vigilancia Acuática; director de Medio Ambiente; jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales; y Coordinador OMI-SECROCRAM, en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Director de Disciplina en la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau". Jefe de Ciencias Básicas en la Escuela Naval. Comandante del BAP *Río Huarmey*. Capitán de Puerto de Supe. Magíster en Administración de Puertos y Transporte Marítimo en la Universidad Marítima Mundial en Suecia. Graduado en los cursos: V Especial de Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales; Comando y Estado Mayor; Básico de Estado Mayor. Asesor de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Actualmente se desempeña como asesor en la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.



RESUMEN
El presente artículo tiene por finalidad dar a conocer los antecedentes de la Organización Marítima Internacional, OMI, su constitución, así como las funciones que desempeña como primer organismo especializado de las Naciones Unidas dedicado exclusivamente a cuestiones marítimas, foro donde se elaboran y adoptan los instrumentos convencionales que norman la seguridad del transporte marítimo internacional, la protección del medio ambiente por los buques y los aspectos jurídicos relacionados

PALABRAS CLAVE
Naciones Unidas, Organización Marítima Internacional, OMI, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI, Convenio, transporte Marítimo, Buques, Seguridad, Protección, Ambiente Marino.

ABSTRACT
The purpose of this article is to analyze background information on the International Maritime Organization (IMO), its constitution, and the functions it performs as the first specialized agency of the United Nations devoted exclusively to maritime matters, IMO is a forum where conventional regulating instruments for the safety of international maritime transport are elaborated and adopted, the protection of the environment by ships and legal aspects related, are developed and adopted.

KEYWORDS
United Nations, International Maritime Organization, IMO, Inter-governmental Maritime Consultative Organization, IMCO, Convention, Maritime Transport, Ships, Safety, Security, Marine Environment.

ANTECEDENTES

Desde inicios de la navegación marítima, dedicada básicamente a cubrir la necesidad de los pueblos de realizar intercambios comerciales de lo que producían o requerían, o para efectuar la caza y pesca de recursos marinos para

• Artículo recibido el 14 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 22 de julio de 2018

la subsistencia de sus poblaciones, los aspectos relativos a la seguridad de las embarcaciones y de sus tripulaciones no se regían por normas coordinadas y acordadas entre los reinos o Estados, sino por las buenas prácticas, usos y costumbres, gran parte de ellos no escritos, que los navegantes adquirían a través de su experiencia en la mar. A lo más, existían ciertas normas de aplicación estrictamente local y para los buques de sus propias banderas, que, más allá de referirse a la seguridad de la vida humana, estaban orientadas principalmente a asuntos comerciales, como los contratos entre los participantes del comercio marítimo, entre otros aspectos.

En los albores del siglo XIX, tras el invento de las máquinas a vapor y la construcción de las primeras naves con este tipo de propulsión, se implementaron algunas pocas reglas relativas a la seguridad de los buques, que variaban según el país de su construcción. Es así que, recién en 1855, se iniciaron valiosos intentos para contar con reglas de carácter internacional sobre seguridad de los buques, al elaborarse el primer Código Internacional de Señales, el International Code of Signals[1], adoptado en 1857. Este Código establecía un sistema de procedimientos de navegación y seguridad que debía utilizarse para establecer comunicación entre los buques, acerca de sus intenciones de movimiento, situación de las naves, requerimientos de auxilio, etc., sobre todo en casos de diferencias de idioma.

En 1863, continuó la tendencia de uniformizar la legislación con la adopción de las "Reglas para prevenir abordajes", tras un acuerdo internacional que buscaba una navegación segura para evitar las situaciones de peligro o de abordaje entre buques. Ambas iniciativas, la de 1855 y la de 1863, fueron promovidas por la British Board of Commerce, del Reino Unido[2].

La necesidad de cooperación entre las naciones llevó a que, en 1889, durante una conferencia marítima internacional, convocada en Washington, Estados Unidos, se propusiera el establecimiento de un organismo internacional, de carácter permanente, que regulara el transporte marítimo. Esta iniciativa no prosperó y fue rechazada porque su creación no se consideró oportuna. Al parecer, la razón fue que los navieros no aceptaron ningún intento de control sobre sus actividades que pudiera afectar o limitar su libertad comercial.

---

1. NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY. PUB.102. *International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications.* 1969, revisado en 2003.
2. WERNER, Jeff. *The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. All At Sea.* [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/



No fue hasta 1945, con la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), al concluir la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que se crearon diversas organizaciones internacionales, como parte del sistema de las Naciones Unidas, responsables de variados asuntos: la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), la Organización Mundial de la Salud (OMS), entre otras, que llevaron a pensar nuevamente en la fundación de un organismo similar especializado en el transporte marítimo.

Creación de la OMI

Así, en octubre de 1946, teniendo en consideración la naturaleza internacional del transporte marítimo, y que las acciones que se tomaran para fortalecer la seguridad marítima serían más efectivas si se llevaban a cabo de manera conjunta, por todas las naciones, con alcance global, en lugar de que cada país actuara de manera unilateral y sin ninguna coordinación, las Naciones Unidas establecieron un Consejo Consultivo Marítimo Provisional. La tarea de este Consejo fue elaborar un proyecto de convenio internacional para constituir de una nueva organización, de carácter marítimo, que se encargara de lo relacionado con el transporte marítimo, especialmente con su seguridad, de manera que fuera presentado para su adopción durante una conferencia internacional a ser convocada más adelante.

3. Acta final y texto del convenio contenidos en los documentos E/CONF.4/1 y E/CONF.4/2.

La conferencia fue organizada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y se llevó a cabo en Ginebra, Suiza, del 19 febrero al 6 de marzo de 1948. El 6 marzo se adaptó el convenio que constituyó a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) como una agencia especializada de las Naciones Unidas, con sede en Londres, Reino Unido[3]. Era la primera organización internacional dedicada exclusivamente a asuntos marítimos.

La constitución de la OCMI se hizo recién efectiva el 17 de marzo de 1958, cuando se cumplieron los requisitos para su entrada en vigor. Participaron en la conferencia de 1948 solo 36 países, incluido el Perú, cuatro de ellos en calidad de observadores.

La asamblea de la OCMI fue convocada para su sesión inaugural, el 9 de enero de 1959, en la Church House, en el centro de Londres[4], ciudad designada como sede permanente de la organización. A la fecha, cuenta con 174 Estados miembros y tres miembros asociados: Hong Kong (China), Islas Feroe (Dinamarca) y Macao (China), que representan el 99% de la flota mercante mundial, en términos de arqueo bruto. Todos los Estados que lo deseen pueden ser parte de esta organización internacional.

El Perú es Estado miembro de la OMI desde 1968, de conformidad con la Resolución Suprema 178 del 12 de marzo de 1968 (en vigor a partir del 15 de abril de 2018[5]), que aprueba la convención relativa a la constitución de la OCMI. Este nombre fue modificado el 22 de mayo de 1982 por el actual de Organización Marítima Internacional (OMI), como resultado de una enmienda aprobada en 1975 al convenio constitutivo.

La Marina de Guerra del Perú está estrechamente vinculada con la misión y los objetivos de esta importante organización. Participa en sus asambleas y reuniones, en ejercicio de la atribución de Autoridad Marítima Nacional, conferida por el Estado peruano, de acuerdo con la ley, a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino y la represión de las actividades ilícitas.

---

3. Acta final y texto del convenio contenidos en los documentos E/CONF.4/1 y E/CONF.4/2.
4. OMI. La organización marítima de Naciones Unidas celebra su 70 aniversario con SM la Reina Isabel II. 6 de marzo de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/05imo70.aspx
5. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Archivo Nacional de Tratados. Embajador Juan Miguel Bákula Patiño. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552



La OMI es responsable de la adopción de normas de aplicación mundial para brindar seguridad y protección al transporte marítimo internacional, así como proteger el medio ambiente marino de la contaminación ocasionada por los buques. Sus objetivos están establecidos en el artículo 1 del Convenio de Constitución, donde resalta lo siguiente[6]:

> Deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el presente artículo.

Los objetivos de la OMI se recogen en su lema: una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios[7]. Su misión consiste en: "Fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible". Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos

6. OMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, del 6 de marzo de 1948. Ginebra, Suiza. Series de Tratados, Naciones Unidas. 1988.
7. OMI. ¿Qué es? [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://media.onu.org.do/ONU_DO_web/596/posts/docs/0343498001352744999.pdf

conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme[8]".

Organización

La OMI constituye un foro internacional donde los Estados miembros intercambian pareceres sobre diferentes iniciativas y propuestas de solución a los problemas relativos a cuestiones técnicas y jurídicas. Se formulan y adoptan nuevas normas de carácter obligatorio, así como recomendaciones de cumplimiento voluntario. Cuando es pertinente, se realizan conferencias internacionales marítimas para adoptar convenios o acuerdos internacionales sobre los asuntos de su competencia.

Para dicho fin, la OMI está conformada por la Asamblea, un Consejo, cinco comités técnicos, siete órganos auxiliares y una secretaría. La Asamblea es el órgano rector y está constituido por representantes de todos los Estados miembros. Se reúnen en sesiones ordinarias bianuales, de noviembre a diciembre. El último periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, el 30.º, se llevó a cabo del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2017. La siguiente reunión se realizará a finales del próximo año.

Corresponde a la Asamblea aprobar el presupuesto de la organización y las contribuciones que deben ser asumidas por cada Estado miembro como aporte al presupuesto. El importe está referido al total del arqueo bruto de la flota mercante de cada país, conforme a una escala de cuotas acordadas. También es función de la Asamblea aprobar las normas relativas a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas cuyos proyectos hayan sido elaborados por los Comités y sus órganos auxiliares. La elección de los países que conformarán el Consejo de la OMI es otra de las funciones importantes de la Asamblea, al igual que aprobar el nombramiento del secretario general.

El Consejo es el organismo principal de esta organización, después de la Asamblea. Está integrado por 40 Estados miembros elegidos para un periodo de dos años, con posibilidad de ser reelegidos. Se reúne dos veces anualmente, en junio y noviembre, y asume las funciones de órgano rector de la OMI du-

8. OMI. Resolución de la Asamblea OMI A.1110(30) del 6 de diciembre de 2017. Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/About/strategy/Paginas/Default.aspx



rante el tiempo que media entre los periodos de sesiones de la Asamblea. Le corresponde coordinar la labor de los comités y de sus órganos auxiliares, y velar por la coherencia con los objetivos globales de la organización.

Durante la 30 Asamblea realizada en diciembre de 2017, el Perú fue reelecto como miembro del Consejo, en la categoría C, para el bienio 2018-2019. Los siguientes países conforman actualmente el Consejo de la OMI para dicho periodo:

Categoría a: 10 Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales:

> China, Estados Unidos, Rusia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Panamá, Reino Unido y República de Corea.

Categoría b: 10 Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional:

> Alemania, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, España, Francia, India, Holanda y Suecia.

Categoría c: 20 Estados no elegidos con arreglo a lo dispuesto en *a* y *b*, que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación, y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo:

> Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Filipinas, Indonesia, Jamaica, Kenia, Liberia, Malasia, Malta, México, Marruecos, Perú, Singapur, Sudáfrica, Tailandia y Turquía.



El Perú fue elegido miembro del Consejo por primera vez en 1977. Posteriormente fue elegido en 1979, 1987, 2015 y 2017.

Durante el 120° periodo de sesiones del Consejo, realizado del 2 al 5 de julio de 2018, el señor vicealmirante (r) Edmundo Deville del Campo, representante permanente alterno del Perú ante la OMI desde 2017, fue elegido, por aclamación, vicepresidente del Consejo por un periodo de dos años. El almirante Deville se desempeñó como director general de Capitanías y Guardacostas de 2012 a 2013, y su elección es motivo de orgullo y un reconocimiento a su valioso aporte profesional responsable en beneficio de la comunidad marítima nacional e internacional.

También forman parte de la organización de la OMI los cinco siguientes comités técnicos, que están abiertos a la participación de todos los Estados miembros:

Comité de Seguridad Marítima (MSC)

Comité de Protección del Medio Marino (MEPC)

Comité Jurídico (LEG)

Comité de Facilitación (FAL)

Comité de Cooperación Técnica (TC)

El Comité de Seguridad Marítima (Maritime Safety Committee, MSC)

Es el órgano técnico más importante de la organización. Sus funciones incluyen examinar todas las cuestiones que sean competencia de la OMI en cuanto a construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, formación y guardia, comunicaciones, seguridad de la navegación, mercancías peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información de seguridad, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, búsqueda y salvamento, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

Le corresponde someter a la consideración del Consejo las propuestas de reglas de seguridad o de enmiendas a las existentes, así como las recomenda-

ciones y directrices que el comité haya elaborado, y un informe acerca de la labor desarrollada por el comité desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

El Comité de Protección del Medio Marino (Marine Environment Protection Committee, MEPC)

Tiene la facultad de examinar todo asunto que sea competencia de la organización en la prevención y contención de la contaminación ocasionada por los buques. Se ocupa especialmente de la aprobación y enmienda de convenios y de otras medidas para garantizar su observancia.

Le corresponde someter a consideración del Consejo las propuestas de reglas para la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, las enmiendas a dichas reglas, y las propuestas de recomendaciones y directrices que el comité haya elaborado.

El MSC y el MEPC son asistidos en su labor por los siguientes siete subcomités, cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan, en los que también pueden participar representantes de todos los Estados miembros:

1. Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia (Human Element, Training and Watchkeeping, HTW)
2. Subcomité de Implantación de los Instrumentos de la OMI (Implementation of IMO Instruments, III)
3. Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (Navigation, Communications and Search and Rescue, NCSR)
4. Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (Pollution Prevention and Response, PPR)
5. Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque (Ship Design and Construction, SDC)
6. Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque (Ship Systems and Equipment, SSE)
7. Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores (Carriage of Cargoes and Containers, CCC)

Los subcomités se encargan de examinar las cuestiones técnicas de su competencia, incluida la preparación de nuevos instrumentos normativos, directrices



y recomendaciones, así las enmiendas que haya que efectuar a los existentes, para su examen por los Comités MSC y MEPC.

El Comité Jurídico (Legal Committee, LEG): se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la organización. Debe someter a consideración del Consejo los proyectos de convenios internacionales y las enmiendas a los convenios internacionales que el comité haya elaborado. Igualmente, debe presentar un informe acerca de la labor desarrollada por el comité desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

El Comité de Facilitación (Facilitation Committee, FAL): se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques. Se encarga también de los casos de polizonaje, del tráfico o transporte de migrantes por mar, y de la intervención a bordo de las autoridades gubernamentales pertinentes.

El Comité de Cooperación Técnica (Technical Cooperation Committee, TCC): coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo. Le corresponde exa-

minar toda cuestión que sea competencia de la organización en cuanto a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica con fondos previstos por el programa pertinente de las Naciones Unidas, respecto del cual la organización actúe como organismo de ejecución, organismo cooperador o con fondos en fideicomiso proporcionados voluntariamente a la organización, y cualesquiera otras cuestiones relacionadas con las actividades de la organización en el campo de la cooperación técnica.

La Secretaría de la OMI: está integrada por el secretario general, cuyo nombramiento es aprobado por la Asamblea, y por más de 300 funcionarios que la organización requiere para su normal funcionamiento. El actual secretario general es el señor Kitack Lim, de Corea, elegido por el Consejo para ejercer el cargo desde el 1 de enero de 2016. En años anteriores desempeñaron dicho cargo las siguientes personas[9]:

1. Ove Nielsen (Dinamarca)	1959-1961
2. William Graham (Reino Unido, interino)	1961-1963
3. Jean Roullier (Francia)	1964-1967
4. Colin Goad (Reino Unido)	1968-1973
5. Chandrika Prasad Srivastava (India)	1974-1989
6. William A. O'Neil (Canadá)	1990-2003
7. Efthimios E. Mitropoulos (Grecia)	2004-2011
8. Koji Sekimizu (Japón)	2012-2015
9. Kitack Lim (Corea)	2016-

Proceso de adopción de la normativa internacional

Normalmente las propuestas de nuevos convenios nacen en el seno de la OMI, por la inquietud de los mismos Estados miembros de buscar solución o normar aspectos del transporte marítimo que los afecta y que son de común interés. Los comités se encargan de la iniciativa y labor preliminar sobre un convenio, el cual es trabajado con el apoyo de los subcomités involucrados. Por lo general, la propuesta se hace en primer lugar en el seno de uno de los comités, ya que estos se reúnen con mayor frecuencia que los órganos

9. OMI. Estructura de la OMI. S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx#9

principales. Si el comité llega a un acuerdo, la propuesta se eleva al Consejo y, en caso necesario, a la Asamblea.



Posteriormente, se convoca a una conferencia internacional para su adopción y se invita a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas. Antes de que se reúna la conferencia, se distribuye el proyecto de convenio a los Gobiernos para que formulen observaciones. Acto seguido, la conferencia examina detenidamente el proyecto de convenio y las observaciones que hubiesen enviado los Gobiernos. Se introducen los cambios necesarios, a fin de formular un proyecto aceptable para todos o para la mayoría de los Gobiernos representados. A continuación, el instrumento es adoptado por la conferencia y depositado ante el secretario general, quien envía copias a los Gobiernos. El convenio queda abierto a la firma de los Estados, habitualmente durante un periodo de 12 meses. Los signatarios pueden ratificar o aceptar el convenio, y los no signatarios pueden adherirse al mismo.

La adopción de un convenio es la conclusión de la primera etapa de un largo proceso. Antes de que el convenio entre en vigor, es decir, antes de que sea obligatorio para los Estados que lo han ratificado, debe ser aceptado oficialmente mediante su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, métodos establecidos para que los Estados manifiesten su consentimiento de obligarse por un tratado.

Principales instrumentos protocolares adoptados

La OMI, en sus 70 largos años de experiencia, ha formulado más de 50 tratados internacionales, junto con códigos, procedimientos, directrices y otros textos conexos. En el cuadro siguiente se listan los convenios internacionales vigentes a la fecha. Se indican aquellos de los que Perú es Estado parte[10]:

10. Documento OMI LEG 105/10 del 19 de enero de 2018. Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité Jurídico.

Convenio	Perú, Estado parte
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965	×
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966	×
Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969	×
Convenio internacional relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969	×
Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971	
Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971	
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de material nuclear, 1971	
Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972	×
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, Convenio de Londres	×
Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972	×
Protocolo relativo a la intervención en altamar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973	
Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973	
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Marpol)	×
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Solas)	×
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Satélites Móviles (IMSO), 1976	×
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	
Protocolo de 1976 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	×
Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993	×
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,	×
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979	×

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	×
Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988	×
Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989	
Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990	×
Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	×
Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995	
Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP)	
Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	
Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres, 1972	×
Protocolo de 1997 sobre el Convenio Marpol, introduce nuevo anexo VI: Contaminación atmosférica ocasionada por los buques	×
Protocolo de 2000 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001	
Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001	
Protocolo de 2002 correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992	
Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004	×
Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	
Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988	
Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	

Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009	
Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996	
Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros	

Si bien la OMI no cuenta con la competencia para exigir el cumplimiento de la normativa internacional por parte de sus Estados miembros, ha demostrado, a través de sus 70 años de existencia, el acierto que tuvieron los países promotores de constituir este importante foro especializado mundial, que ha permitido lograr un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, en mares limpios: un transporte marítimo mejor, para un futuro mejor[11].

Bibliografía

- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Archivo Nacional de Tratados. Embajador Juan Miguel Bákula Patiño. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552
- NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY. PUB 102. International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications. 1969, revisado en 2003.
- OMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, del 6 de marzo de 1948. Ginebra, Suiza. Series de Tratados, Naciones Unidas. 1988.
- OMI. Resolución de la Asamblea OMI A.1110(30) del 6 de diciembre de 2017. Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/About/strategy/Paginas/Default.aspx
- OMI. La organización marítima de Naciones Unidas celebra su 70 aniversario con SM la Reina Isabel II. 6 de marzo de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/05imo70.aspx
- OMI. Día marítimo mundial de 2018: "OMI 70: Nuestro legado, un transporte marítimo mejor para un futuro mejor". 26 de setiembre de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15_wmd2018.aspx
- OMI. Estructura de la OMI. S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx#9
- OMI. ¿Qué es? S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://media.onu.org.do/ONU_DO_web/596/posts/docs/0343498001352744999.pdf
- WERNER, Jeff. The History of the Rule of the Roa d. Sailing Vessel History. All At Sea. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/

11. OMI. Día marítimo mundial de 2018: "OMI 70: Nuestro legado, un transporte marítimo mejor para un futuro mejor". 26 de setiembre de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15_wmd2018.aspx



Reflexiones sobre la Convención del Mar de 1982

Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios
Contralmirante en retiro. Egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en diciembre de 1965. Es especialista en Ciencias del Ambiente y magister en Relaciones Internacionales por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Entre otros cargos, ejerció como presidente de la comisión técnica peruana para la culminación de las obras portuarias en Arica según el Tratado de 1929, asesor técnico de la Cancillería para reuniones bilaterales en temas de fronteras con Bolivia, Colombia y Ecuador, jefe de la primera y segunda Expedición Científica Peruana a la Antártida, miembro de las delegaciones peruanas para el diseño de medidas de fomento a la confianza en el campo militar Perú–Ecuador y para la discusión de los impases subsistentes y la firma de los Acuerdos de Paz con Ecuador.
Es miembro asociado del Centro Peruano de Estudios Internacionales, de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional y del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontifica Universidad Católica del Perú, miembro de número del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú y miembro activo de la Sociedad Geográfica de Lima.



RESUMEN
El artículo responde las inquietudes planteadas por los opositores a la Convención del Mar de 1982, un acuerdo del que no formamos parte. La Convención ha sido adoptada por la mayoría de países en el mundo y sus normas consuetudinarias son de obligatorio cumplimiento del Perú.

PALABRAS CLAVE
Convención del Mar, 200 millas, mar territorial, Corte Internacional de Justicia.

ABSTRACT
This article answers the inquiries posed by the detractors of the Law of the Sea Convention of 1982, an agreement we do not participate in. The Convention has been adopted by most of the countries in the World and its regulations are of compulsory accomplishment for Peru.

KEYWORD
Law of the Sea Convention, 200 miles, territorial sea, International Court of Justice.

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar) ha generado discrepancias entre las posiciones respecto a la adhesión del Perú. Las perspectivas contrarias están cargadas de sentimientos patrióticos y elevan la discusión a niveles ideológicos, como parte de consignas políticas que buscan atraer la atención de las personas poco informadas, pero también provienen de sectores de Gobierno involucrados en los temas marítimos, debido a que participaron en la negociación de este instrumento universal, y que han elevado su opinión hasta el Congreso de la República, donde desde hace varios años el trámite oficial permanece pendiente.

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

Por su parte, los opositores usan una efectiva consigna, que supuestamente podría ser contraria a los intereses nacionales, el ser parte de este instrumento universal, para lo cual han elaborado teorías que no necesariamente se ajustan a la realidad y que causan confusión al ciudadano común, que en la mayoría de los casos no tiene acceso a la información apropiada. La discusión de este tema ante la situación planteada se torna una viva y ardiente disputa de posiciones contrarias, lo que genera un clima confuso y poco constructivo para los reales intereses del país.

En el presente artículo pretendemos realizar algunas reflexiones que respondan a las inquietudes planteadas por los opositores a la Convemar, instrumento del que no somos parte; sin embargo, debido a que contiene normas adoptadas por la mayoría de países en el mundo, se han constituido como costumbre internacional y son de obligatorio cumplimiento por parte del Perú.

El espíritu de la Convemar está basado en la convivencia pacífica de los Estados y el logro de su desarrollo. Por ello, a lo largo del tiempo se han adoptado convenios para la preservación de intereses comunes en el mar, teniendo en cuenta que las aguas de los océanos circulan permanentemente y bañan las costas de distintos países. Además, existe una diferencia natural entre la composición del territorio marítimo y del territorio continental. Esto crea singulares escenarios internacionales cuyo cambio y evolución forman parte del desarrollo de las regiones y sus procesos de integración. Sobre estos escenarios de la convivencia de las naciones y del derecho basado en la costumbre, que conforma el derecho del mar, los Estados deben procurar un equilibrio que incluya un balance de intereses. El desarrollo del derecho internacional en el mar ha sido constante desde el siglo XVI y la Convemar en la mayoría de sus normas codifica esta evolución.

La Convemar, vigente de 1982, es el tercer esfuerzo internacional para "codificar" las normas que regulan los usos y las costumbres en los mares y océanos en el mundo desde el siglo XVI (*mare clasum* y *mare liberum*). Fueron los Estados Unidos, con la declaración de Truman en 1945, los que inician la extensión hasta las 200 millas, con el fin de resguardar los recursos naturales en provecho del Estado ribereño. Luego se sumaron otras potencias marítimas y, en 1947, lo hicieron el Perú y Chile. La Convemar no se opone a la tesis de 200 millas. Por el contrario, la recoge y la reconoce, tal cual plantearon los países del Pacífico Sur desde 1952, para la defensa de los recursos naturales allí existentes.

La mención a que los espacios marítimos deben considerarse en su conjunto obedece a una realidad de la propia naturaleza. Las aguas de los mares y

océanos no son estáticas como el territorio continental. Las aguas discurren por el efecto Coriolis, las corrientes marinas y los vientos.

Ciento cincuenta países de las diferentes regiones del mundo negociaron la Convemar de 1982 durante más de 14 años. El Perú tuvo una singular participación en este periodo. La Convención ha entrado en vigor desde noviembre de 1994 y a la fecha existen 168 Estados parte de la Convemar. Ello hace que este instrumento se haya convertido en "costumbre internacional", lo que implica que, así no seamos parte, debemos cumplir con sus normas. Es decir, tenemos obligaciones internacionales, pero no podemos gozar de sus derechos. La cotidiana realidad de los usos y costumbres marítimas así lo registran. Es más, nuestra legislación recoge, en diferentes regulaciones internas, las normas de la Convemar, pero no hay una sola norma que se oponga. Debemos recordar también que el 5 de octubre de 1998 las Naciones Unidas hicieron un reconocimiento internacional, según el Informe SG Doc. A/53/456, página 17: "Un Estado latinoamericano, no parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada dominio marítimo, reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por esta razón el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como un mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas".

Las 200 millas son para todos los Estados ribereños. Estas 200 millas se dividen en diferentes espacios con distintos alcances de soberanía y jurisdicción. El mar territorial preexistente desde el siglo XVI alcanza hasta las 12 millas y comprende las aguas, el suelo, el subsuelo y el espacio aéreo; en este espacio solo se aplica la restricción del paso inocente. La zona económica exclusiva (ZEE) hasta la 200 millas, donde se reconoce las libertades de comunicación internacional y otras obligaciones comunes a todos los Estados, lo cual ha configurado lo que se conoce como soberanía nodal; sin embargo, la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales es exclusiva del Estado ribereño. Finalmente, la plataforma continental que comprende el suelo y subsuelo debajo de la ZEE, donde los recursos naturales son de exclusiva soberanía y jurisdicción del Estado ribereño.

El principal argumento de rechazo a la Convención por parte de un grupo importante de peruanos ha sido el carácter de mar territorial, dado por ellos, a la tesis de las 200 millas, situación que ha demandado arduas discusiones y extensas publicaciones que sustentan opuestas posiciones de los llamados territorialistas y zonistas.

Estudios del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú definen al "dominio marítimo" como una parte del derecho peruano usada para caracterizar al



espacio marítimo nacional o Mar de Grau, que forma parte del territorio del Estado y constituye el complemento natural del espacio terrestre y aéreo, desde una perspectiva geográfica, política, económica, social y ecológica, donde el Perú, según mandato constitucional, ejerce soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas náuticas de acuerdo con la ley y en concordancia con los tratados de los que es parte.

En síntesis, el dominio marítimo es un concepto incorporado en nuestra legislación desde 1947, no recogido por el derecho internacional y, por tanto, sujeto en cuanto a su contenido y alcances a lo que la doctrina interprete, más aún cuando la legislación interna aludida no lo define. Precisamente, esta doctrina, y la *ratio legis* que motivó su incorporación al texto constitucional, nos señala que la noción de dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial, sino de un espacio de 200 millas marinas donde el Estado Peruano ejerce soberanía y jurisdicción. Esta definición, que se deriva del texto constitucional, resulta bastante flexible, pues permite su armonización con los diversos espacios marítimos que hoy consagra el derecho internacional consuetudinario y convencional del mar (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental), sobre los cuales reconoce derechos de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

El Fallo de la Corte Internacional de Justicia de 2014, sobre la delimitación marítima entre el Perú y Chile, precisó en el artículo 178 que: "Las pretensiones del Perú incluyen un 'dominio marítimo' de 200 millas náuticas. El agente del Perú declaró formalmente, en representación de su Gobierno, que la expresión 'dominio marítimo' que se encuentra en la Constitución [peruana] es utilizada de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982. La Corte toma nota de esta declaración que manifiesta una vinculación formal de Perú".

A continuación, se intentará analizar algunos puntos en debate. Para esto, se usará el texto de la propia Convemar y, algunas veces, el sentido común.

En primer término, nos referiremos a la interpretación de las 200 millas. La Constitución Política del Perú establece en su artículo 54 que el dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, y que sobre este el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional.

Ahora bien, ¿qué entendemos por el ejercicio de la soberanía? Según la definición clásica de Jean Bodin, soberano es quien tiene el poder de decisión de dar leyes. La Convención establece en el preámbulo el respeto a la soberanía de los Estados, así como en las partes V y VI, los derechos de soberanía de los países ribereños relacionados con los recursos naturales vivos y no vivos, en los nuevos espacios marítimos, y la obligación de los Estados a cumplir las regulaciones dadas por el estado ribereño en su zona económica exclusiva y plataforma continental. En este contexto, la esencia del concepto soberanía, en las nuevas zonas bajo jurisdicción de los Estados ribereños, estaría siendo debidamente cautelada y reglamentada en provecho del propio Estado.

Debemos ser transparentes en la lectura de los criterios que la Convemar establece como requisitos para que flotas de otras latitudes puedan tener beneficios sobre la pesca en la Zona Económica Exclusiva de terceros países, a partir de la milla 12; y es que esta posibilidad solo se basa en el hecho de que la pesca debe ser autorizada por el país ribereño, en función de los estudios efectuados por el propio Estado, sobre las pesquerías disponibles por especie, que le permitirán establecer cuotas de pesca en el tiempo y espacios determinados, en función del excedente de la pesca disponible, que no podría ser aprovechada por la flota nacional. Además, la flota extranjera beneficiada deberá pagar la suma dispuesta para dicha pesca y cumplir con las exigencias y disposiciones que soberanamente dicte el país ribereño.

Esto difiere de lo que algunos peruanos cuestionan sobre este particular,

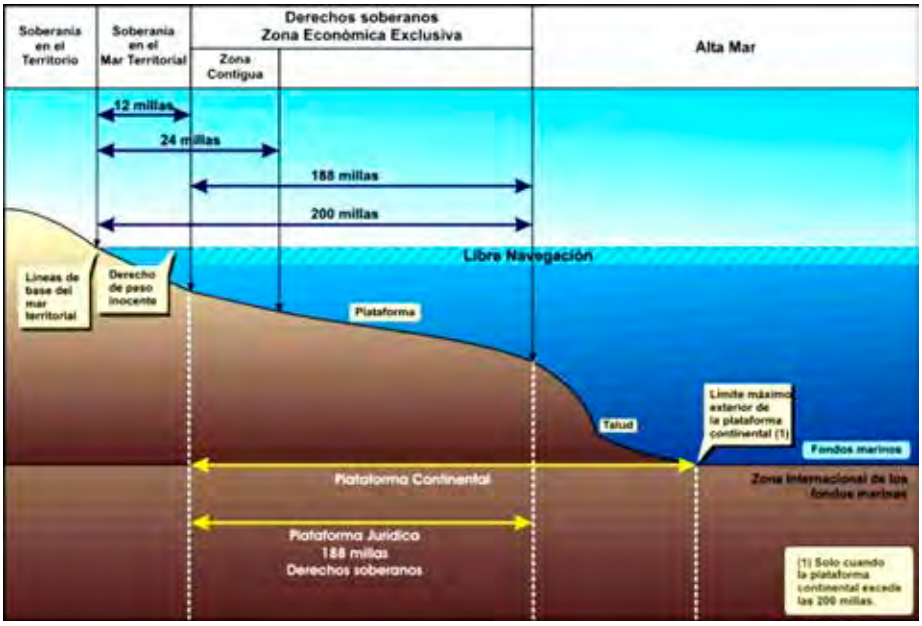


que también debe aclararse, sobre la legislación establecida en la Convención que tiene como fin no solo reglamentar conceptos que más adelante podrían derivar en un conflicto económico de intereses, sino también preservar el equilibrio ecológico de las zonas marinas y asegurar el uso sustentable de los recursos marinos para el futuro.

Cuando el texto de la Convemar sostiene que "la soberanía sobre el mar territorial se ejerce de acuerdo con esta Convención", se refiere a los establecimientos jurídicos aceptados que formarán sustento legal de facto en apoyo a la salvaguarda de los intereses y la soberanía de los países. No debe entenderse que será esta la que rija los destinos soberanos de las zonas y las legisle. Nada más alejado de la verdad.

El embajador Jorge Colunge Villacorta nos recuerda que se debe tener también en cuenta que, por su propia naturaleza, el espacio marítimo es un medio diferente al espacio continental o terrestre, en el cual habita el ser humano. Pretender aplicar a rajatabla, sin cualquier distinción, los conceptos de soberanía y jurisdicción nacionales de manera absoluta al mar adyacente a nuestras costas, es un absurdo que jamás ha sido reconocido ni practicado por algún país, ya que desde siempre ha prevalecido el criterio de libre navegación y paso inocente de naves. Incluso nuestra propia Constitución establece que "en su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional". Ello configura una expresa limitación a la soberanía del Estado. Por lo tanto, la ilusión patriótica de que las 200 millas configuran un "mar territorial" es un absurdo jurídico que, además, resulta impracticable por la propia naturaleza del medio ambiente marino.

Es de suma importancia también aclarar que algunos criterios han sido tomados fuera de contexto, de manera que confunden la definición de La Zona con la zona económica exclusiva. La Zona se ubica fuera de la jurisdicción de los Estados, es decir, fuera de las 200 millas. La gráfica que a continuación se muestra permitirá aclarar este concepto:



La Zona (o fondos marinos debajo de la alta mar), situada fuera de la zona económica exclusiva, es patrimonio de la humanidad y la explotación de sus recursos obedece, por tanto, al acuerdo en el marco de la Convención conforme a la parte XI, que regula la explotación de los fondos marinos.

Es, por tanto, indebido lo que algunas personas comentan, confundiendo a los ciudadanos con referencias al artículo 61 y a otros de la parte V, referidos a la Zona Económica Exclusiva, como si se tratara de La Zona, con artículos como el 137, referidos a los recursos de La Zona, que se encuentran fuera de la jurisdicción del estado ribereño.

El Perú no puede participar dentro de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (La Zona) que, entre otras tareas, debate las actividades mineras en los fondos marinos oceánicos, que incluyen análisis de las condiciones mundiales que estas actividades acarrearán sobre el precio de los metales y sus consecuencias en los países mineros en desarrollo. El Perú, un país minero por excelencia, que no dejará de serlo por muchos años, no puede hacer oír su voz, lo que evidentemente perjudicará a nuestras futuras generaciones.

No recuerdan ni mencionan que en la demanda peruana, cuando el Perú confirma su fundamento legal, menciona expresamente, entre otros, a la Convemar y sus normas para la delimitación marítima entre

Estados con costas adyacentes, cuando dice:

1. "Los principios y normas del derecho internacional consuetudinario sobre delimitación marítima, tal como se encuentran reflejados en las disposiciones relevantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar) y desarrollados por la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia y de otros tribunales, constituyen las principales fuentes de derecho aplicables a la presente controversia".
2. "El principio rector principal sobre delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes, recogido en los artículos 74 y 83 de la Convención, es que la delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que hace referencia el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa. Según ha sido interpretado por la reciente jurisprudencia de la Corte, este principio es básicamente similar al que rige la delimitación de los mares territoriales de los Estados con costas adyacentes conforme al artículo 15 de la Convención, consistente en aplicar la equidistancia, teniendo en cuenta circunstancias especiales cuando las hubiere".

En esta afirmación legal que hace el Perú en su demanda deja en claro el reconocimiento expreso a los distintos espacios marítimos (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental) que conforman las 200 millas de los Estados ribereños; por lo tanto, el Perú no refiere, una vez más, a un mar territorial de 200 millas.

Después de estos actos nacionales e internacionales, entre otros, ¿cómo podemos desinformar a la población peruana afirmando que al Perú le asiste un mar territorial de 200 millas? Como lo han sustentado reconocidas autoridades jurídicas del derecho internacional, el Perú no puede reclamar un "mar territorial" de 200 millas, ya que no hay tal reconocimiento en el derecho del mar vigente. Tampoco se puede decir que de adherir a la Convemar vamos a perder territorio (188 millas), porque el derecho internacional reconoce solo 12 millas de mar territorial. Para el mundo en general y para los 168 Estados parte de la Convemar, las 200 millas se componen de mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. Todos los países sudamericanos, incluso los que no son parte de la Convemar, han establecido expresamente que las 200 millas, divididas como el derecho internacional las define, son parte de su territorio y sobre ellas se reconoce la soberanía y jurisdicción del estado ribereño.

En diversos foros de gremios pesqueros se han presentado válidas inquietudes, ya que nuestro país tiene una privilegiada riqueza pesquera debido a su ubicación frente a uno de los mares más productivos del mundo y mantiene un lugar preponderante como país pesquero. A continuación, reflexionaremos sobre los siguientes cuestionamientos:

¿Cómo afecta la Convención del Mar con el ingreso de flotas extranjeras al país y cuál es su reglamentación, considerando que el país tiene exceso de cardúmenes como la pota, el pez rata, el camarón rojo, el bacalao negro, el tiburón diamante, el atún *blue eye*, etc.? ¿Significa que tendríamos la obligatoriedad de firmar con flotas extranjeras, que han depredado los mares del mundo y que es de conocimiento público?

La Convención del Mar reconoce, tal como lo estipula nuestro derecho interno a partir del Decreto Supremo 781 de 1947, "derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos, de las aguas suprayacentes, al lecho y del lecho y el subsuelo del mar", en el espacio que denomina "zona económica exclusiva" (ZEE), área adyacente al mar territorial que se extiende desde las 12 a las 200 millas náuticas (artículos 56 y 57). El decreto supremo de Bustamante y Rivero y la propia Constitución Política del Perú refieren un solo espacio: zona marítima de 200 millas o dominio marítimo hasta las 200 millas; es decir, estas reglas que la Convención solo aplica a la ZEE a partir de la milla 12, nuestro derecho interno actual las presume hasta las 5 millas, reservadas para la pesca artesanal.

El artículo 58.3 deja claramente establecido que "los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño".

El ingreso de flotas extranjeras solo ocurre cuando el Estado ribereño así lo establece, mediante la determinación de la captura permisible de los recursos vivos en su ZEE (artículo 61.1). Por lo tanto, el único que puede autorizar la pesca de cardúmenes en la ZEE es el Estado ribereño, para lo cual, con fines de preservar las especies, se obliga a efectuar una adecuada conservación y administración teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga (artículo 61.2). Asimismo, "para dar acceso a flotas extranjeras tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos, entre otros, la importancia de los recursos vivos de la zona para la economía del Estado ribereño interesado y para sus demás intereses nacionales" (artículo 62.3).

Por lo expuesto, el artículo 61 establece el derecho legal del Estado costero para administrar las pesquerías frente a sus costas y establece un marco dentro

del cual los Estados costeros pueden limitar en forma efectiva el acceso de otros Estados a sus pesquerías y autorizar, bajo el imperio de nuestra soberanía y las correspondientes leyes y reglamentos, el ingreso de flotas extranjeras. Para este fin se acepta la obligatoriedad de sustentar científicamente la disponibilidad del exceso de cardúmenes para determinadas especies, solo por determinado tiempo y espacio y con cambios periódicos. Es decir, el compromiso está orientado a asegurar el manejo racional de los recursos, evitando el libre acceso de flotas extranjeras, las cuales no solo deben cumplir las normas nacionales, sino también obtener las licencias, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración en beneficio del Estado ribereño (artículo 62.4).

Finalmente, el artículo 73 consagra que el Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

Como se puede apreciar, las normas que establece la Convemar sobre las pesquerías, en la ZEE hasta las 200 millas, fortalecen y empoderan a los Estados ribereños para regular y disponer mediante su jurisdicción el manejo soberano de los recursos vivos. Las reglas generales que se establecen y otorgan derechos y obligaciones están destinadas a resguardar la sostenibilidad de los recursos y disponer de una adecuada seguridad alimentaria de carácter universal; en tal sentido, se otorga derechos sobre excedentes, los cuales solo pueden ser declarados por el Estado costero bajo su entera administración soberana en función de su propia investigación científica e intereses económicos.

¿La Convemar podría limitar la pesca de algún cardumen en nuestras 200 millas de nuestro mar de Grau señalando cuotas?

Como ya se ha expresado, el único soberano de los recursos naturales es el Estado ribereño, el cual se obliga a un manejo racional de los recursos, entre ellos a las diferentes especies marinas, teniendo en cuenta la importancia de estos recursos para la economía y demás intereses nacionales. Por lo tanto, solo en el comprobado caso de uso sobredimensionado de los recursos, que haga peligrar su sostenibilidad, los demás Estados parte, a nivel regional o mundial, dependiendo de la especie, podrían llamar la atención del Estado ribereño y exigir el cumplimiento de sus obligaciones, cuyo fin sería un resguardo positivo para el propio Estado ribereño. Sin embargo, no existe la posibilidad

de una intromisión a la reconocida soberanía sobre los recursos, para que otro fije cuotas por el Estado ribereño.

Para reafirmar la soberanía de los Estados ribereños sobre los recursos naturales, en la parte XV, "Solución de controversias", el artículo 297.3.(a) reconoce que "el Estado ribereño no está obligado a aceptar que se someta a los procedimientos de solución, ninguna controversia relativa a sus derechos soberanos con respecto a los recursos vivos en la ZEE o al ejercicio de esos derechos, incluidas sus facultades discrecionales para determinar la captura permisible, su capacidad de explotación, la asignación de excedentes a otros Estados y las modalidades establecidas en sus leyes y reglamentos de conservación y administración".

Sobre la explotación de los productos y riquezas que pueden existir en el fondo del mar, metálicos y no metálicos, gas y petróleo, ¿cómo influiría la Convemar, si estos se encuentran dentro de las 200 millas del Mar de Grau?

El fondo del mar a partir de las 12 millas hasta las 200 millas se denomina "plataforma continental" y sobre ella se reconoce, al igual que lo reclamado por el Perú desde 1947, "derechos de soberanía a efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales". Estos derechos "son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de estas, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado" (artículo 77.1 y 2).

También es importante observar los mayores beneficios que tiene la Convemar sobre espacios marítimos internacionales. Nos referimos a los fondos marinos como patrimonio común de la humanidad y las normas que se vienen desarrollando para el manejo responsable de las pesquerías en altamar, principalmente de las especies migratorias y transzonales.

La zona o fondos marinos es el espacio más allá de la jurisdicción de los estados ribereños (ZEE), que comprende el suelo y subsuelo debajo de la alta mar, donde existen enormes reservas minerales concentradas en nódulos polimetálicos. Para tal fin, se ha creado una administración internacional que regula normas para el manejo de estos recursos a través de la Parte XI de la Convemar. El Perú, como país minero, tiene especial interés en el desarrollo de estas reservas. Por lo tanto, no debe mantenerse al margen de la exploración y futura explotación de la zona.

El manejo racional y responsable de las pesquerías en altamar por flotas

internacionales que operan en total libertad, pero con sujeción a los deberes, derechos e intereses de los Estados ribereños, como lo establece la Convemar, debe ser una permanente preocupación del Perú, ya que en su ZEE existen diversas especies que extienden su hábitat hacia grandes áreas de altamar, mediante constantes migraciones o movilización transzonal dentro y fuera de las 200 millas.

Para concluir estos comentarios, debemos afirmar que el espacio marítimo cuya base fundamental es el agua de los océanos tiene una dinámica particular producida por los vientos, corrientes y mareas, lo cual hace que las aguas de los mares circulen permanentemente y vinculen los espacios marítimos de diferentes Estados ribereños. Igualmente, los recursos vivos no tienen límites artificiales y su desplazamiento se produce en función de las características de las masas de agua que también se mueven en el tiempo y espacio. Si sumamos a estas particularidades la conexión libre y permanente de la superficie de los océanos utilizada por el hombre para la navegación, la cual ha devenido en la transculturación y el comercio global, tendremos como resultado un espacio singular que nos ha permitido a los seres humanos, desde la noche de los tiempos, vinculación y progreso.

Por lo tanto, debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados. Esto es lo que particularmente ocurrió durante más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas. En ella el Perú tuvo una destacada participación en la defensa de las 200 millas, tesis asumida por el bloque subregional de los países del Pacífico Suroriental y recogida básicamente en la Convemar en 1982, que consagra la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales que contiene el mar hasta las 200 millas, en el nuevo espacio que se denomina zona económica exclusiva y que forma parte del territorio de los Estados.

Finalmente, a manera de conclusión, resumiremos las principales objeciones sobre la adhesión del Perú a la Convemar.

1. Que el Perú pierde su mar territorial de 200 millas porque la Convemar se lo recorta a 12 millas.

   El Perú nunca tuvo ni tiene un mar territorial de 200 millas. Lo que sí tenemos es una zona marítima, que consagra el artículo 54 de nuestra Constitución, que prescribe un dominio marítimo hasta las 200 millas. El propio texto del decreto de 1947, que consagra la tesis de las 200 millas, ni alguna ley o norma en el Perú, establece un mar "territorial" de esa extensión. Además, ante las Naciones Unidas el dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial.

Oficialmente, el Perú ha reconocido que este término es utilizado según la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982; es decir, en él están comprendidos el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

2. El Perú se perjudica si es parte de la Convención del Mar.

   Si el Perú se adhiere, no pierde nada, porque la Convención reconoce la soberanía y jurisdicción del Estado ribereño hasta las 200 millas para los fines de la conservación, exploración y explotación de los recursos del mar, o sea que confirma la protección a nuestros derechos a gozar del mar frente a nuestras costas hasta las 200 millas, tal como reclamó el Perú desde 1947 y lo consagra la vigente Constitución Política de 1993.

3. La Convención recorta nuestros derechos de pesca.

   Los derechos soberanos que otorga la Convención (artículo 56) reconocen expresamente que el solo Estado ribereño determina la captura permisible de los recursos vivos en la zona económica exclusiva (artículo 61); es decir, solamente el Estado ribereño, bajo su propia jurisdicción, determina cuánto se podría pescar, y sobre el excedente que no pescan los del propio Estado podrían intervenir terceros sin causar perjuicio alguno y mediante el pago de derechos de pesca y demás reglas propias del Estado ribereño.

4. La Convención internacionaliza los derechos del Perú y nos somete a los tribunales internacionales.

   La Convención expresamente establece que, en caso de controversias sobre pesquerías en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño no está obligado a aceptar ninguna controversia relativa a sus derechos soberanos con respecto a los recursos vivos o al ejercicio de esos derechos (artículo 297, 3 a).



Sendero Luminoso, una insurgencia combatida como terrorismo

Capitán de fragata Eduardo Díaz León
Calificado en Infantería de Marina y graduado del XLII Curso Regular de Comandos del EP. Ha seguido los cursos de paracaidismo, maestro de salto y paracaidismo comandado, tácticas para comandos, operaciones de rescate en baja y alta montaña, Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto. En Estados Unidos siguió los cursos de operaciones ribereñas, planeamiento de operaciones anfibias, guerra expedicionaria y operaciones nocturnas. Es magíster en Seguridad Internacional y Contraterrorismo de la Universidad Nacional de Defensa de Estados Unidos. Ha estudiado Operaciones de Paz en Holanda. Ha sido jefe de pelotón, jefe de compañía, oficial de operaciones y segundo comandante del Batallón de Comandos de Infantería de Marina, subjefe de la Escuela de Infantería de Marina, comandante del Componente de Fuerzas Especiales del Vraem, segundo comandante del Componente Naval del Vraem, jefe de compañía y segundo comandante de la Fuerza de Tarea Especial Foxtrot, jefe de pelotón y oficial de operaciones de la compañía Perú en Haití, observador militar en Sudán del Sur y oficial de Estado Mayor en la República Democrática del Congo.



RESUMEN
Hace 38 años, el Perú enfrenta una amenaza que tiene raíces sociopolíticas y económicas, con características propias de una organización insurgente. Sin embargo, la estrategia que aplica el Estado peruano es contraterrorista. Mientras que no se reconozca que lo que enfrentamos es una insurgencia y que, en este sentido, se debe emplear una estrategia contrainsurgente en la cual no solo se emplea una campaña militar, sino que es necesario el empleo de todos los instrumentos de poder del Estado para recuperar la legitimidad de la población en el VRAEM, es muy probable que continuemos envueltos en esta guerra por muchos años mas.

PALABRAS CLAVE
Insurgencia, contrainsurgencia, instrumentos de poder del Estado, terrorismo, contraterrorismo.

ABSTRACT
Peru has been fighting for 38 years against a threat which has social, political and economic roots, with insurgency characteristics. Nevertheless, the national strategy focused on a counterterrorism strategy. While the Peruvian government doesn't recognize that the threat that we are facing is an insurgency instead of a terrorist organization, thus, in that sense a counterinsurgency strategy must be used in which not only a military campaign is employed, but it is necessary to start using the instruments of the state as a whole, in order to get back the state's legitimacy in the VRAEM; it will be probable that we continue involved in this war much longer.

KEYWORD
Insurgency, counterinsurgency, instruments of power of the State, terrorism, counterterrorism.

"La táctica sin una estrategia es solo el ruido previo a la derrota".
Sun Tzu

La "guerra popular prolongada", también conocida como la guerra sin tiempo, es una estrategia establecida por Mao Tse-tung durante la Revolución china (1949) y que fue adoptada por Sendero Luminoso para tratar de conseguir sus objetivos políticos.

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

La guerra popular prolongada cuenta con una línea política y una militar. Además, se desarrolla en tres fases: la guerra de guerrillas, la guerra de movimientos y la guerra de posiciones. Otras de las características que distinguen a esta estrategia son: estar preparados para realizar esfuerzos continuos y en periodos prolongados con la finalidad de llegar a obtener el apoyo de la población, contar con flexibilidad para pasar de una fase a otra de acuerdo con las circunstancias, y retroceder o regresar a la fase anterior o, más aún, tener la posibilidad de cambiar de una ofensiva a una condición defensiva y viceversa sin que esto signifique una derrota.

Si llegamos a entender que la guerra popular prolongada es probablemente la estrategia sobre la cual Sendero ha ido mutando, aprendiendo y evolucionando durante estos 38 años de guerra, podremos posteriormente entender por qué seguimos enfrascados en esta lucha que ya ha cobrado tantas víctimas y le ha costado billones de soles en infraestructura al Estado peruano.

Durante la década de 1980, Sendero fue considerado por algunos expertos como la organización terrorista más peligrosa y sanguinaria del mundo[1]. En la actualidad, no representa una amenaza de esa magnitud, pero sigue siendo una insurgencia que ha sabido aprovechar el vacío generado por una débil o nula presencia del Estado en algunas regiones del país, particularmente en la región del valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), donde ha establecido un Estado paralelo, actualmente financiado por el narcotráfico, y ha obtenido legitimidad de un gran porcentaje de la población de esta parte de nuestro país.



En 1983 Sendero Luminoso asesinó a 69 campesinos del poblado de Lucanamarca, en Ayacucho. Fuente: Paco Sanseviero, Reuters.

1. STRONG, Simon. *Shining Path: The World's Deadliest Revolutionary Force*. Nueva York: HarperCollins. 1992.

Mao Tse-tung escribió: "El poder político nace del cañón de un fusil". Abimael Guzmán, el fundador de Sendero Luminoso, tomó esta frase de Mao como guía para iniciar su cruenta e irracional lucha armada. Sendero es una insurgencia que adoptó la ideología marxista, leninista, así como el pensamiento y la estrategia de lucha del maoísmo, al que le adicionó la propia interpretación ideológica de su fundador, que fue conocida como el pensamiento Gonzalo, en referencia al alias de Guzmán.

La estrategia senderista está basada en la movilización de masas. Ha empleado la guerra irregular y el terrorismo como método para llevar a cabo sus acciones violentas. Esta estrategia es respaldada también por actividades criminales como el narcotráfico, los secuestros, las extorsiones, etc., para su financiamiento. El objetivo de esta insurgencia es derrocar el Gobierno democrático y establecer en su lugar un Gobierno comunista en nuestro país.

Guzmán consideró dentro de su análisis que el Perú arrastraba un sistema feudal o semifeudal como herencia del periodo colonial, así como un sistema capitalista y una explotación imperialista que se asemejaba a la esclavitud. Basado en este análisis, Sendero aprovechó la marcada desigualdad entre el desarrollo de la capital en particular y las ciudades principales, particularmente de la costa del país, a diferencia de las provincias y los pueblos altoandinos como Ayacucho, para implementar una campaña política y de movilización popular en apoyo a su insurgencia, alineado, como vemos, con la esencia de la doctrina maoísta de la guerra popular.

En la década de 1980 y también en la actualidad, Ayacucho y el VRAEM son lugares donde se encuentran poblaciones quechuahablantes que viven en condiciones marginales. Según una estadística realizada por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (Usaid) en marzo de 2007 en las provincias del VRAEM, el 43% de su población es pobre y el 48% de sus hogares tienen al menos una necesidad básica insatisfecha. Su población presenta los índices más elevados de analfabetismo del país (entre 13,8% y 14,9%). Además, solo el 42% de la población termina la primaria y el 1,6% accede a una carrera universitaria. En la fecha del estudio, nadie (0%) de la población del VRAEM había estudiado alguna carrera universitaria relativa a la agricultura y solo el 0,8% estudió una carrera técnica, pese a que la actividad agrícola es la principal fuente de trabajo de la región.



Mapa que representa el porcentaje de pobreza en los departamentos del Perú en 2007. Fuente: INEI.

Para complementar este escenario, históricamente la agricultura fue decreciendo en esta región, no solo por lo agreste de la geografía, sino también porque es difícil sembrar algún cultivo que pueda soportar su clima y terreno. El terreno de esta parte del Perú es apropiado para el cultivo de la planta de coca. Sus hojas forman parte de la cultura, la religión, la dieta y la economía de las personas oriundas de esta región. Los cultivos de coca no necesitan mayor cuidado ni inversión, y crecen en terrenos que van entre los 500 y 2000 metros. La planta es muy resistente a las plagas y puede ser cosechada entre tres y seis veces al año, lo cual se traduce en que más del 90% del PBI del Vraem se origine de la economía de la coca.

Considerando las condiciones antes mencionadas, Sendero está enmarcando su nueva fachada no como una insurgencia que emplea el terror como método y que se financia de actos delictivos como el narcotráfico en particular, sino como un organismo paralelo al Estado que provee servicios a la población olvidada, oprimida y marginada por el Gobierno peruano.

Dentro de su perspectiva, ellos diagnostican que la única manera de cambiar la situación injusta del pobre campesino (proletariado), oprimido por los ricos (burguesía) es por medio de la lucha armada. Consideran que el concepto de democracia es solo una fachada que cubre las verdaderas intenciones de los ricos que están en el poder, para hacer creer al proletario oprimido que este es el único medio para cambiar su humilde condición, de manera pacífica, cuando en realidad la verdadera intención es retener y perpetuarse con este monopolio de poder, donde perdurarán las diferencias socioeconómicas de la población.

Si consideraron como diagnóstico la injusticia, su solución es planteada como el justo derecho a llevar a cabo una revolución. Dentro de su perspectiva como insurgencia, el único medio para llevar a cabo la revolución y derrocar el actual Gobierno es a través de la lucha armada, tal como lo mencionan en sus últimos pronunciamientos, "para construir el socialismo y comunismo mundial".

Es importante señalar el concepto de insurgencia como un movimiento organizado cuyo objetivo es derrocar el Gobierno establecido por medio del uso de la subversión y el conflicto armado. Los puntos clave para distinguir a una insurgencia de otro tipo de movimiento es la decisión de emplear la violencia para anular o desafiar el control político y derrocar el orden social existente de un Estado o una región[2].

2. US ARMY. *Manual de contrainsurgencia del Ejército de los Estados Unidos*. 2009, pp. 2-17.

Otra forma de marcar y reconocer esa delgada línea que diferencia al terrorismo de la insurgencia es reconociendo que el primero emplea la violencia para expandir una ideología, ya sea política o religiosa, sin que necesariamente se busque derrocar o cambiar el Gobierno establecido de algún país o región; mientras que la insurgencia emplea la violencia y la ideología para conseguir sus fines políticos y derrocar o reemplazar el Gobierno establecido.

Dentro del análisis de una insurgencia como es este caso, determinar la motivación de estas organizaciones para movilizar a la población es normalmente una parte difícil del proceso. Sin embargo, en el Vraem, como fue descrito en los párrafos precedentes, se crea un escenario favorable para ser aprovechado por esta insurgencia. La narrativa ideológica del marxismo, leninismo y maoísmo crea una dirección ideológica para mantener el rumbo de su organización, motivar a sus miembros y conseguir que otras personas se les unan. Además, el Sendero actual se sigue aprovechando de casi las mismas demandas de siempre que aquejan a los pobladores de esta región, así como de la persistente débil presencia del Estado. Adiciona a su narrativa que la estrategia que el Estado implementa contra el tráfico ilícito de drogas (por ejemplo, la campaña de erradicación) es un abuso contra la población, al atacar su única fuente de ingreso económico para mejorar sus condiciones de vida (ver tabla 1).

Distrito	Ingreso familiar p. c. mensual 2012 (US$)	Hectáreas cultivadas con hoja de coca (porcentaje de la superficie distrital)	
		2012	2013
Sivia	107	1,5%	1,6%
Llochegua	156	4,8%	4,6%
Ayna	113	1,0%	0,9%
Santa Rosa	116	6,7%	6,4%
Kimbiri	111	2,6%	2,5%
Pichari	120	3,4%	3,0%
Mazamari	110	0,1%	0,2%
Pangoa	78	0,3%	0,3%
Río Tambo	72	0,1%	0,1%

Tabla 1. Promedio del ingreso familiar mensual en relación con la superficie de cultivos de coca por distrito. Fuente: MENDOZA, Waldo y LEYVA, Janneth. *La economía del VRAEM. Diagnóstico y opciones de política*. Lima: Usaid y CIES. 2017, p. 73.

Al respecto, Sendero, desde su inicio, ha evolucionado de acuerdo con las respuestas del Gobierno de turno. Desde su paso a la clandestinidad e inicio de la lucha armada en 1980, no encontró ninguna respuesta, debido a que el presidente electo era el primero que dirigiría un Gobierno democrático después de haber sido derrocado tras un golpe militar de 12 años. El Gobierno de 1980 trató de no darle importancia a esta amenaza, a fin de evitar empoderar nuevamente a las Fuerzas Armadas. Sin embargo, este periodo de inacción dio la oportunidad a Sendero de empezar a sembrar el terror en las autoridades locales de los lugares aislados del país, así como amenazar o, en algunos casos, atacar a los pequeños puestos policiales. De este modo, consiguió que la Policía y las autoridades huyeran y ellos impusieran sus propias autoridades, para así ejercer el control de la seguridad local. En otras palabras, crearan un Estado paralelo.

Después de dos años, en 1982, probablemente un poco tarde, el Estado decidió que las Fuerzas Armadas intervinieran en este problema. Sin embargo, no se trataba de una guerra convencional para la que nuestras Fuerzas Armadas estaban preparadas. No había reglas de enfrentamiento claras ni un aparato legal apropiado, y se tenía cierta influencia de la experiencia de Estados Unidos en la guerra de Vietnam, que constituía un escenario diferente al nuestro. Por todo ello, la estrategia del Estado fue muy agresiva y puso al poblador en el medio de dos actores (las fuerzas del orden y los insurgentes), cada cual más agresivo que el otro.

Posteriormente, en la década de 1990, se implementó una verdadera estrategia de contrainsurgencia, que empleó no solo a las Fuerzas Armadas en una campaña militar, sino que también coordinó esfuerzos y medios de todos los instrumentos de poder del Estado para combatir las raíces que generaban el problema. Se requirió del empleo de un marco legal más robusto, la mejora de las operaciones de inteligencia, el uso de operaciones especiales, el respeto a los derechos humanos, la reducción del daño colateral, las acciones cívicas y la utilización de unidades de ingeniería militar para la construcción de infraestructura básica. Además, se organizó a la población para su autoprotección (rondas campesinas), lo que se convirtió en pieza clave para esta lucha, y se hizo un cambio general en la estrategia empleada por las fuerzas del orden hacia la población[3], lo que al final nos permitió ganar corazones y mentes de los pobladores y, con ello, deslegitimizar a Sendero. Por otra parte, la construcción de infraestructura como carreteras y colegios, entre otras actividades llevadas a cabo por los otros sectores del Estado, se sumaron como parte de esta estrategia nacional.

3. MARKS, Thomas y PALMER, David. At the Frontlines of the GWOT: Lessons from Peru. En: *Journal of Counterterrorism & Homeland Security International*, verano de 2007. Vol. 13, nro. 2, pp. 18-25.

Se podría decir que a fines de la década de 1990 se ganó la guerra, pero desafortunadamente no se consolidó la paz, no se solucionaron todos los problemas sociales ni se alcanzaron los objetivos políticos en su totalidad, que es la última fase en la escala de éxito de la teoría de la victoria, donde se define al ganador de una guerra en términos políticos y no de acuerdo con el numero de operaciones o campañas militares ganadas[4].

Debido al escenario político de entonces, el Gobierno que asumió el poder paralizó las acciones y operaciones militares, así como la estrategia contrainsurgente en su totalidad, lo que permitió a los remanentes senderistas tener tiempo para reorganizar sus cuadros, ocupar y fortalecer sus bases de apoyo, y sacar lecciones aprendidas hasta sentirse nuevamente con capacidad para volver a realizar acciones armadas en contra del Estado (la revolución es permanente y evoluciona).

Es así que, desde 2003, estamos enfrentando la fachada contemporánea de Sendero, convertida en un grupo que cuenta con cuadros que tienen experiencia en combate. Muchos de ellos han nacido dentro de la organización, tienen dinero obtenido de su estrecho vínculo con el narcotráfico y han recuperado la legitimidad de los pobladores de la región del VRAEM, porque proveen de algunos servicios a los pobladores, solucionan disputas, y brindan seguridad y justicia frente a las firmas del narcotráfico y en contra de las fuerzas del orden, con su estrategia de erradicación de los cultivos de coca y del narcotráfico en general.

Por otro lado, la respuesta del Estado se ha basado principalmente en una estrategia contraterrorista, que emplea como principal línea de esfuerzo a las Fuerzas Armadas y la Policía, con algunos trabajos aislados de los otros sectores del Estado. La estrategia militar va cambiando con el Gobierno de turno y existe la apariencia de que cada año, con los relevos y la nueva colocación de los miembros de las fuerzas del orden, a pesar de los esfuerzos de los comandos, empezamos desde cero, lo cual es bien sabido y aprovechado por los miembros de la insurgencia.

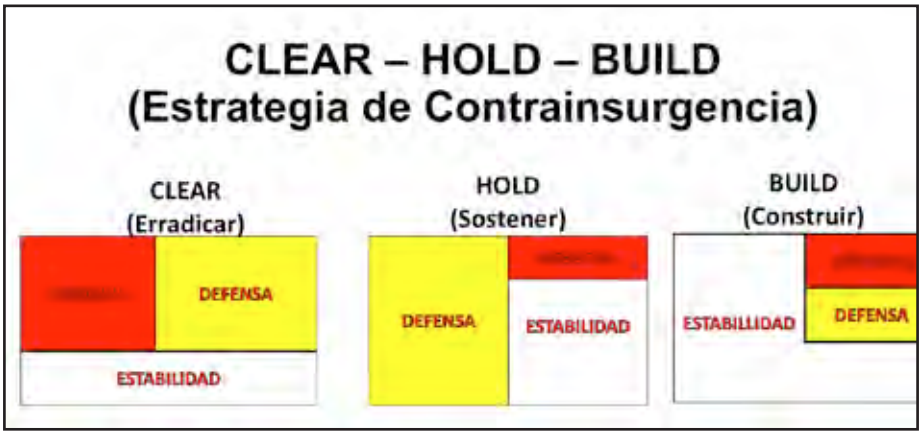
4. BARTHOLOMEES JR., J. Boone. La teoría de victoria. En: *Military Review*. Marzo-abril de 2009, pp. 68-77



Etapas referidas a la estrategia del Estado peruano y la respuesta de Sendero (COIN = contrainsurgencia). Creación del autor.

En tal sentido, es importante tener en cuenta que mientras no definamos correctamente el tipo de amenaza a la que nos enfrentamos, no podremos aplicar una estrategia correcta. El problema del VRAEM va más allá de un problema de terrorismo. Este grupo tiene que verse como una organización que emplea el terror como una de sus herramientas para conseguir sus fines políticos. El tiempo no es algo que los limite o los presione. Este problema es más un problema social que militar, y mientras no se combatan las raíces de esta enfermedad, probablemente seguiremos peleando por otros 40 años. Las fuerzas del orden pueden neutralizar a los líderes u otros miembros de esta organización, pero en tanto las demandas y el descontento de la población no se solucionen, se corre el riesgo de que aparezcan más camaradas Gonzalo, José o Artemio en esta región o en cualquier otra parte del país.

Las fuerzas del orden, en una estrategia de contrainsurgencia, son la punta de lanza que se emplea para crear las condiciones de seguridad, a fin de que las otras instituciones estatales puedan establecerse y llevar a cabo las funciones que el Estado debe cumplir con su población. Entonces se podrá practicar lo que se conoce como el contrato social de Jean-Jacques Rousseau, también conocido como los principios del derecho político, donde se aseguran las libertades para la convivencia pacífica, en la que el Estado provee seguridad y los ciudadanos pierden algunas de sus libertades para respetar las reglas impuestas por este.



Fases e intensidad del esfuerzo en una estrategia de contrainsurgencia. Nótese que el esfuerzo militar va siendo reemplazado por la estabilidad que representa el desarrollo.

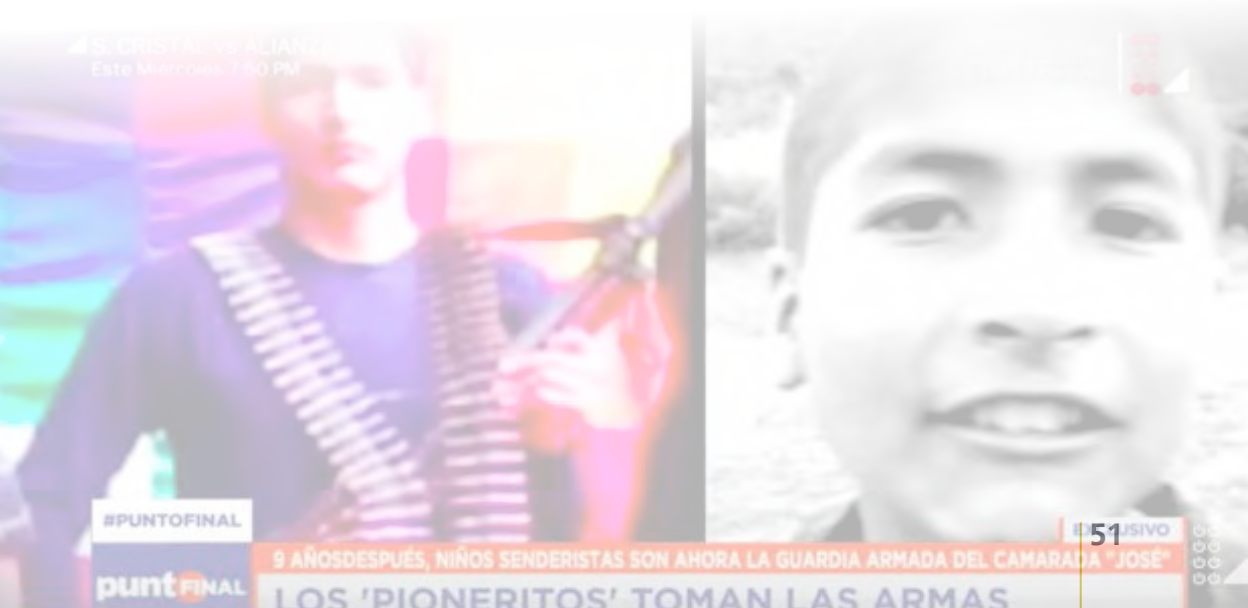
Una guerra contrainsurgente apunta a recuperar la legitimidad del Estado sobre la población. Estamos enfrentando a una amenaza híbrida, en donde se traslapan un movimiento insurgente con el narcotráfico, lo que hace más complejo el escenario. Debemos tomar en cuenta los ejemplos de Colombia con las FARC y de Afganistán con sus muyahidines, que han tenido estrecha relación con el trafico ilegal de drogas (en el caso de las FARC, la coca, y de los talibanes y sus muyahidines, con el ilícito negocio del opio), y su conocido vínculo con la población, lo que les permitió enfrentar a las potencias militares más importantes del mundo y nunca haber sido derrotados. Ello sucedió justamente por mantener de su lado el apoyo de la población y porque, además, estas superpotencias militares no tomaron en cuenta la estrategia de ganar corazones y mentes.

En otras palabras, resulta importante ganarse a la población como parte de una estrategia contrainsurgente, en lugar de emplear una estrategia contraterrorista que prioriza el empleo kinético de sus fuerzas, que es solo la parte táctica u operacional, cuando en realidad se deberían alcanzar los objetivos con una visión estratégica (estrategia nacional) empleando en forma organizada a todos los instrumentos de poder del Estado y así atacar las raíces que generan este tipo de amenazas que afectan la seguridad, la estabilidad y el desarrollo de nuestro país.

¡Acción y valor!

Bibliografía

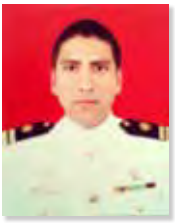
- BARTHOLOMEES JR., J. Boone. La teoría de victoria. En: *Military Review.* Marzo-abril de 2009, pp. 68-77.
- MARKS, Thomas y PALMER, David. At the Frontlines of the GWOT: Lessons from Peru. En: *Journal of Counterterrorism & Homeland Security International,* verano de 2007. Vol. 13, nro. 2, pp. 18-25.
- MENDOZA, Waldo y LEYVA, JANNETH. *La economía del VRAEM. Diagnóstico y opciones de política.* Lima: USAID y CIES. 2017, p. 73.
- STRONG, Simon. *Shining Path: The World's Deadliest Revolutionary Force.* Nueva York: Harper Collins. 1992.
- US ARMY. *Manual de contrainsurgencia del Ejército de los Estados Unidos*. 2009, pp. 2-17.





BAP *Río Zaña*, nobleza y valor patrullando el mar de Grau desde 1985

Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón
Egresado de la Escuela Naval del Perú y calificado en Capitanías y Guardacostas. Magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia. Fue oficial alumno en la Escuela de Capitanías y Guardacostas, y ha seguido el curso de Operaciones Antidrogas en la Escuela de Seguridad Hemisférica en Georgia, Estados Unidos. Actualmente cursa la maestría en Gestión Pública en la Universidad César Vallejo. Su primera dependencia fue el BAP *Eten*. Se ha desempeñado en el BAP *Río Nepeña* y en la Capitanía de Puerto de Chancay. Ha sido subjefe de la primera dotación de la Base de Control Fluvial Ivochote, en el Vraem y primer ayudante en la Capitanía de Puerto de Salaverry. Hoy es segundo comandante del BAP *Río Zaña*.



RESUMEN
El artículo presenta el contexto en el que la Autoridad Marítima desarrolla sus funciones y narra algunos sucesos destacados de una de las unidades guardacostas referente en los últimos años, el B.A.P. *Río Zaña*.

PALABRAS CLAVE
Marina de Guerra del Perú, autoridad marítima, guardacostas, pesca ilegal, actividades acuáticas.

ABSTRACT
The article depicts the context in which the maritime authority develops its functions and tells some outstanding events of one of the coastguard units regarding the last years, BAP *Rio Zaña*.

KEYWORD
Peruvian Navy, Maritime Authority, Coastguard, Illegal Fishing, Aquatic Activities.

I. Introducción

El Perú es un país privilegiado por ubicarse geográficamente en una zona importante para el comercio marítimo y por la presencia en sus aguas de una gran variedad de recursos hidrobiológicos y petrolíferos. Estos patrimonios representan los intereses marítimos nacionales y el Estado le encarga su protección a la Marina de Guerra del Perú, que, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional, ejerce las funciones de seguridad de la vida humana en el mar, protección del medio ambiente acuático y represión de actividades ilícitas[1], tanto en el dominio marítimo, que comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y

1 PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE, que aprueba el Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 28 de noviembre de 2014.

• Artículo recibido el 9 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 12 de julio de 2018

subsuelo, hasta una distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley[2], como también en las aguas interiores, en los ríos y lagos navegables y las zonas insulares.

Para el ejercicio de las funciones, durante los inicios de la década de 1980, el Supremo Gobierno del presidente Fernando Belaunde Terry decretó la incorporación de una serie de patrulleras guardacostas de la clase PGCP-50 al servicio de la Marina de Guerra del Perú. A la quinta patrullera de esa clase se le asignó el nombre de BAP *Río Zaña*[3] y fue incorporada a la Armada Peruana el 11 de febrero de 1985, por Decreto Supremo del presidente de la República y refrendado por el entonces ministro de Marina, vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi[4].

El BAP *Río Zaña* fue construido en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Chimbote) en 1984. Tiene una eslora de 51 092 metros, casco de acero y superestructura de aluminio. Desplaza 296 toneladas. El buque fue bautizado en referencia al río Zaña, cuya cuenca se ubica geográficamente en la costa norte del Perú, en la vertiente del Pacífico. Políticamente comprende la provincia de Chiclayo en la Región Lambayeque y la provincia de San Miguel en la Región Cajamarca[5].

II. Operaciones guardacostas en la historia

Los sucesores del guardacostas *Santa Rosa*, primer buque que cumplió funciones de policía marítima después de la guerra de 1879 en la entonces renaciente escuadra[6], el personal y los buques de la Comandancia de Operaciones Guardacostas son el brazo operativo de la Autoridad Marítima Nacional, que actualmente, gracias a un esfuerzo institucional, viene renovando sus unidades guardacostas por buques con modernas capacidades, dotados de equipos de alta tecnología.

2 CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución Política del Perú. Lima: Congreso Constituyente Democrático. 1993.
3 MINISTERIO DE MARINA. Resolución Ministerial 1282-81-MA/CG (S). 25 de setiembre de 1981.
4 PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 005-85-MA, que incorpora al BAP *Río Zaña* al servicio de la Marina de Guerra del Perú. 11 de febrero de 1985.
5 MINISTERIO DE AGRICULTURA. Evaluación de recursos hídricos. Cuenca del río Zaña. Lima: Ministerio de Agricultura. Agosto de 2010.
6 PORTELLA, Jorge. El *Santa Rosa*, primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra. En: *Revista de Marina*, julio-agosto-setiembre de 1997.



BAP *Río Zaña* (PM-247), relevando a la moderna unidad guardacostas BAP *Río Piura* (PM-206) frente a las costas de Tumbes. Fuente: Archivo personal.

Las unidades guardacostas son desconcentradas anualmente al litoral norte y sur del país "para ejercer el control, vigilancia, seguridad y protección sobre las actividades en el ámbito acuático"[7]. Esta labor es digna de admiración, considerando que el personal naval que conforma las dotaciones permanecen alejados de casa y de la familia durante gran parte del año, lo cual no es limitante para el cabal cumplimiento de la misión encomendada por la Comandancia.

Durante sus más de 30 años al servicio de la institución, el BAP *Río Zaña* ha representado a la Marina de Guerra del Perú en ejercicios multinacionales como el operativo Unitas en 1993, 1999 y 2004. En 2013, participó en el Ejercicio Binacional de Control de Derrame de Hidrocarburos en Puerto Bolívar, Ecuador, en el marco de los ejercicios anuales para mitigar el daño ambiental ante un eventual derrame provocado por un siniestro marítimo.

7 BRAVO, Marcos. *Realidad y proyecciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.* Lima: Escuela Superior de Guerra Naval. 1985.

Desde 1996 hasta la fecha esta noble unidad guardacostas ha navegado 157 766 millas náuticas[8], que representan más de siete veces el recorrido de la circunferencia de la Tierra, medida por la línea ecuatorial. Son cientos de horas navegadas que acumulan innumerables acciones de control, experiencias y anécdotas para las diferentes tripulaciones, que se han transmitido de generación en generación a través de las dotaciones y los oficiales que la comandaron. Así, en 2002, el buque registró la mayor cantidad de millas navegadas en un año, al recorrer 16 151 millas náuticas al mando del entonces capitán de corbeta SGC Enrique Márquez Gianucci.

Una notable acción que conmovió a la población del norte peruano se suscitó en 2012. El BAP *Río Zaña*, en ese entonces al mando del capitán de corbeta Jesús Menacho Piérola, con apoyo de la aeronave Fokker B-200 de la Aviación Naval, localizó y efectuó el rescate de la tripulación de la embarcación pesquera *Santa Lucía Patrona de los Pescadores II*, que, luego de ocho largos días extraviada con escasos víveres y limitada agua dulce, fue encontrada al garete a las 23:30 horas del 14 de agosto de 2012, a 97 millas frente al



Vista aérea del BAP *Río Zaña*, zarpando desde el puerto de Paita. Fuente: *Caribbean Pirate Treasure*, Travel Channel.

8 BAP *RÍO ZAÑA*. Cuaderno de millas navegadas 1996-2018. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2018.

puerto de Paita, gracias al empleo del visor nocturno ante un oleaje agresivo y limitada comunicación por parte de la embarcación pesquera[9].

III. El Cazador Legendario

El BAP *Río Zaña* fue denominado el Cazador Legendario, tras haber obtenido el récord histórico de capturas a embarcaciones de bandera extranjera durante su despliegue al litoral norte en 2016, bajo el mando del capitán de corbeta Alan Seminario Seminario, quien junto con su comprometida tripulación capturaron 28 embarcaciones de bandera ecuatoriana que realizaban extracción de recursos hidrobiológicos en aguas nacionales, sin contar con permiso de navegación ni permiso de pesca correspondiente[10]. Este logro trasciende notablemente para la historia de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



Personal del BAP *Río Zaña*, capturando una embarcación pesquera de bandera extranjera. Fuente: Archivo de la Unidad.

9 BAP *RÍO ZAÑA*. Archivo digital de mensajes navales recibidos y transmitidos. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2012.

10 PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Jefatura del Distrito de Capitanías. 1 de diciembre de 2016.



Vista aérea del BAP *Río Zaña*, término de los trabajos de búsqueda del galeón *San José II*. Fuente: *Caribbean Pirate Treasure* , Travel Channel.

Las unidades guardacostas combaten diversas amenazas que afectan los intereses nacionales, como la pesca ilegal, que se convirtió en práctica habitual en la zona marítima de los departamentos de Piura y Tumbes durante los primeros años del presente decenio. El mar norteño ostenta abundantes

11 PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Comandancia de Operaciones Guardacostas. 23 setiembre de 2017.

recursos, por lo que son áreas marítimas expuestas a la sobreexplotación de embarcaciones nacionales y al ingreso de embarcaciones extranjeras ilegales que buscan diversas especies hidrobiológicas.

En ese contexto, el BAP *Río Zaña*, cumpliendo con la misión de patrullar el litoral norte entre marzo y agosto de 2017, bajo su lema "Nobleza y valor", intervino a 20 embarcaciones ilegales e impuso 97 avisos de infracción a naves pesqueras que incumplían la normativa vigente[11]. Este logro fue reconocido por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, quien otorgó un reconocimiento al capitán de corbeta Juan Carlos Montoya Cisneros, comandante del BAP *Río Zaña*, en setiembre de 2017.

IV. Actualidad

En enero de 2018 asumió el comando del buque el capitán de corbeta Guillermo Benites Valverde. Acerca de su experiencia a bordo, refiere que "es una gran responsabilidad tanto personal como profesional. El legado y la mística del buque me obligan a trabajar con más fuerza y entusiasmo por cumplir con la misión que se nos asigne".

Las travesías para el Cazador Legendario continúan. En marzo de 2018, formó parte del equipo que realizó la búsqueda del galeón *San José II*, hundido frente a la bahía del puerto de Paita, hecho de gran trascendencia para la historia naval. Esta acción fue documentada por la cadena de televisión internacional Travel Channel, que registró la incursión subacuática de los buzos del Grupo de Salvamento de la Marina y el equipo de exploradores liderado por Philippe Cousteau, nieto del mundialmente conocido investigador e inventor francés Jack Cousteau.

V. Conclusiones

Las acciones y los valiosos aportes que los comandantes y las dotaciones de las unidades de la Marina de Guerra del Perú hacen a la institución merecen ser reconocidas y documentadas para generaciones venideras.

A lo largo de sus más de 30 años en el servicio activo, el Cazador Legendario

se ha convertido en un referente de las unidades guardacostas. Su antigüedad nos indica que pronto formará parte del proceso de renovación, orgulloso de haber cumplido con creces la misión para la cual fue construido. Para el personal naval que conformó las dotaciones de esta patrullera marítima sería gratificante que el nombre de BAP *Río Zaña* se mantenga de forma permanente en las unidades guardacostas, a fin de consolidar las mística en las tripulaciones que navegan orgullosas bajo el lema ***"Siempre vigilantes, siempre con honor"***.



Bibliografía

BAP *RÍO ZAÑA*. Archivo digital de mensajes navales recibidos y transmitidos. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2012.

BAP *RÍO ZAÑA*. Cuaderno de millas navegadas 1996-2018. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2018.

BRAVO, Marcos. *Realidad y proyecciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval. 1985.

CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución Política del Perú. Lima: Congreso Constituyente Democrático. 1993.

MINISTERIO DE AGRICULTURA. Evaluación de recursos hídricos. Cuenca del río Zaña. Lima: Ministerio de Agricultura. Agosto de 2010.

MINISTERIO DE MARINA. Resolución Ministerial 1282-81-MA/CG (S). 25 setiembre de 1981.

PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Jefatura del Distrito de Capitanías. 1 de diciembre de 2016.

PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Comandancia de Operaciones Guardacostas. 23 setiembre de 2017.

PORTELLA, Jorge. El *Santa Rosa*, primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra. En: *Revista de Marina*, julio-agosto-setiembre de 1997.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 005-85-MA, que incorpora al BAP *Río Zaña* al servicio de la Marina de Guerra del Perú. 11 de febrero de 1985.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE, que aprueba el Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 28 de noviembre de 2014.




MUSEO NAVAL - CASA GRAU

La Casa Grau, Museo Naval sede Lima

Historiador Jaime Romero Valdivieso
Oficial de Marina (r) bachiller en educación, museólogo, historiador y perito en el idioma inglés.



RESUMEN
El almirante Miguel Grau vivió durante 12 años en el segundo piso de la mansión construida por el abogado español Gaspar de Osma a principios del siglo XIX, en la actual primera cuadra del jirón Huancavelica, en el centro de Lima. Hoy el local es un museo conocido como Casa Grau.

PALABRAS CLAVE
Gaspar de Osma, Casa Grau, Dolores Cavero, Miguel Grau, combate de Angamos.

ABSTRACT
Admiral Miguel Grau lived for 12 years on the second floor of the house that once belonged to the Spanish Lawyer Gaspar de Osma in the early XIX century. Nowadays this b uilding is located in the first block of Huancavelica street (jirón) in downtown-Lima, and is a museum known as Casa Grau.

KEYWORDS
Gaspar de Osma, Casa Grau, Dolores Cavero, Miguel Grau, combat of Angamos.

Debemos agradecer a Dios y al destino que viene de Él al escribir sobre la Casa Grau, porque, dadas las circunstancias de modernismo y transformaciones que se han realizado y que continúan en los inmuebles de la capital durante la segunda mitad del siglo XX, podríamos decir que es una gran suerte que el inmueble no se haya derruido con el paso de los años o que se haya transformado en un edificio o centro comercial.

Sin duda, hubo un depredamiento de viviendas antiguas realmente hermosas para que edificios toscos y otras edificaciones aparecieran en lugar de lo que era muy estético, con el buen gusto de personas que conocieron del valor de las construcciones del siglo XIX y primera mitad del XX.

• Artículo recibido el 8 de mayo de 2018, aprobado para su publicación el 15 de mayo de 2018

Luego de la muerte de su esposo, doña Dolores vivió en la casa un año más, hasta que a fines de 1880 aceptó la invitación de su hermana Manuela Cavero Núñez, esposa del capitán de fragata de la Armada chilena Óscar Viel y Toro, para visitarla en Santiago, donde permaneció un tiempo en compañía de sus hijos. Por cierto, Manuela y Óscar Viel se casaron en Lima, en la iglesia del Sagrario, el mismo año y en el mismo lugar en que lo hicieron don Miguel y doña Dolores.

La casa fue parte de la gran mansión que el español Gaspar de Osma mandó construir para establecer su hogar. Ya habían transcurrido años de su fallecimiento cuando los Grau aparecieron en escena.

La mansión de De Osma comprendía las cuatro cuadras de lo que se conoce como manzana histórica, Espaderos (sobre el jirón de la Unión), Plateros de San Agustín (jirón Ica, cuadra 1) calle de Lártiga, y la cuadra 4 de Camaná y Lescano (cuadra 1 del jirón Huancavelica). Era demasiado grande. Por este motivo, y porque la población de Lima había crecido, era el momento propicio para construir pequeños inmuebles de la gran casa y alquilar.

Don Miguel Grau y doña Dolores hacían a pie el recorrido por las calles limeñas a principios de abril de 1867 en busca de una casa donde establecerse, cuando se encontraron con este predio listo para ser ocupado por algún buen inquilino. El lugar estaba a cargo de los descendientes de la familia De Osma. La pareja no tuvo problema en acceder a la casa, porque Grau era ya reconocido en esa época como héroe, tras combatir contra los españoles en 1866 y triunfar en el glorioso combate naval de Abtao. Por su parte, doña Dolores Cavero Núñez era una señorita de la primera sociedad de Lima, de antigua familia limeña.

En muchos años nadie supo que en la Casa Grau el almirante vivió durante 12 años ni que doña Dolores Cavero de Grau dio a luz a sus 10 hijos, como era la costumbre de la época. Con el tiempo, de seguro alguna persona de bien y conocedora de la historia informó a la Municipalidad Metropolitana de Lima que la familia Grau había habitado en esa casa. Así, desde 1972 y 1973 existen en las paredes exteriores dos placas recordatorias. La Marina no pudo obtener el predio sino 11 años después, cuando fue inaugurada como Museo Casa Grau el viernes 27 de julio de 1984. Para este fin se firmó un contrato en diciembre de 1983 entre la Pontificia Universidad Católica del Perú y la Marina. Por la Marina firmó el acuerdo el vicealmirante Antonio Forcelledo Demutti, director de Intereses Marítimos, y por la Universidad Católica, su rector, el matemático e



Familia de Grau

ingeniero José Tola Pasquel. La vigencia de este contrato, inicialmente, fue por 99 años, el lapso máximo que permitía la ley en 1983.

Ya han transcurrido casi 160 años desde que se construyó la Casa Grau y se separó de la gran mansión de Gaspar de Osma. Durante este lapso, y es sorprendente decirlo, la casa no ha sufrido una sola modificación en su área, supresión de algún ambiente o adición de otro. Es un museo de sitio auténtico y verdadero. En otras palabras, es la misma casa a la que llegaron los Grau luego de contraer matrimonio en la iglesia del Sagrario el viernes 12 de abril de 1867.

Descripción

La casa es parte de lo que se conoce como manzana histórica en el Centro Histórico de Lima.

Su sentido arquitectónico es una típica construcción de la segunda mitad del siglo XIX. Sus techos son muy altos en ambos pisos. El mejor basquetbolista no podría tocarlos de un salto. Las ventanas originales son laterales y no brindan una buena ventilación. Además, eran incómodas para los vecinos, pues, debido a la cercanía de los inmuebles, una ventana era la misma para el vecino. Con el tiempo, fueron tapadas y se construyeron teatinas o ventanas techeras. Como dice su nombre, estas ventanas se ubicaban en los techos de las casas, de donde recibían luz solar y ventilación directamente del cielo. El museo cuenta con seis teatinas.

El acceso a la casa, en tiempos de Grau, se hacía a través de una escalera de caracol desde el primer piso. La familia debía ingresar al primer piso para luego subir por la escalera hasta su domicilio.

Recordemos que Grau y familia solo eran los inquilinos de la segunda planta. Cuando se inauguró el museo en 1984, el portón estaba clausurado y el acceso al segundo piso se realizaba por la puerta lateral, a la izquierda del portón, que se usa ahora como puerta de emergencia y que da a una escalera convencional, de mármol, que sube a la segunda planta.

Esta escalera, por información del arquitecto Alfonso Estremadoyro Navarro, perito en la reconstrucción de inmuebles antiguos y reconstructor de la casa, ya fallecido, data de la década de 1920, cuando se eliminó la escalera de caracol y los dos pisos se encontraban ocupados por sendos inquilinos. El segundo piso era una vivienda particular y el primero servía a un negocio grande. Allí funcionó la Casa Crevani, una tienda para ropa de caballeros y, después de un tiempo, un restaurante. En la casa existen lunas de las ventanas de las puertas que aún subsisten desde la época de Grau.

En tiempos del almirante, no existía el agua potable fluida, un modernismo de finales del siglo XIX y principios del XX. El proveedor de agua limpia llegaba en un triciclo grande jalado por animales de carga y la entregaba a las casas directamente. Las personas hacían sus necesidades en bateas, sobre papel periódico, y otras personas recogían los desperdicios.



Casa Grau de Lima.

Frente a la casa corría una acequia con agua de regadío donde probablemente se colocaban los líquidos urinarios. En los años 20 circulaba un pequeño tranvía por casi todo el jirón Huancavelica. De esto nos hemos enterado durante el arreglo de las pistas, que dejaron al descubierto los rieles que ahora sirven de refuerzo para dar consistencia a la brea actual. Por cierto, es una pista limpia, sin baches.

En la actualidad, la numeración de la casa es la 170-172. Cuando Grau la habitaba el número de la casa era la 22 (altos).

Hemos leído que en setiembre de 1875 el Club de Regatas Lima, que solo tenía cuatro meses de fundado, debía organizar unas regatas en Chorrillos. El almirante era el coordinador de la actividad y, a través de una publicación en el diario *El Comercio*, solicitó a los participantes que se acercaran a su domicilio de la calle de Lescano nro. 22 (altos) para realizar la respectiva inscripción. No sabemos si las regatas se realizaron.

El techo exterior que queda a la intemperie es de buena madera. Viene de los días de Grau y ha subsistido a la filoxera a lo largo del tiempo. No presenta picaduras. Está recubierta por una capa denominada *torta*, de unos dos centímetros de espesor. La torta es hecha de desechos de adobe fijados a la madera con materiales no orgánicos de mar, como pequeñas ostras, cañas, piedras y algunos otros sólidos.

También ha mostrado gran resistencia el adobe reforzado de la segunda planta con que se construyó el segundo piso, pese a los embates de la naturaleza como vientos, lluvias, temblores y terremotos.

En la entrada del primer piso había un porche donde se podría haber estacionado un carruaje y su mula o caballo. Sin embargo, el almirante no usaba carruaje, pues siempre se desplazaba caminando. Cuando debía ir a distancias más lejanas, caminaba hasta la estación San Juan de Dios, en la actual plaza San Martín, de donde partían los trenes hacia el Callao y Chorrillos desde 1851, a fines del primer periodo del mariscal Ramón Castilla.

En este primer piso había también una habitación para la "mama" de los chicos y unos cubículos donde trabajaban un zapatero y una costurera. La casa del segundo piso fue construida con adobe reforzado con caña de carrizo (quincha) importada del Ecuador, porque aquí no se cultivaba el carrizo. Tenía (tiene) una habitación grande para los esposos y dos más pequeñas en dirección a la calle, para los hijos. También consta de comedor y sala. Las lámparas, una de bronce, en el comedor, y la otra de cristal, en la sala, son importadas.

Un balcón da a la calle y se conserva en muy buen estado. En el marco del programa Adopte un Balcón, establecido por el exalcalde de Lima Alberto Andrade, la Municipalidad de Lima Metropolitana envió a un ingeniero para verificar *in situ* su condición y hacerle un plan de mantenimiento. Sin embargo, el ingeniero felicitó a la Casa Grau y manifestó que no había reparación alguna que hacerle a ese balcón modelo (*piloto* fue la palabra que utilizó).

Principales objetos de exhibición

En 1984 la curul de Grau fue obsequiada por el Congreso de la República y ahora se exhibe en el segundo piso de la casa. El arquitecto Fernando Belaunde Terry pudo haber hecho las gestiones para conseguirla, según nos contó su colega y amigo el arquitecto Alfonso Estremadoyro. Don Alfonso nos indicó también que

cuando estaba en el Congreso se enteró de que dentro de la curul existían unos escritos del almirante de sus tiempos de diputado por la provincia litoral de Paita. Por ello, se consideró que la curul de la Casa Grau era la auténtica en la que el almirante hizo su trabajo político durante 10 meses, desde el 5 de agosto de 1876 hasta el 3 de junio de 1877. El 30 de mayo de ese año había sido nombrado comandante general de la Marina. Todavía como capitán de navío, pidió licencia al Congreso para ocupar tan importante primer puesto naval. Nunca llegó a reintegrarse al Congreso. Al fallecer era aún diputado por Paita, pues el periodo congresal de esa época duraba cuatro años (1876-1880).



Curul de Grau, obsequiada por el Congreso de la República en 1984 se exhibe en el segundo piso de la casa.

Otro de los objetos que exhibe la Casa Grau es un bastón, también conseguido por Estremadoyro. Como sabemos, todos los miembros del Parlamento, del Poder Judicial y los presidentes y vocales de la Corte Suprema y las Cortes Superiores exhibían estos bastones en ceremonias oficiales, en señal de jerarquía por la autoridad que ostentaban. Era un equivalente a las espadas de los oficiales de Marina.

Otros objetos importantes son los óleos del almirante y su esposa, las fotografías de los cuatro ases de la Marina, los mapas y los documentos del viaje de Grau a Francia, al puerto de Saint-Nazaire, cercano a la ciudad de Nantes y al canal de La Mancha, acompañado del político Federico Barreda. Grau y sus oficiales tenían el encargo de escoger la mejor embarcación para la Marina de Guerra. Se decidieron por la llamada *Shanghái*, que fue construida en Estados Unidos poco antes de la Guerra Civil Americana (1861-1865). Los norteamericanos la vendieron a los franceses y los franceses a la Marina peruana. Estaba en excelentes condiciones y prácticamente nueva. Barreda fue encargado de hacer el pago a los franceses a nombre del Gobierno peruano. Se ha mencionado alguna vez que el Perú pagó 200 000 francos por la *Unión*, aunque no hay completa certeza de este dato. Por su parte, Grau estuvo más de un año en Francia, ya que la corbeta

era un barco civil y fue necesario dotarla con armamento y cumplir con los fines para los cuales fue adquirida.

La *Shanghái*, que cambió de nombre por corbeta *Unión*, rindió muy buenos servicios al Perú. Con Grau como su comandante, venció a los españoles en Abtao el miércoles 7 de febrero de 1866. El miércoles 17 de marzo de 1880, con el comandante don Manuel Villavicencio al frente, rompió el bloqueo de Arica, puerto sometido por los chilenos. Terminó hundida *ex profeso* frente al puerto del Callao ese mismo año, para evitar ser tomada por los chilenos.

También se tiene, ¡y cómo no!, el mapa detallado del combate naval de Angamos, en el salón principal, el de mayor área, donde se explica a los visitantes las circunstancias que motivaron la guerra, la situación económica del país, sus posibilidades, y se menciona a los tres principales buques al comienzo de 1879, el *Huáscar*, la fragata *Independencia* y la corbeta *Unión*. Los demás buques casi no intervinieron por carecer de suficiencia para enfrentarse a algunos de los 30 buques chilenos, más modernos, veloces y mejor artillados. También se explica la estrategia de Grau en el combate antes de morir y la orden que dio al comandante de la *Unión*, Aurelio García y García, de retirarse del escenario bélico para enfrentar él solo a la escuadra chilena y así salvar al único buque que podía hacer frente a los chilenos, lo que se logró con éxito al año siguiente, cuando se rompió el bloqueo de Arica. Esta hazaña peruana fue de conocimiento mundial. El mapa señala la posición del buque cuando murió Grau y la consecuente toma del *Huáscar* por los marinos chilenos frente a las costas que habían sido de Bolivia. Aparecen el puerto de Antofagasta, Mejillones, Punta Tetas y Punta Angamos.

Cuando los esposos Grau llegaron a la casa, don Miguel estaba separado de la Marina por mandato del presidente provisorio Mariano Ignacio Prado. Pero Grau, lejos de tomarse unas vacaciones, ya había sido contratado por la Pacific Steam Navigation Company como capitán de uno de sus barcos mercantes, el vapor *Callao*, de bandera inglesa, en el cual zarpó el lunes 6 de mayo de 1867 a hacerse cargo de sus nuevas labores.

Tras la caída de Prado, el general Pedro Diez Canseco ocupó interinamente la Presidencia de la República y Grau regresó a la Marina. En 12 años y medio Grau no dejó la casa de la calle de Lescano hasta el día de su fallecimiento en Angamos, el miércoles 8 de octubre de 1879. Su deceso fue causado por

un proyectil proveniente del blindado *Cochrane*, que perforó el puente de comando. Su ayudante, el teniente primero Diego Ferré, quedó muy mal herido y falleció en un hospital de Mejillones, 36 horas después. Al abordar el *Huáscar*, los chilenos del *Cochrane* ordenaron el cierre de las válvulas que el alférez de fragata Ricardo Herrera había ordenado abrir a los maquinistas norteamericanos que trabajaban en el monitor.



Miguel Grau con su hijo Enrique

De Grau solo se pudo rescatar un pedazo de pierna, el peroné, que iba unido a su botín. Este hueso, celosamente cuidado por los chilenos, fue entregado al capitán de fragata Viel y Toro, quien lo guardó en el mausoleo de la familia Viel hasta julio de 1890, cuando el presidente general Cáceres dispuso su repatriación. Cáceres envió a Valparaíso al crucero *Lima*, adquirido en 1888, para regresarlo a territorio patrio. El encargado de negocios del Perú en Chile, el señor Carlos M. Elías, hacendado importante en Ica, dueño de la famosa hacienda Hoja Redonda y compadre de Grau (era padrino de uno de sus hijos), fue el diplomático que realizó las tratativas para conseguir repatriar los restos ante el Gobierno de Chile. La reliquia de Grau se guarda en el Panteón de los Próceres, inaugurado en el cementerio Presbítero Matías Maestro en 1908, dentro de un catafalco de mármol en el centro del lugar, para su gloria eterna. Los hijos de Grau estuvieron presentes en la ceremonia.

La Casa Grau es histórica no solo por haber vivido allí el almirante y su familia. Ya hacía historia desde antes de la llegada del almirante.

En la década de 1810, pocos años después de arribar al Perú el joven abogado De Osma, de 25 años, mandó construir la casa. El virrey de España era don Ambrosio de O'Higgins, marqués de Osorno. Al cabo de un tiempo, De Osma recibió como huésped al hijo de este virrey, Bernardo O'Higgins, que llegaba al país en calidad de asilado. Falleció en la gran mansión en 1842.

Don Bernardo O'Higgins fue uno de los grandes líderes de la Emancipación de su país, Chile. Obtuvo el título de director supremo de Chile, asignado por el Libertador José de San Martín. Fue el prócer ideólogo, combatió en las batallas de Chacabuco y Maipú, donde venció a los españoles, y luego ingresó a la política de su país.

La Casa Grau también es un centro de cultura y con ese carácter fue inaugurada el viernes 27 de julio de 1984. La ceremonia contó con la asistencia del ministro de Marina, vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, y otros altos mandos. Desde ese día se han recibido innumerables visitantes militares y civiles. El lunes 15 de diciembre de 1997 se inauguró la primera planta para formar un museo integral, donde se brinda un adecuado recibimiento y estadía agradable a los asistentes, como universidades, alumnos de institutos, colegiales y turistas.

Como casa de cultura, se han brindado exposiciones y eventos dentro y fuera de la casa. En las de fuera se podría mencionar a la Asociación Entre Nous, con cuya presidenta, Linda Ibáñez de Aguirre Roca, la Casa Grau ha organizado tres exposiciones, dos en la casa y otra en la de Entre Nous, que funciona en la residencia del marqués Óscar de la Riva, en el jirón Ica 426, Centro Histórico de Lima. También se han realizado actividades con el Instituto Internacional de Museos (ICOM) en diferentes plazas de Lima, y con el Museo de los Combatientes del Morro de Arica, donde se inauguró una sala que se llamó Capitán de Navío Juan Guillermo More Ruiz. Luego de un tiempo, a esta sala se le llamó Capitán de Navío José Sánchez Lagomarsino, comandante del monitor *Manco Cápac* en febrero de 1880, cuando se enfrentó al *Huáscar* ya en poder de los chilenos, el viernes el 27 de febrero de ese año, en el combate naval de Arica.

Como conferencistas asistentes a la casa pueden mencionarse a Fernando Grau Umlauff, Julio Raygada García, Luis Giampietri Rojas, Jean Jesu Doig Camino, Juan Antonio Castro Valdivieso, Juan Manuel Castro Valdivieso, Federico Kauffmann Doig, Carlos Tubino Arias-Schreiber, Luis Mendoza Ramírez, Herrmann Hamann Carrillo, Augusto Zavala Rojas, Linda Ibáñez de Aguirre Roca, y algunos otros cuyos nombres escapan a mi memoria, los que han elevado el nivel cultural del museo. Mi agradecimiento a todos ellos.

También dos eventos con la Policía Nacional del Perú, en el Museo de la Policía a cargo del mayor PNP Gabriel Calderón Chuquitaype; con los agregados militares acreditados en sus respectivas embajadas en el Perú; con la renombrada artista

Elke Zapff de McDonald Checa; con la Facultad de Turismo y Gastronomía de la Universidad Ricardo Palma, etc.

Lo que se hemos querido para la casa es darle vida, movimiento y para ello organizamos eventos a mediodía y otros después de las seis de la tarde; en ambos casos, bastante concurridos. Los de la noche, con formalidad.

A continuación, algunos otros datos relacionados con la Casa Grau que pueden ser interesantes.

Como hemos escrito, el local se sitúa en la primera cuadra del jirón Huancavelica. Su denominación antigua, cuando vivía Grau, era calle de Lescano. Lescano es el apellido del español Pedro Lescano Centeno, alcalde de Lima en 1643 y en otros años. Vivía en esta calle que llevaba su apellido.

El nombre completo del primer poseedor de la casa era don Gaspar Antonio de Osma y Tricio, español, nacido en el pueblo de Nalda, región de la Rioja, España, en 1775.

De Osma había estudiado Derecho en la universidad española, lo que le valió obtener su nombramiento a Lima por el rey Carlos IV y por recomendación de su primer ministro, Manuel Godoy. Carlos IV era hijo de Carlos III, quien inició una serie de reformas, algunas buenas y otras no tanto. Entre las negativas estuvo la enmarañada expulsión de la congregación jesuita de España, del Perú y de todas las colonias españolas de América Latina en 1767. Grave error: los jesuitas eran (son) muy buenos educadores. La historia ha denominado la política de Carlos III como el despotismo ilustrado. Carlos III era nieto de Felipe V (1700-1746), el iniciador de la actual dinastía borbónica.

Volviendo a don Gaspar de Osma, se casó en 1810 con María Josefa Rosa Ramírez de Arellano y Baquíjano, sobrina del acaudalado precursor ideológico de la independencia del Perú, don José Baquíjano y Carrillo, conde de Vista Florida, quien tenía su mansión en la actual calle de Baquíjano, sobre el jirón de la Unión.

Hubiese sido muy bueno tener una lista de los inquilinos antes y después de los Grau. Hace ya unos buenos años me acerqué al fundo Pando en San Miguel, sede de la Pontificia Universidad Católica, y el jefe del Departamento de Bienes Inmuebles, ingeniero Cisneros Arata, me dijo que lamentablemente no existía esa relación. Sin embargo, tuvimos la suerte de conversar con la señora Rosario



Ingunza Simonetti, esposa de un médico trujillano que había vivido con sus padres en la casa durante 30 años. Se trata del doctor Álvaro Porturas Plaza, a quien atendimos en la Casa Grau en más de dos oportunidades, ya fallecido hace unos pocos años. La familia del doctor Porturas, quien nació en 1926, trasladó su hogar de Trujillo a Lima en 1931, cuando él tenía 5 años. En Lima alquilaron, a la familia De Osma, el inmueble del jirón Huancavelica 170, segundo piso, donde permanecieron 30 años, hasta 1961, cuando se mudaron a otra casa en la cuadra 41 de la avenida Arequipa, en Miraflores. Lo curioso de estos señores inquilinos es que nadie les informó jamás que el inmueble había sido también la casa del almirante. Cuando el doctor Porturas visitaba la Casa Grau, lo hacía con mucha unción y respeto, naturalmente.

Qué sugiere ser la Casa Grau de Lima

La Casa Grau tiene una delicada y suprema razón de existir.

Es no solo la casa del héroe máximo del Perú, el llamado Peruano del Milenio que todos conocemos, sino es el ser humano, hecho en el Perú, lo que ha dado como resultado que su casa irradie a los visitantes todos los valores con los que este hombre nació y puso en práctica a lo largo de su corta existencia de 45 años.

Grau representa la honradez, el desprendimiento, el amor al prójimo, el trabajo, la profesionalidad, el talento, el respeto, la cercanía a su religión católica, el amor a su esposa e hijos. Precisamente, es de la Casa Grau de donde salen todos estos ejemplos de vida.

Si visitar la Casa Grau es un auténtico viaje al pasado, es también el mensaje que damos, como anfitriones, a los visitantes del museo, ya que proviene del ser humano que la habitó.

Para finalizar, no podemos dejar de transcribir lo que dice la placa de inauguración de la segunda planta, que fue redactada por los benefactores de la casa en 1984. Dice así:

> Esta casa, de propiedad de la Pontificia Universidad Católica del Perú, ha sido cedida en uso al Ministerio de Marina para ser destinada a Casa Museo, expresiva del ambiente en la cual vivieran el Gran Almirante Miguel Grau y su familia. Se denomina Casa Grau, a fin de reiterar el testimonio de gratitud del país al héroe de Angamos y reafirmar el espíritu nacional que él encarna.
>
> Su restauración ha sido realizada por el Ministerio de Marina.
>
> Lima, 27 de julio de 1984
>
> Día y año del sesquicentenario del nacimiento del héroe





El helicóptero como elemento aeronaval embarcado

Capitán de navío César Adolfo Angulo Rebaza
Graduado de la Escuela Naval del Perú en 1989 como Alférez de Fragata. Es Aviador Naval y Piloto de helicóptero marítimo desde 1993, calificado en Ingeniería Aeronáutica, con cursos BAEM, COEM-ESFAP y Alto Mando. Magíster en Ingeniería Aeronáutica, Magister en Administración y candidato a Doctor en Ingeniería Industrial. Jefe del Proyecto Super Seasprite SH-2G desde 2012.



RESUMEN
En el presente artículo se exponen los importantes parámetros a considerar en la selección de helicópteros embarcados del tipo marítimos multipropósito (HMM), que conformarán el sistema de armas integrado al buque portahelicópteros desde el cual operará. Las ideas expuestas corresponden a la experiencia personal en operaciones multinacionales y evaluaciones realizadas para el proceso de selección de este tipo de helicópteros, a la importante información y las lecciones aprendidas durante los entrenamientos con marinas importantes del mundo, que resultaron fundamentales para la elección del diseño y construcción del binomio buque-helicóptero.

PALABRAS CLAVE
Helicóptero marítimo embarcado, Elane, portahelicópteros, fragata misilera, west.

ABSTRACT
This article talks about the important parameters that needs considered in the selection of embarked multipurpose maritime helicopters (HMM), as part of the integrated weapons system of the ship from which they will operate. The ideas presented correspond to the experience of personnel from multinational operations and evaluations made for the selection process of this type of helicopters, and the important information obtained from the lessons learned from training with important navies in the world, which are fundamental for the decision of the design and construction of the ship-helicopter binomial.

KEYWORDS
Maritime Helicopter on Board, Elane, Helicopter Carrier, Missile Frigate, GKN-Westland Lynx.

Introducción

Un helicóptero marítimo embarcado resulta ser tácticamente un elemento aeronaval embarcado (ELANE) y forma parte de un sistema integrado de una unidad naval para el cumplimiento de las tareas específicas constitutivas de la misión asignada, que cuenta a bordo con facilidades de hangar y mantenimiento. Por lo tanto, la elección de un helicóptero marítimo multipropósito (HMM) siempre exigirá un difícil proceso comparativo relativo a sus características, como el tamaño, la autonomía, el impacto sobre el buque desde el que operará, el tipo de armamento y sensores con los que será dotado y, naturalmente, los costos de adquisición, operación y mantenimiento.

• Artículo recibido el 12 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 2 de agosto de 2018

La gran variedad de plataformas portahelicópteros nos demuestra la diversidad de misiones que pueden ser atribuibles a los helicópteros marítimos HMM en operaciones desde unidades de superficie, como guerra antisubmarina (GAS/ASW), guerra antisuperficie (GASuP/ASuW), guerra anfibia, reconocimiento y patrullaje, transporte de personal y material, reabastecimiento vertical (Vertrep), búsqueda y salvamento en tiempo de paz (SAR) o en combate (CSAR), evacuación aeromédica (Medevac), desastres naturales o situaciones de catástrofe, ayuda humanitaria, lucha con el tráfico ilícito de drogas e instrucción.

Siendo tan diversas las misiones que se asignan a los helicópteros HMM embarcados, es necesario optar por la especialización en un conjunto limitado de misiones que permita disminuir el tamaño del helicóptero, o en su defecto elegir dentro de misiones variadas y combinadas en una única plataforma aeronaval, lo que implica necesariamente aeronaves más grandes y de mayor *performance*, que generan mayores costos de operación y mantenimiento.

Tendencias

En la selección del binomio "buque-helicóptero", es importante considerar la cadena logística que se podrá satisfacer. Hoy la tendencia es emplear helicópteros mediano-ligeros HMM, que puedan realizar misiones gracias al concepto LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System), con el objetivo de explorar fuera de los límites del alcance de radar y sonar de una flota naval.

En el caso de la nuestra Marina, al existir la posibilidad de operar en buques multirrol de categorías a partir de las 2500 toneladas, es la mejor opción proveer la explotación en el mar de un programa de tendencia LAMPS como la del SH-2G Super Seasprite, que podrá cumplir con los requerimientos operacionales y adaptarse a eventuales modernizaciones.

Generalidades

Los ELANE actúan como el brazo extendido de la unidad naval y forman parte de su sistema de armas integrado para complementar sus capacidades, lo que genera que, con la facilidad que provee la modernidad de la ingeniería aeronáutica y de los sensores, les permita a estos helicópteros capacidades marítimas multirrol (HMM).



Fragata *Carvajal*. Intranel Naval 2018.

Excluyendo a los portaaviones, portahelicópteros y cruceros al servicio de un número reducido de Marinas, la gran mayoría de los helicópteros marítimos son embarcados como ELANE en un espectro de buques comprendido entre corbetas de menos de 1000 toneladas y destructores de más de 6000 toneladas. Es el caso de nuestras fragatas misileras de 2500 toneladas, que consideran un helicóptero HMM a bordo como parte de su sistema de armas integrado.

Dentro de esta variedad de diseños, se encuentran distintos tipos de buque, como los patrulleros oceánicos (OPV) de diferente tonelaje, los buques escolta, los buques anfibios, los logísticos y los hidrográficos-científicos. Las nuevas tendencias apuntan a la construcción y operación de buques multipropósito que sirvan como unidades de apoyo logístico y reaccionen ante cualquier situación de desastre en ayuda de la población, como pueden hacerlo los buques anfibios del tipo LPD y LSD de tamaños entre 10 000 y 20 000 toneladas de desplazamiento, capaces de embarcar hasta seis helicópteros. Es el caso de nuestros buques recientemente construidos, el BAP *Pisco* (LPD) y su gemelo en construcción, con 7300 toneladas y capacidad de llevar tres helicópteros a bordo.



Buque Multiproposito BAP *Pisco. Revista Naval* Nro. 1 - 2018.

Categorías de los helicópteros embarcados

Encontramos diferentes formas de categorizar a estas aeronaves, pero en el caso del binomio buque-helicóptero, es más aplicables hacerlo de acuerdo con su dimensión y capacidad de carga.

I. Helicópteros ligeros

Los helicópteros ligeros (carga hasta tres toneladas y 7 PAX) se prestan a casi cualquier tipo de misión, con las inherentes limitaciones derivadas de su tamaño. Son los más indicados para instrucción y tareas utilitarias de pequeña entidad. Sustituyen a otros tipos de helicópteros de mayores tamaños y, por consiguiente, más onerosos.



Operativo Multinacional Unitas "Colombia-Caribe 2005".

Pueden efectuar misiones ASW, aunque sin sonar de profundidad variable, y con un número limitado de torpedos o cargas de profundidad. Los helicópteros ligeros fueron usados en ataque antisubmarino y en apoyo y cooperación con el buque controlador, que lo orienta hacia el objetivo.

En ocasiones a estos helicópteros los equipan con sensores de anomalías magnéticas. Su eficacia ASuW es mayor que la ASW. Puede guiar misiles antibuque disparados en modalidad (OTHT) transhorizonte por su buque controlador o por buques aliados. También son capaces de lanzar sus propios misiles ligeros antibuque, que, aunque solo provocan daños limitados a un buque grande, pueden ocasionar grandes reparaciones y necesidad de auxilio externo, situación que podría ser aprovechada para un nuevo ataque. Puede ser letal en el caso de buques pequeños como corbetas, lanchas rápidas, dragaminas o lanchones de desembarco. Su utilidad para guerra anfibia está limitada a tareas de poca envergadura, como la inserción-extracción de operadores especiales, apoyo de fuego ligero, observación, Medevac y operaciones SAR en la mar. Puede operar desde un espectro mayor de plataformas portahelicópteros navales.

Para misiones de policía marítima y vigilancia, algunos de estos helicópteros presentan un ratio de costo-tamaño-eficacia que los convierte en ideales para actuar desde pequeños buques y efectuar patrulla marítima, asistencia a la navegación mercante, inserción de equipos de abordaje (MIO), interceptación del tráfico de drogas o lucha contra el terrorismo; todo esto con costos de operación bastante bajos. Por esta razón, algunas armadas embarcan en sus buques helicópteros ligeros en paralelo con helicópteros más grandes, para utilizarlos en tareas menores, con menores costos de operación, sin provocar problemas de espacio. Estos helicópteros pueden ser embarcados desde buques tipo corbeta.

Dentro de esta categoría se destaca el modelo Eurocopter Fennec (AS-555SN), usado por Argentina, Australia, Brasil y Colombia. Las marinas de Argentina, Brasil y Colombia emplean sus versiones AS-555SN en tareas ASW con un torpedo ligero o cargas de profundidad y ASuW guiando a misiles Exocet disparados por sus buques controladores. También en esta categoría se encuentran el Agusta A109, Aerospatiale Alouette III, Bell 204/6, EC Ecureil/ Fennec, Boeing MD-500, Boeing MD900 Explorer, EC BO-105, entre otrost.

II. Helicópteros medios-ligeros

Estos helicópteros (carga de cuatro a ocho toneladas y hasta 14 PAX) son bastante más capaces que los ligeros, dado que un pequeño crecimiento de tamaño es suficiente para permitir la instalación de sonares arriables, sistemas acústicos de sonoboyas, dos o más torpedos, y misiles antibuque. Su mayor autonomía les permite no solo rentabilizar mejor la capacidad de armamento y sensores, sino sobre todo alcanzar un elevado grado de independencia en relación con el buque base.

En esta categoría se encuentran aeronaves con un grado importante de multifuncionalidad, como los GKN-Westland WildCat y Super Lynx, el Venom Bell UY-1Y (helicóptero naval exclusivo de los Marines Corp.) y el Kaman Super Seasprite SH-2G, los cuales constituyen medios de primera línea.



EAN-21 Fuerza de Aviacion Naval.



Autor:Cpl. Bobby J. Gonzalez.
Crédito:*U.S. Marines.*

Por esta razón, los helicópteros de este tipo han sido los más frecuentes a bordo de fragatas, desde la década de 1970, lo que se explica por el hecho de operar en buques a partir de las 1500 toneladas y de tener una relación costo-eficacia muy favorable. Por ello, también son embarcados en patrulleros oceánicas y utilizados en apoyo de operaciones anfibias (OES) desde a bordo.

Dentro de esta categoría, destacamos los siguientes modelos:



Agusta-Westland en propuesta para proceso selección aeronaves HMM (2013)

GKN-Westland Lynx: es el helicóptero naval más común en las Marinas europeas. Desde su aparición, a finales de los años setenta, fue la principal referencia entre los helicópteros para buques de guerra de pequeño tamaño. Está en servicio en siete países europeos y fue seleccionado también por Argentina, Brasil, Corea del Sur, Malasia, Tailandia, Nigeria y Sudáfrica. Es una aeronave potente y extremadamente maniobrable, con una buena autonomía y capacidad de carga. Teniendo en cuenta sus dimensiones, puede ser equipado con sonar arriable, radar de 360º, FLIR o cámara térmica infrarroja (EOIR), y ser armado con dos torpedos ligeros o misiles antibuque Sea Skua, Penguin y AS-12. Su variante más reciente es el Super Lynx SL-300, con turbinas LHTEC CTS800, bastante más potentes.

Agusta-Westland AW-159 WildCat: es una aeronave de última generación, exigida por la Armada Británica como reemplazo de sus helicópteros Westland Lynx de su Marina Real desde 2009, y cuyas entregas se retrasaron hasta 2018. Estos HMM podrán cubrir misiones de ASW y ASuW. Han sido seleccionados

también por armadas como Corea del Sur, que realizó un pedido de ocho de estos helicópteros HMM y que superó en la selección a los famosos Seahawk SH-60R.



Agusta-Westland en propuesta para proceso selección aeronaves HMM (2013)

El helicóptero AW-159 concibe un diseño de aviónica, sensores y sistemas defensivos vanguardista, y está basado en el exitoso Westland Super Lynx. Es operado por dos pilotos y puede llevar de siete a nueve pasajeros. Es propulsado por dos motores Rolls-Royce/Honeywell de turbo-eje LHTEC CTS800-4N de 1361 SHP cada uno. Puede transportar, entre otras armas, misiles multifuncionales aire-superficie, dos torpedos Sting Ray, cargas de profundidad y operar con una ametralladora montada poderosa de 12,7 mm, dependiendo de su misión. La única aeronave mediano-ligera que puede hacerle competencia en *performances* y vanguardismo es el Super Seasprite SH-2G, en sus versiones (I) y (P2).

El Kaman SH-2G Super Seasprite: es un helicóptero sumamente potente, capaz de mantener vuelo con un solo motor sin sobreexigir la máquina. Es muy maniobrable, con una buena autonomía y capacidad de carga, teniendo en cuenta sus dimensiones. Asimismo, tiene la capacidad de portar tanques auxiliares, que le suman hasta dos horas de vuelo a su autonomía con sus tanques principales, lo que amplía su rango de alcance y capacidad de mantenerse en el área. La principal característica diferencial en su evolución del Seasprite al Super Seasprite es el aumento de la potencia de sus motores (1473 SHP cada uno) y el empleo de material compuesto en su diseño, incluido su constante *upgrade* de sus sistemas de armas y misiones.

Los helicópteros SH-2G son utilizados por armadas como Nueva Zelanda, Polonia, Egipto y el Perú. En el caso de Polonia y Egipto, los helicópteros son usados principalmente para la misiones ASW, por su capacidad de cargar torpedos, mientras que en el caso de Nueva Zelanda los helicópteros SH-2G de la versión I presentan su principal arma aeronaval ofensiva al su helicópteros HMM con capacidad de portar misiles Penguin MK-II, y han venido siendo

utilizados en operaciones conjuntas de la OTAN durante los últimos 15 años.



http://www.webinfomil.com/2018/04/la-marina-de-guerra-del-peru-incorpora.html

Los helicópteros SH-2G pueden ser equipados con sonar arriable, sistema acústico de sonoboyas, radar, FLIR, sistemas de guerra electrónica (ESM), contramedidas Chaff y Flare, armados con dos torpedos ligeros o dos misiles antibuque, para cumplir misiones de exploración marítima, ASW, ASuW, Vertrep, SAR, MIO y operaciones en desastres y ayuda humanitaria. En todas estas acciones, es deseable el empleo de equipos de visión nocturna (NVD), puesto que de lo contrario no se aprovecharía la ventaja tecnológica y la full capacidad NVD de estos helicópteros HMM.

En el caso del Perú, los helicópteros HMM AB-212 ASW se encuentra en pleno reemplazo como parte del sistema de armas integrado a bordo (han operado con las fragatas misileras durante casi 40 años) por los Super Seasprite SH-2G (PE), como los nuevos helicópteros HMM embarcados a bordo de nuestras fragatas misileras. Han sido adquiridos con modernos sensores y capacidades que mejoraran las capacidades de la uerza de superficie. En esta categoría también se encuentran modelos como los Bell 205/212/412, EC Dauphin 2/ Panther, Hindustan HAL y PZL W-3 Sokol. Entre otros.

III. Helicópteros medios

Los helicópteros medios (carga de 9-12 toneladas y hasta 26 PAX) tienen esencialmente las mismas características que los anteriores, con capacidades de combate semejantes y mayor autonomía. La mejoría más notoria en términos de armamento es la capacidad de algunos modelos (singularmente el tradicional Sikorsky SH-3 Sea King y el Eurocopter Cougar) para portar misiles antibuque de largo alcance, como el Exocet. Estos helicópteros son usados en buques de combate a partir de las 3000 toneladas.



https://www.infodefensa.com/latam/2018/04/20/noticia-ultima-venta-mexico-millones.html

El Sikorsky SH-60 Sea Hawk: si el Lynx es el helicóptero de fragata más frecuente en las Marinas europeas y de inspiración europea, el SH-60 Sea Hawk es su correspondiente norteamericano. También se encuentra en Marinas de inspiración norteamericana, principalmente las equipadas con fragatas del tipo Oliver Hazard Perry. El SH-60 Sea Hawk es el sucesor del Kaman SH-2 Seasprite, de menor tamaño y potencia, como helicóptero para buques tipo fragata y destructor, con las prestaciones del Sikorsky H-3 Sea King al que también sustituye, pero con una cabina bastante más pequeña. El SH-2 Seasprite fue usado por la US Navy como plataforma aeronaval, con equipamiento y aviónica para misiones de guerra marítima como un Light Airborne Multi-Purpose System (LAMPS) Mark I, con capacidad secundaria para misiones SAR. Sin embargo, los avances en la tecnología llevaron a la evolución del equipamiento hacia la versión LAMPS Mark II, que exigía un helicóptero más grande como para portar este equipamiento requerido por la US Navy, por lo que a principios de 1978 se seleccionó el diseño Sikorsky designado SH-60B Seahawk. La constante evolución de los sistemas de armas y misiones integrados hacen que estas versiones LAMPS puedan ser conceptualizadas ahora para helicópteros medios-ligeros, como los Super Seasprite SH-2G, en sus versiones para el Perú y Nueva Zelanda, y los AW-159 WilCat y SL-300 Super Lynx.



https://en.wikipedia.org/wiki/NHIndustries_NH90

El NH Industries NH-90 (NFH): es el resultado de un proyecto conjunto que reunió a las industrias de Alemania, Francia, Holanda, Italia y Portugal. El NH-90 es un helicóptero HMM vanguardista, al combinar una concepción furtiva, aviónica digital multimisión, utilización extensiva de

materiales compuestos, y una rampa trasera; todo ello en un helicóptero de 10 toneladas capaz de operar a partir de fragatas. Es la competencia marítima del helicóptero HMM del EH-101 anglo-italiano. Puede llevar a bordo prácticamente todo lo que un HMM requiere llevar, incluyendo misiles antibuque de largo alcance como los Exocet o Harpoon para las Armadas de Alemania, Francia, Italia, Holanda, mientras que para Suecia es una versión multimisión con capacidad marítima. También encontramos el EC Cougar, Kamov Helix, Sikorsky SH-3 Sea King y Sikorsky S-92.

IV. Helicópteros medios-pesados

Los helicópteros medios-pesados (carga de 12-19 toneladas y hasta 34 PAX), en comparación con los anteriores, abandonan la multifuncionalidad y se concentran en las misiones en las que su mayor capacidad de transporte y autonomía son importantes. No disponen de capacidad de combate naval. Son helicópteros especializados en misiones anfibias, de transporte de personal y material (incluyendo pequeños vehículos en su interior), de SAR/CSAR, y son la primera categoría verdaderamente capaz de combatir minas navales. Es el caso de los Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight, uno de los principales helicópteros en servicio en los Marines de Estados Unidos, y también usado por Canadá.



https://www.google.com.pe/search?q=chinook&rlztransporte depersonal y material

En términos de polivalencia, la excepción en esta clase de aeronaves es el ítalo-británico HMM EH-101, que se puede considerar como el HMM más capaz en servicio en el mundo, por su combinación de capacidades de combate, autonomía, transporte y



https://en.wikipedia.org/wiki/AgustaWestland_AW101

capacidad de operar a partir de buques del tipo fragata (algo que en este modelo también constituye la excepción en relación a otros helicópteros de esta categoría). En lo que respecta a la capacidad de combate, inauguró el concepto de "fragata voladora" y es totalmente autónomo del buque base. En esta categoría también se encuentran modelos como el CH-148 Cyclone, Agusta/Westland EH101, Mil Mi-17, Aerospatiale Super Frelon y Mil Mi-38.

V. Helicópteros pesados

Finalmente, los mayores entre los más grandes. Los helicópteros pesados (carga más de 20 toneladas y más de 36 PAX) solo se encuentran embarcados permanentemente a bordo de buques anfibios. Pueden ser recibidos por algunos buques auxiliares de gran tamaño.



http://www.pictaero.com/en/pictures/picture,33397

Destacan en misiones anfibias, de transporte de gran cantidad de hombres y carga (incluyendo vehículos en su interior), que pueden hacer a grandes distancias. Probados en combate por los Marines Corp., con sus Sikorsky CH-53E Super Stallion para desembarcar en Afganistán, tras partir desde buques situados en el mar de Arabia, y más recientemente en misiones de implantación de la paz en Medio Oriente. También destacan el Boeing CH-47 Chinook, y los Bell/Boeing V-22 Osprey.

El tamaño y sus capacidades operativas requeridas

Si bien los avances tecnológicos permiten asimilar más y mejores capacidades en cada vez menores volúmenes, el tamaño de los helicópteros continúa siendo un factor determinante según el tipo de misión, en el cual debe considerarse el tipo de buque con los que se pretende operar. Su mayor tamaño, su autonomía y su mayor velocidad les permiten cubrir un área mayor, portando más y mejor armamento, sensores y otros equipamientos, lo que aumenta sus capacidades. Definitivamente, mejoran la flexibilidad logística para las fuerzas de desembarco.

Mientras más grande el helicóptero, surge la exigencia de buques proporcionalmente mayores, con un número menor de aeronaves que pueden ser embarcadas, y ello vuelve más exigente y costosa la cadena logística (adquisición, operación y mantenimiento), por ser más onerosa su respectiva hora de vuelo. Una eventual pérdida o baja de una aeronave tiene un impacto mayor en la disponibilidad de toda la flota.

La reducción del tamaño representa ventajas y desventajas proporcionalmente inversas. Helicópteros HMM más pequeños representan blancos más difíciles de detectar, así como más fácilmente transportables por vía aérea o en buques mercantes, en el caso de intervenciones expedicionarias. La cadena logística de un helicóptero HMM pesado podría costar el doble que la un helicóptero HMM medio ligero, lo cual es importante de considerar para Marinas pequeñas y de poco presupuesto para misiones de alcances marítimos. Ponderar la calidad versus la cantidad siempre debe ser evaluado según cada misión. Cuanto mayor es el tamaño, mayor es la multifuncionalidad del aparato, aunque en perjuicio de la interoperabilidad entre buques.

Aunque no es motivo de esta disertación, se debe considerar el creciente auge de los vehículos no tripulados (UAV), que son operados como sistemas integrados (UAS) con capacidad de despegue vertical. Aunque los UAS son bastante útiles para una serie de misiones, es aún una duda el que sean considerados para ser verdaderamente una alternativa a los helicópteros HMM.



https://es.wikipedia.org/wiki/2009/Northrop_Grumman_MQ-8_Fire_Scout

Conclusiones para un helicóptero embarcado como Elane

La diversidad de modelos y capacidades resalta como la conclusión más importante al evaluar y seleccionar un buque para equipar a una Marina. Lo mejor es priorizar, según las capacidades requeridas, la selección del helicóptero HMM que conformará el sistema integrado de la unidad naval. Tras realizar esta selección, se debe iniciar la concepción del buque, incluidos los

equipamientos principales como los sensores y lanzadores de misiles.



https://www.naval-technology.com/news/newskaman-negotiate-sh-2gi-helicopter-sale-new-zealand/

Es evidente ahora que los costos dependen cada vez menos de su tamaño y más de su equipamiento, principalmente armamento y sensores (cada vez más pequeños). Sin embargo, persiste la tendencia de algunas Marinas, según la visión de sus países, con respecto al aérea de influencia y responsabilidad marítima, de optar por buques cada vez más grandes, equipados con helicópteros HMM también cada vez mayores y más capaces, o, en el caso de otras Marinas, por buques de menor tonelaje pero con helicópteros HMM de menor tamaño y similar *performance*; esto posibilitado por la sofisticación que ahora es posible en los sistemas de armas y misiones, orientados a la versión LAMPS. Por esta razón, las dimensiones de los buques y las de los helicópteros HMM deben guardar una relación equilibrada.

Recomendaciones relevantes

De acuerdo con la experiencia de varias décadas de uso de helicópteros HMM embarcados, con relevante permanencia a bordo de buques portahelicópteros, se pueden aceptar algunas reglas y tipos de buque que derivan de estas:

a. Los buques con helicópteros embarcados (hangarado) comienzan en el nivel de las 1500 toneladas de desplazamiento y con esloras de 80-90 metros, suficientes para acomodar una cubierta y un hangar telescópico para un helicóptero



https://www.naval-technology.com/news/newskaman-negotiate-SH-2G-helicopter-sale-new-zealand/

ligero o medio-ligero, limitado para condiciones climáticas o a estados de mar favorables. Puede obtener una total libertad de acción. Son aconsejables con buques de 2000 toneladas, que puedan llevar a bordo helicópteros ligeros o mediano-ligeros.

b. Para Marinas que deseen participar en operaciones de responsabilidad OTAN que generalmente encuentran condiciones de mar exigentes, podrían planear disponer de un helicóptero HMM Super Seasprite o Sea Hawk, en una plataforma deseable de 3000 toneladas (fragata ligera), como las Leander británicas, la fragatas de patrulla Floréal francesas, o la opción escogida por la Marina japonesa con sus destructores Hatsuyuki, que operan en mares exigentes. En este orden de ideas es importante considerar la forma en el que el helicóptero deberá ingresar a hangar a bordo (con palas plegadas o no), debido a los tiempos de colocación de la aeronave en cubierta para iniciar operaciones e ingreso a hangar al termino de estas. Si se requiere operar con HMM de mayor tamaño, como los SH-3D Sea King o el reciente EH-101 Merlin, es deseable considerar un buque con más de 4000 toneladas, como los Asagiri japoneses, Type 23 británicos y Halifax canadienses.

Finalmente, en la selección del binomio buque-helicóptero, es importante considerar la cadena logística que se podrá satisfacer, puesto que un solo helicóptero no puede estar en dos áreas marítimas al mismo tiempo. Si bien en la década de 1990 la tendencia fue dotar a los buques portahelicópteros con solo un helicóptero, hoy la tendencia se revierte al uso de helicópteros mediano-ligeros HMM, que puedan realizar misiones gracias al concepto LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System), con el objetivo de explorar fuera de los límites del alcance de radar y sonar de una flota, con la capacidad de atacar directamente con torpedos o misiles según la misión, o indirectamente mediante disparos OTH-T de forma coordinada. Ha quedado demostrada la capacidad de equipar helicópteros ligeros-medios de concepto LAMP, que les permite cubrir un amplio espectro de misiones en Marinas alrededor del mundo de cualquier dimensión.

Para el caso de nuestra Marina, existe la posibilidad de operar en buques de categorías a partir de las 2500 toneladas, con la posibilidad de que se conciban unidades navales multirrol que mantengan una relación costo-eficacia muy favorable. Es la mejor opción proveer la explotación en el mar del programa de tendencia LAMPS SH-2G Super Seasprite para reemplazar al programa de aeronaves HMM AB-212 ASW. Este sofisticado programa de helicópteros HMM

podrá cumplir con los requerimientos operacionales y adaptarse a eventuales modernizaciones, ya que cuenta con un sofisticado diseño de sistema de armas y misiones integrado, hecho particularmente para cumplir con la misión principal de la institución.



Fuente propia, sustento proyecto helicópteros HMM embarcados-2016

Bibliografía

- AGUSTA WESTLAND. Catálogos comerciales. 2013.
- BELL TEXTRON. Catálogos comerciales. 2013.
- EUROCOPTER. Catálogos comerciales. 2013.
- GUNSTON, Bill y SPICK, Mike. *s Fighting Helicopters*. Londres: Editorial Salamander. 1986.
- *JANE'S DE AERONAVES*. Ediciones de 2010-2013.
- KAMAN AEROSPACE. Catálogos comerciales. 2012.
- *NAVAL FORCES*. Ediciones de 2013.
- *NAVY INTERNATIONAL*. Vol. 166, nro. 10. Diciembre de 2011.
- *TECNOLOGÍA MILITAR*. Ediciones de 2005.
- WIKIPEDIA. Helicópteros militares navales. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Helicópteros_militares_navales
- ZONA MILITAR. El helicóptero naval embarcado. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.zona-militar.com/foros/el-helicoptero-naval-embarcado


LA REPUBLICA DEL PERU
MIGUEL GRAU
EL PERUANO DEL SIGLO

Algunas reflexiones sobre la vida de Miguel Grau

Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña
Director del Museo Naval. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Centro de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.



RESUMEN
El texto se remonta a los años de la niñez y juventud del máximo héroe de nuestra república, y luego reflexiona sobre su vida antes de ingresar a la Armada Peruana, incidiendo en algunos de sus principales hábitos: el respeto, la lealtad, la sed constante por la superación personal y la búsqueda del conocimiento autodidacta.

PALABRAS CLAVE
Piura, Juan Manuel Grau y Berrío, Luisa Seminario del Castillo, Manuel Francisco Herrera, Fernando Velarde.

ABSTRACT
The text goes back to the years of childhood and youth of our Republic maximum hero, and then deliberates over his life before entering the Peruvian Navy, incising in some of the main habits: the respect, loyalty, constant thirst for the personal self-improvement and the search for self-educated knowledge.

KEYWORDS
Piura, Juan Manuel Grau y Berrío, Luisa Seminario del Castillo, Manuel Francisco Herrera, Fernando Velarde.

El solar piurano que albergó a la distinguida familia Seminario, en una de cuyas habitaciones nació Miguel Grau, engendra en el pecho de cualquier peruano de bien sentimientos de patriotismo, orgullo y nostalgia. No escapo a esta caracterización.

Los padres de Grau fueron el teniente coronel don Juan Manuel Grau y Berrío y doña Luisa Seminario del Castillo. Tuvo tres hermanos enteros, dos mayores y una hermana menor que él, así como cuatro medios hermanos.

La imagen paterna fue sustantiva en la vida de Grau. Su padre era oriundo de Cartagena de Indias y llegó al Perú en 1822 para colaborar con nuestra independencia.

Valor no le faltaba a su padre. Había luchado desde 1811 contra los españoles en su país natal, la Gran Colombia, y en el Perú, su patria adoptiva, como él mismo anotó en su foja de servicios, estuvo a órdenes del genial Sucre en la segunda expedición a los puertos intermedios en 1823. Luego tuvo la honra de participar en las campañas de Junín y Ayacucho, que nos dieron la independencia.

• Artículo recibido el 5 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 3 de agosto de 2018

Durante la guerra contra la Gran Colombia, estuvo al lado de los peruanos y fue uno de los que verificó la captura de Guayaquil. Se retiró del Ejército tras la revolución del general Gamarra contra el mariscal La Mar. Entonces radicó entre Paita y Piura, donde pasó casi toda la década de 1830.

Amenazado el Perú por la guerra contra Bolivia y la invasión de los departamentos del sur, regresó al servicio activo a principios de 1842, tras ofrecer desde Piura sus servicios al vicepresidente, general La Fuente. Poco después fue destinado a Ayacucho, pero en noviembre de ese año el general Francisco Vidal lo nombró vista de aduana del puerto de Paita, por lo que el teniente coronel Grau retornó al encuentro de sus hijos.

El tiempo de la niñez de Miguel Grau coincide con la presencia de su padre en Piura y su inicial actividad como vista de aduana en Paita.

Poco se conoce de estos primeros años. Solo nos queda suponer que vivió algún tiempo en el solar y luego en Paita. Es de público conocimiento que se embarcó por primera vez en el velero mercante *Tescua* en marzo de 1843, cuando era aún un niño de 8 años y medio.

Una de las preguntas más difíciles de responder sobre la vida de nuestro héroe se relaciona con ese episodio. ¿Por qué se decidió que se embarcara a tan temprana edad?

Uno de los más importantes biógrafos de Miguel Grau, Geraldo Arosemena Garland, señaló que consiguió el permiso de su padre debido a su precoz insistencia. Cierto es que grandes veleros arribaban a las playas de Paita del siglo XIX, que se hizo famosa por ser la primera recalada de quienes venían de Guayaquil y Panamá, puerto de grandes balleneros y modestos pescadores. El lugar debía despertar las más fantásticas ilusiones en los niños como Grau.

Se ha deslindado la posibilidad de que los padres de Grau y su hermano mayor Enrique decidiesen embarcarlos para alejarlos de su entorno. No doy crédito a esta versión que para mí resulta antojadiza y sin fundamento. Probablemente lo que hoy se ve como una decisión extrema tenga otras aristas que le den explicación.

El doctor José Agustín de la Puente y Candamo, en su erudita biografía sobre Miguel Grau publicada en 2003, intuye que la respuesta se encuentra en las carencias del padre para criar a Grau y sus hermanos. Pese a tener un trabajo del Estado, ¿cuán estable podía ser? ¿Podía Juan Manuel Grau cumplir su rol de proveedor tal como se estilaba en esa época?

Para analizar la posible respuesta, permítanme recordarles cuál era la situación del Perú durante la niñez de Miguel Grau.

El estado de guerra e inestabilidad económica que se vivió en el país comenzó en la década de 1810, cuando las tropas virreinales que luchaban en Sudamérica provenían principalmente de nuestra patria. Su financiamiento recayó

sobre los comerciantes, hacendados y, en general, todos los que tenían bienes que aportar a la real hacienda.

La independencia desangró al Perú, pero también lo dejó arruinado. Además, trajo como efecto inmediato la llegada incontrolable de bienes producidos en Inglaterra a bajo costo, que arruinó aún más a los obrajes y la incipiente industria nacional, que no podía competir con los bienes fabricados a menor costo en latitudes donde la Revolución Industrial estaba en apogeo.



Busto del Almirante Miguel Grau.

Pero la crisis generalizada no concluyó con la independencia. Después de Ayacucho se instaló el gobierno de Bolívar, de polémico recuerdo para el Perú. Recuérdese la injusta prisión de Guise, la expatriación forzada de cientos de soldados y la persecución de la clase política peruana. Tras la presurosa salida del Libertador a la Gran Colombia, siguió la invasión de nuestro ejército del sur a Bolivia, que hizo abandonar a Sucre y su ejército del Alto Perú, y desconocer la autoridad de Bolívar en Lima. Luego, el Libertador, enfurecido, nos declaró la guerra y con ello se dio inicio a una larga lista de conflictos internos y externos que enlutaron y desestabilizaron económicamente al Perú en los siguientes 15 años.

Entre otros eventos, citaré la revolución de Gamarra contra La Mar en 1829, en plena guerra contra la Gran Colombia, que terminó con la salida del país de La Mar.

Gamarra gobernó con mano férrea de 1829 a 1833, pues su Gobierno estuvo plagado de motines y revueltas que debió debelar junto a su esposa doña Francisca Zubiaga, conocida como la Mariscala por su temple y valentía.

El general Orbegoso, sucesor de Gamarra en 1833, tampoco tuvo un momento de descanso, pues pronto se rebelaron los adeptos de su antecesor.

En ese tiempo nació Miguel Grau.

Derrotadas las fuerzas adeptas de Gamarra, una nueva revuelta estalló en fe-

brero de 1835, cuando el general Salaverry se proclamó presidente mientras Orbegoso estaba en Arequipa. Orbegoso pidió ayuda al presidente de Bolivia para estabilizar el Perú, por lo que el mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz invadió nuestro territorio y derrotó sangrientamente a Salaverry. En 1836, el Perú desapareció como Estado con la invasión boliviana y se dividió en dos países, el estado Norperuano, con Lima como capital, y el estado Surperuano, con capital Cusco. Ambos tenían bandera, moneda y presidente propio. Ellos, junto a Bolivia, conformaron la Confederación Perú-boliviana. El nuevo Estado, de gigantescas proporciones en nuestro continente, suscitó el temor estratégico en Chile ante sus posibilidades económicas y, junto con los peruanos enemigos de la Confederación, le declararon la guerra, que se extendió de 1836 a 1839.

El Perú se vio invadido por tropas extranjeras de diversas banderas. La Confederación fue derrotada en la batalla de Yungay, en Áncash, a principios de 1839. El mariscal Gamarra, que luchó junto a los chilenos para restaurar el Perú al igual que Castilla, Vivanco y muchos otros oficiales peruanos, regresó al poder ese año y trató de ordenar el país bajo un Gobierno conservador. Pero en 1841 se levantó en Arequipa el general Vivanco y se proclamó jefe supremo. Gamarra venció a Vivanco y en octubre de ese año, pensando en reproducir la Confederación esta vez con primacía peruana, invadió Bolivia. Pese a ocupar La Paz, fue derrotado y muerto en la batalla de Ingavi el 18 de noviembre de 1841.

Así, para ahondar nuestros males, tras ser diezmado el Ejército Peruano en Ingavi, los bolivianos invadieron en diciembre de 1841 Puno, Moquegua y Tarapacá.

Con lo mejor de nuestros oficiales prisioneros, la guerra contra Bolivia fue hecha con los restos del Ejército y guerrilleros. Pero fue una guerra corta, pues para junio de 1842 se logró, con gran esfuerzo, desalojar al invasor.

En este tiempo Juan Manuel Grau retornó al servicio activo para luchar contra los bolivianos. Pero al concluir rápidamente el conflicto fue enviado a Paita.

En este tiempo Miguel Grau se embarcó por primera vez.

Poco después estalló nuevamente la guerra civil. El general Vivanco contra el general Castilla se enfrentaron en un cruento conflicto que terminó con la victoria del segundo en julio de 1844, cuando Grau estaba embarcado por segunda vez y tenía 10 años cumplidos.

Cabría preguntarse entonces: ¿cómo se encontraba la economía del Perú y qué futuro vería para sus hijos el teniente coronel Grau?

Se comprende en parte el porqué se decidió el embarque de Miguel Grau a bordo del *Tescua*. Pero resta una pregunta importante: ¿qué tan común era el procedimiento de embarcar niños en los barcos mercantes?

En realidad, no tenemos datos sobre la experiencia peruana embarcando niños en buques mercantes. El de Grau, a falta de estudios, es una referencia aislada y sin contraste local. La experiencia en la principal potencia marítima de aquel entonces, Inglaterra, confirma tal práctica, pero la generalidad de niños británicos embarcados es de 13 a más años e inusual en menores de 10. Los niños se embarcaban para aprender el oficio de marino, comenzando por las prácticas más básicas. Era el modelo de instrucción de la Armada británica y en su Marina mercante.

Cabe recordar que en Paita ya estaba establecida desde 1840 la Escuela Náutica a cargo del teniente segundo Francisco Carrasco, pero los padres de Grau no decidieron por el tipo de educación del modelo español, en aulas, sino que prefirieron el británico, de la escuela del aprendizaje de la práctica.

Entonces, la elección del padre de Grau tiene diversos fundamentos que se explican por la coyuntura social y económica de su tiempo. Pero, insisto, embarcarlo a los 8 años y medio tiene también que ser justificado por algo más. Creo que se trata de un elemento psicológico al cual solo podemos llegar por deducción. La personalidad del niño. A la edad en que Grau se embarcó es casi seguro que un niño promedio de su tiempo aún fuese dependiente de los cuidados emocionales de sus padres, y su conducta, aún en formación, estuviese más orientada a los juegos infantiles que a los oficios de aprendiz de marinero.

Solo una excepción a la regla puede explicarlo. Y Grau es una excepción a la regla. Intuyo que la personalidad del niño Miguel Grau era más desarrollada que la de sus pares. Su madurez emocional debió ser notoria y su capacidad de aprendizaje superior al promedio. Ello explicaría, en última instancia, que se decidiese por embarcarlo a los 8 años y medio. Sus padres confiaron en que podía vencer las dificultades de su temprano aprendizaje marinero. Era una solución para otorgarle una educación práctica en un tiempo donde las carencias económicas eran palpables y la situación del país no parecía mejorar.

Como mencioné, Grau se embarcó en el *Tescua* en marzo de 1843 y se desempeñó como paje de su capitán Manuel Francisco Herrera, quien al parecer era paiteño y no neogranadino como se creía.

Lo que no podían prever los padres de Grau es que el *Tescua* naufragaría en este primer viaje de Grau frente a la isla Gorgona, justo antes de llegar a Buenaventura, que era su destino final. No sabemos exactamente cómo fue el naufragio, cuántos se salvaron ni qué peripecias vivió Grau. Pero lo cierto es que a principios de 1844 Herrera y Grau estaban de regreso en Paita.

Invoco a la imaginación del lector. Grau tiene 9 años y se presenta a sus padres con el capitán Herrera y este le cuenta sus aventuras y desventuras. ¿Qué pasaría hoy si un niño de 9 años narra a sus padres esta historia? Solución actual: psicólogo, terapia, pastillas para dormir y regalos para engreírlo. Solución de



Patio principal de la Casa Grau de Piura

1844: embárquese de nuevo y supere sus pesadillas. ¡Tiemple carácter y vuélvase hombre!
No creo que la relación entre Grau y su padre fuese difícil. Creo que su padre pensó que lo mejor para el futuro de su hijo era continuar embarcado. Y lo embarcó por segunda vez con Herrera en el *Florita*. Feliz decisión, pues la biografía de Grau así lo acredita.
Desde entonces Grau brilló, lentamente, con luz propia.
Navegó primero hacia el Callao y luego a Paita, Buenaventura y Panamá. De regreso a Paita, a fines de 1844, Herrera asumió el mando del Josefina, que se encargaba de llevar el correo entre el Callao y Panamá. La navegación a vela exigía puntualidad y rapidez.
Grau navegó con Herrera hasta 1846 y así relata la experiencia: "Este buque estuvo haciendo el servicio de paquete entre el Callao y Panamá conduciendo la valija de Europa". Y cesó por haberse establecido la línea de vapores.
El dato es importante, porque Grau fue testigo de la lucha entre la vela y el vapor, entre la tradición y la modernidad. La suerte de la vela estaba echada, pero Herrera siguió porfiadamente llevando el correo, tratando de demostrar que podía cumplir con la regularidad que el vapor aseguraba realizaría con mayor eficiencia. Finalmente, la Pacific Steam Navigation Company desplazó a la com-

pañía peruana. Pero la perseverancia de Herrera fue seguramente un ejemplo que Grau aquilató de su primer comandante y que multiplicó en su vida.
A mediados de 1846, ya de regreso en Paita, volvió a sentar plaza en un velero. Esta vez en un ballenero, la fragata norteamericana *Oregon*. Grau dijo: "Permanecí en este buque pescando ballenas 22 meses y he tocado las Marquesas, Sándwich y la Sociedad".
Un año y 10 meses con los pescadores de ballenas norteamericanos deben haber hecho de Grau un rudo marinero. No dudo que más de una vez remó la lancha de los arponeros, desolló el duro cuero de los cetáceos y conoció de cerca los peligros de esta profesión extrema. Pero lo más importante para mí es que el carácter de Grau templó forma como el acero forjado. El libro *Moby Dick*, de Herman Melville, fue publicado en 1851, por lo que es contemporáneo al embarque de Grau. Frente al peligro, el valor del trabajo en equipo y la lealtad debieron quedar anotados en nuestro héroe.
Aquí debió modelar también su espíritu autodidacta. Sediento de conocimientos, su naturaleza lo llevó a aprender, entre otras cosas, el idioma de aquellos pescadores. Allí conoció a la perfección el inglés y la jerga marinera anglosajona.
Grau debió llegar a Paita a fines de 1848 o principios de 1849. Probablemente a mediados de ese año sentó plaza en la fragata *Peruana* y viajó cargando guano a Inglaterra. Pasó por Burdeos y, de regreso, recaló en Río de Janeiro antes de arribar al Callao a mediados de 1850. Fue su primer encuentro con el cabo de Hornos, el Atlántico y con el comercio del guano, aquel que daría inmensa riqueza al Perú.
En setiembre de 1851, se embarcó en el bergantín peruano *Conroy* para llevar carga al Asia. Tocó las islas Sándwich, y en China llegó a la portuguesa Macao y, finalmente, a Hong Kong.
A los 17 años, Miguel Grau se encontraba en la populosa, cosmopolita y exótica ciudad de Hong Kong. Contaba con una más que abundante experiencia marinera. Hablaba castellano e inglés, htabía cruzado el cabo de Hornos, navegado por Europa, América y Asia, tenía amplia experiencia en pesca de ballenas y dominaba el arte de navegar a vela. Con esta hoja de vida, podía encontrar trabajo en cualquier barco mercante del mundo.
En Hong Kong cambió de nave. No regresó al Callao en el bergantín peruano *Conroy*, pues se embarcó en la fragata inglesa *John Adam* y navegó de Hong Kong a San Francisco, California. Allí sentó plaza en la fragata norteamericana *Corsair*, con la que navegó a Singapur y Hong Kong. Luego se embarcó en la fragata *Witchcraft* para hacer un viaje redondo de Hong Kong a Singapur.
No es poca cosa el haber navegado en el *Witchcraft*, pues se trataba de uno de los mejores *clippers* construidos en Estados Unidos, que ostentó varios récords de velocidad. Grau, pues, navegó en uno de los mejores veleros del mundo y se codeó par a par con los marinos de habla anglosajona.



Calm. Francisco Yábar dando su discurso alusivo al natalicio de Miguel Grau Seminario en el Museo Casa Grau de Piura.

Nuevamente en Hong Kong, sentó plaza en la fragata americana Stay Hong, con la que viajó a Nueva York y Boston. En este último puerto se embarcó en la fragata Seabon y navegó a California. Finalmente, regresó al Callao el 23 de julio de 1853, próximo a cumplir 19 años, en la fragata norteamericana Golden Eagle, un clipper de gran tamaño dedicado al comercio con China y el transporte de guano.

En unos 10 años, Grau navegó 102 854 millas, esto es, unas 4,7 veces la vuelta al mundo. Al pisar tierra, nuestro héroe ya no se emocionaba con historias de viejos marinos, de los cuentos de lejanas tierras y peligrosas aventuras. A su corta edad él era la luz entre los jóvenes. Era una historia viviente, un marinero curtido, cosmopolita y poseedor de un conocimiento práctico sin par entre sus colegas. Para ese entonces, el padre de Grau se estableció en Lima y seguramente ya sus dos hijos, Miguel y el mayor, Enrique (nacido en 1831, embarcado también en 1843 como Miguel, y navegante en buques mercantes hasta 1853) tenían decidido ingresar a la Armada Peruana.

Ciertamente los hermanos Grau sabían que tenían un vacío que llenar para tentar el ingreso a la Armada. Poseían una excelente preparación marinera, pero adolecían de una educación formal humanista. Por ello, al menos Miguel Grau, se inscribió en el colegio que regentaba el poeta español Fernando Velarde.

Velarde pertenecía a un círculo intelectual limeño de élite. Estaba casado con una sobrina del que sería futuro presidente don José Balta y fundó un colegio modelo de enseñanza primaria y media. Llegó incluso a publicar un libro de gramática reimpreso varias veces. Fue uno de los máximos exponentes del romanticismo en el Perú y, según la pluma de Ricardo Palma, era el "gran capitán"

de la bohemia limeña. Anotó también el tradicionalista que "no había frescos labios de rosa que no recitasen sus versos, ni estudiante que, leyéndolos, no se sintiese arrebatado de entusiasmo"[1].

Velarde dejó anotado que Miguel Grau fue su alumno. Lamentablemente no hay registro de sus clases, por lo que no sabemos las materias que escogió profundizar. Muchos consideran estos estudios solo como una posibilidad sin refrendo. Para asegurar esta corta y sin duda fructífera etapa estudiantil de Grau, debo mencionar una anécdota personal. Durante mis estudios de Historia tuve la suerte de ser alumno del doctor Oswaldo Holguín, experto en literatura del siglo XIX, y una de sus clases consistió en el análisis de periódicos de ese siglo, justamente de 1854. Para suerte mía, me cupo encontrar una carta entonces desconocida del joven Miguel Grau publicada en el diario *El Comercio*. Documento corto y escueto, se trata de un refrendo a la honestidad y honorabilidad de Fernando Velarde, quien en ese momento veía su honor mancillado por otro personaje de su tiempo. Velarde pidió a tres personas que escribieran sobre él y Grau fue uno de ellos.

Si Velarde era un personaje con múltiples conexiones y de reconocida talla intelectual, ¿por qué escogió a un joven marinero como testigo de su honra? Mi argumento es que sin duda había una relación que los unía, vínculo que debió ser intenso entre maestro y alumno. Es natural que un alumno de gran valía y un maestro de sólidos conocimientos forjen amistad ante la comunidad de virtudes que poseen.

Tiempo después, Velarde dejó el Perú y se estableció en Londres, donde falleció aparentemente a finales de 1880 o inicios de 1881. Poco antes de morir, tuvo conocimiento de la gloriosa suerte de Grau en Angamos y escribió un poema titulado "A Grau", que deja constancia de la personalidad del joven marino que había sido su alumno en 1853 y 1854:

> Es tragedia sublime nuestra vida,
> Precursor muy audaz nuestra esperanza.
> Al festín de la gloria nos convida
> Y al gran ciclón universal nos lanza
>
> ¿Cómo el destino en sus misterios pudo
> Hacer tan grande y tan fugaz tu historia?
> ¡Héroe! Recibe mi postrer saludo
> Es un sollozo de dolor y gloria.

1. DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín. Miguel Grau. Lima: Instituto Peruano de Estudios Histórico-Marítimos. 2003, p. 58

Siendo yo joven desgraciado, errante
Mensajero fugaz de clima en clima;
Fuiste mi alumno férvido y constante
¡Allá en la noble y opulenta Lima!

A pesar de los años que se lanzan
Cuales aves negras al profundo olvido,
Mis recuerdos más íntimos te alcanzan
En la revuelta oscuridad perdido.

Te recuerdo muy bien, meditabundo
Cual las pasiones tempestuosas, tiernas...
Como un viajero que en el fin del mundo
Ve surgir a las vírgenes eternas.

En transportes de júbilo temblabas
Cuando los hechos de numancia oías,
Con Bolívar el grande te exaltabas,
Con Sucre el inmortal te enternecías.

Siempre fue dulce para mí tu nombre,
¡Siempre fue fausta para mí tu estrella!
Es un arcano incomprensible el hombre,
Dios en la muda eternidad le sella.

Nunca fuiste risueño ni elocuente,
Y tu faz pocas veces sonreía,
Pero inspirabas entusiasmo ardiente,
Cariñosa y profunda simpatía[2].

Dejo allí el poema de Velarde, que es extenso y vibrante. Estas estrofas sirven para saber, del antiguo maestro, el recuerdo que guardaba del joven alumno y que, a la luz de su vida marinera, confirma cómo era su personalidad.
Sostengo que Grau fue un autodidacta. La vida le dio la oportunidad para aprender por sí mismo y él tuvo la capacidad de diferenciar entre lo bueno y lo malo. Recuérdese el duro ambiente de su infancia y juventud. La oportunidad, ciertamente, se presenta a todos. La diferencia con Grau es que tenía la semilla de los sólidos principios morales que solo le pudieron dar sus padres y los capitanes con los que sirvió, así como la férrea constancia de construir una vida de hábitos virtuosos, dote de la vida que es difícil de mantener y que Grau supo explotar.

2. VELARDE, Fernando. A Grau. A la gloria del Gran Almirante Miguel Grau. Marina de Guerra del Perú. 2014, pp. 58-59.

Conociendo su juventud, su lejanía del seno familiar y su duro aprendizaje, se comprende, entonces, el cariño con que escribe a su esposa cuando distrae unos minutos del tiempo que dedica a la campaña naval y la vehemencia con que le pide se preocupe por la educación de su prole. Básteme leer una de sus cartas para dar testimonio de su nobleza de espíritu:

> Muy querida esposa:
> Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que va uno a exponerla a cada rato en aras de la patria, en una guerra justa, pero que será sangrienta y prolongada, no quiero salir a campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos; principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente.
> El segundo se contrae a pedirte atiendas con sumo esmero y tenaz vigilancia a la educación de nuestros hijos idolatrados; para lograr este esencial encargo debo avisarte, o mejor dicho recomendarte, que todo lo poco que dejo de fortuna se emplee en darles toda la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles[3].

Imaginémonos, ¿cómo sería nuestra sociedad si cundiese el ejemplo de Grau por el respeto familiar y donde la preocupación de los padres fuese, por sobre todas las cosas, la esmerada educación de sus hijos?
Una vida sustentada en principios morales, una vida llena de hábitos virtuosos y un quehacer público intachable fueron las semillas que Grau sembró en los espíritus de sus hijos, y fueron el modelo de liderazgo que proyectó y proyecta aún en la Armada Peruana y en nuestra sociedad. Si alguna vez alguien dijo que Grau opacaba a otros heroicos marinos, confundió la luz de Grau con el destello enceguecedor de la envidia, pues Grau no opaca a nadie. Su nombre y su figura se mantienen incólumes y se funden en un faro orientador que, lejos de opacar, ilumina el sendero de los peruanos y orienta el rumbo de los marinos. Pero ya es hora de que su ejemplo enceguezca a quienes arruinan nuestra patria viviendo en la deshonra, confundiendo a nuestra juventud al hacerle creer que el vicio, la corrupción y el libertinaje son opciones válidas de vida. En oposición a ellos, una sola palabra: Grau.

Bibliografía

- DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín. Miguel Grau. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.
- VELARDE, Fernando. A la gloria del Gran Almirante Miguel Grau. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1995.

3. DE LA PUENTE Y CANDAMO, op. cit., pp. 267-269.





IV SIMPOSIO INTERNACIONAL

DE SEGURIDAD Y DEFENSA

PERÚ 2018

"Políticas de Seguridad y Defensa:
De la visión estratégica a la aplicación marítima"

Del 21 al 24 de Agosto

Hotel LOS DELFINES

Organizan

IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa



Contralmirante Carlos Ricardo Túpac-Yupanqui Bromberg

En enero de 1989 se graduó en la Escuela Naval como alférez de fragata. Es calificado en Guerra de Superficie y en Electrónica y Comunicaciones. Ha realizado varios cursos: Inteligencia, Curso Básico de Estado Mayor, Programa de Política Marítima y Seguridad Nacional, curso de Estado Mayor (Naval Staff College - Class 54) en la Escuela de Guerra Naval de Newport, RI, de los Estados Unidos de América. Ha realizado el Diplomado de Seguridad y Defensa Nacional en la Universidad Tecnológica del Perú. Graduado PADE Universidad San Ignacio de Loyola. Ostenta las maestrías de Política Marítima y Estrategia Marítima otorgadas por la Escuela Superior de Guerra Naval.

Durante su servicio a bordo, fue jefe de la División de Construcción del BAP *Montero*, jefe de la División de Control de Averías del BAP *Mariátegui*, Jefe de la División de Guerra Antisubmarina del BAP *Mariátegui*, Jefe de COC y Guerra Electrónica del BAP *Montero*. Asimismo se desempeñó como primera dotación y jefe de Operaciones del BAP *Supe* y Jefe de Operaciones del BAP *Carvajal*. Fue primera dotación y segundo comandante BAP *Bolognesi*. Posteriormente se desempeñó como Comandante del BAP *Bolognesi*.

Ha sido jefe en diferentes dependencias de la Marina de Guerra del Perú. Agregado naval adjunto a la Embajada del Perú en los Estados Unidos de América. Asimismo ha sido jefe de Política y Estrategia y jefe del Departamento de Planeamiento, Inversión y Doctrina del Estado Mayor General.

El 1 de enero del 2016, asciende al grado de contralmirante y asume el cargo de director general de Recursos Humanos del Ministerio de Defensa. Desde el 1 de enero de 2017, se desempeña como Director de la Escuela Superior de Guerra Naval.

RESUMEN

En el IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, organizado por la Escuela Superior de Guerra Naval del 21 al 24 de agosto de 2018, se planteó como objetivo el compartir experiencias, conocimientos y aportes personales de connotados especialistas para ampliar nuestros horizontes profesionales, en el afán de construir e integrar pensamientos hacia una adecuada visión compartida de seguridad, defensa nacional y hemisférica.

PALABRAS CLAVE

Seguridad, defensa, tecnología, educación, fuerzas armadas.

ABSTRACT

In the 4th International Symposium on Security and Defense, organized by the Peruvian Naval War College from August 21 to 24, 2018, it was established as objective the sharing of experiences, knowledge, and personal contribution from connoted specialists to widen our professional horizons, in order to build and integrate thoughts towards an appropriate shared vision of security, national and hemispheric defense.

KEYWORD

Security, Defense, Technology, Education, Armed Forces.

"Políticas de seguridad y defensa: De la visión estratégica a la aplicación marítima"

El contenido del simposio estuvo estructurado en seis bloques, denominados "Políticas de seguridad y defensa", "Las Fuerzas Armadas en el campo no militar", "Seguridad y defensa: educación", "Política e intereses marítimos", "Seguridad y defensa: tecnología" y "Poder naval". Se realizaron 11 sesiones y se contó con la participación de 24 expositores civiles y militares procedentes de Argentina, Brasil, Colombia, Dinamarca, España, Estados Unidos, Gran Bretaña, Guatemala, Italia y Perú.

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



Estimamos importante hacer una síntesis de las principales ideas compartidas. La doctora Lindsay Cohn sostuvo que es indiscutible que los militares tienen un gran grado de experiencia y comprensión en asuntos de seguridad nacional. Sin embargo, el activo más importante que aportan es la capacidad de ayudar al nivel político a entender la herramienta del poder militar que tienen a su disposición.

El doctor Javier Jordán nos recordó que los objetivos políticos por alcanzar con las operaciones militares dependen en buena medida de la capacidad real de los ejércitos, y se fundamenta en la adecuación de su doctrina orgánica, adiestramiento y materiales, y a las características del entorno estratégico, operacional y táctico. Esto se realiza en un entorno cambiante, marcado por la incertidumbre y, en consecuencia, lleva a que se exhorte una actitud perceptiva a la innovación.

El doctor Pacheco resaltó que la clave para definir el futuro es entender el pasado. Debemos ser asimétricos en nuestra manera de pensar. Actualmente, las amenazas son indeterminadas, tienen intencionalidad, capacidad y oportunidad. Debemos pensar de manera ilógica.

Según el contralmirante Roberto Pereira, los conceptos de seguridad y defensa y la realidad hemisférica impactan en la realización de políticas de seguridad y defensa. Definió la seguridad como la ausencia de temor, y es interdependiente con la realidad y la sensación. Asimismo, la seguridad es el requisito para el desarrollo del hombre como ser humano.

El coronel Frank Melgarejo nos dijo que el rol que cumplen las Fuerzas Armadas norteamericanas en el marco de las operaciones de asistencia humanitaria y respuesta a desastres naturales han sido asumidas con un alto flujo de coordinación entre las Fuerzas Armadas conjuntas, el gobierno interagencial y los países amigos y aliados.

El contralmirante USN Sean Buck resaltó que la conciencia del dominio marítimo es un esfuerzo centrado en conocer, para que podamos actuar de manera rápida y efectiva. Las misiones de asistencia humanitaria reúnen una variedad de socios con diferentes habilidades y recursos. La asociación requiere un intercambio rápido de información y medios confiables de coordinación en los niveles correctos, y los ejercicios regionales y las interacciones previas a la crisis mantienen las habilidades nítidas y maximizan la preparación. En los próximos cinco años, la región enfrentará una multitud de amenazas a la estabilidad. Los actores estatales externos y las redes de amenazas serán desafíos centrales, y crearán oportunidades para la cooperación.

El vicealmirante Jorge Moscoso nos habló sobre la política de inserción social con sostenibilidad en las zonas rurales y nos ilustró sobre la implementación de plataformas de desarrollo en dos modalidades:

Fijas - Tambos

Móviles - PIAS

De igual modo, nos recalcó la importancia del mando y control entre los dos programas como factor gravitante.

El doctor Francisco Tudela hizo notar que existen conceptos nuevos que buscan resolver problemas de temas de seguridad en adición a los temas ya conocidos, como por ejemplo: La disuasión. Ante la aparición de nuevas amenazas, ningún Estado podrá hacerles frente sin la colaboración de países de la región.

El doctor Craig Symons sostuvo que el estudio de la historia contribuye a enfrentar la incertidumbre y la complejidad, ante un entorno en constante cambio e incidencia para el futuro. Cada generación enfrenta problemas emergentes resultantes de la transformación política, cultural y tecnológica. El siglo XXI se presenta con una velocidad de cambio vertiginoso. Los eventos históricos nunca se replicarán, pero sí darán enseñanzas a valorar para moldear el futuro.

El doctor James Hickey trató aspectos relacionados con la educación militar en Estados Unidos. Hickey considera que esta educación debe ser continua y los educadores deben constituirse como inversores de capital de riesgo, por la



incertidumbre del producto a formar; es decir, por no poder predecir el resultado de la formación impartida a los estudiantes. Resaltó la importancia del debate en la educación e hizo mención a la preparación de las personas en los centros de educación militar para los próximos 30 años, formando capacidades y valores para el futuro, relacionados con la competencia de los grandes poderes.

El doctor Carlos González de Escalada señaló que el reto histórico de los ejércitos y naciones ha sido y continúa siendo la adaptación de las grandes innovaciones bélicas a las nuevas amenazas, que siempre evolucionan debido a los cambios sociales, tecnológicos o los producidos en el enemigo. De esta manera, se muestra la necesidad de adaptación que deben tener las escuelas de formación relacionadas con las formas de aplicación del pensamiento militar a las nuevas amenazas que se han presentado a lo largo de la historia.

El doctor Mariano Gutiérrez consideró como objeto de su presentación el Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (GEMCH), trató la alta productividad y variabilidad, las principales actividades económicas, el análisis del diagnóstico transfronterizo, el programa de acción estratégica y la planificación espacial marina. También hizo hincapié en el Programa de Acción Estratégica (PAE) y la planificación espacial marino-costera, para lograr niveles de recuperación y de mantenimiento óptimo de los principales recursos pesqueros, y mejorar la calidad ambiental del ecosistema marino y costero mediante un manejo integrado para lograr el desarrollo sostenible.

El embajador Gustavo Meza-Cuadra nos compartió la preocupación de las Naciones Unidas por desarrollos que ayuden a la preservación del mar, la cual son tratadas en las últimas asambleas. A nivel mundial, se enfocan en la contaminación marina, el cambio climático y la explotación de los recursos que afectan directamente a la actividad pesquera por el sobreaprovechamiento de la biodiversidad marina.

El capitán de navío Massimo Pitarra resaltó que el dominio marítimo está creciendo en importancia como un campo de juego primario para el crecimiento y la prosperidad. Los océanos y los mares están emergiendo entre los "bienes comunes globales" de la humanidad como cruciales para un desarrollo cooperativo sostenible. La evaluación correcta de su importancia es clave en el futuro de las sociedades y verlo de manera competitiva, podría empujar a los actores relevantes hacia una forma de dominación y explotación imprudente.

El contralmirante Rodolfo Sablich desarrolló el contexto del ámbito marítimo nacional y los intereses marítimos, la política de la autoridad marítima, la estrategia y la optimización de las capacidades. Hizo presente que la AMN tiene relación con una serie de organizaciones a nivel internacional, vinculadas a sus funciones y a las responsabilidades del Estado. La principal interacción es con la OMI, pero existen importantes vínculos con la OIT, la FAO y la Universidad Marítima Mundial.

El capitán de navío Alfred Turner nos mencionó que el concepto de ciberdefensa se refiere al conjunto de acciones u operaciones activas o pasivas desarrolladas en el ámbito de las redes, sistemas, equipos, enlaces y personal de los recursos informáticos, con el objeto de proteger la infraestructura crítica del Estado; así como, de las acciones u operaciones llevadas a cabo en el mismo ámbito por parte de otros países.

El coronel David Shilling nos indicó que el dominio ciberespacial cambia muy rápidamente, lo que significa que es difícil establecer y plantear una estrategia de largo plazo, puesto que las amenazas y riesgos cambian constantemente. Refirió que el mayor esfuerzo en el campo de la ciberdefensa y la ciberseguridad está referido a la preparación del personal y medios, a fin de contar con las herramientas informáticas que ofrezcan una barrera efectiva antes de un ataque cibernético.

El general de división Sergio Melo de Carvalho resaltó que el desafío en la defensa cibernética es establecer un marco normativo, el cual debe estar bajo el amparo de la política nacional de defensa y seguridad, alineada a los diferentes documentos normativos en los diferentes niveles. El gran desafío consiste en

cambiar el paradigma militar de "comandar" por el de "coordinar", como parte de la consolidación de una estrategia de ciberseguridad.

El doctor Félix Pérez nos describió el sistema de mando y control como el ejercicio de la autoridad y dirección por un mando específicamente designado para ello, sobre las fuerzas que le han sido asignadas para el cumplimiento de una misión. También sostuvo que la innovación tecnológica y el cambio de los comportamientos sociales han generado nuevos modelos de negocio, lo cual ha ocasionado la transformación digital de la defensa y la seguridad.

El señor Dennies Olesen recalcó la importancia de contar con una infraestructura de comunicaciones acorde a las necesidades, para la eficiente interoperabilidad de los sistemas y equipos, sobre todo en aquellos que integran el comando y control (C2), para la transmisión de órdenes y toma de decisiones del comando.

El doctor Milan Vego nos ilustró sobre la estrategia naval, que provee las bases para el empleo de las fuerzas navales tanto en guerra como en paz, y está subordinada a la gran estrategia nacional y militar en su conjunto. También recalcó que la mayoría de armadas adoptan una estrategia naval defensiva. El entendimiento de este punto es clave para disputar el control del mar.

El doctor Geoffrey Till nos recordó que el control del mar es la columna vertebral en la formulación de todas las versiones de estrategia marítima. Nos ilustró sobre los términos "condiciones favorables para operar" y el "océano como el lugar mas amplio para la maniobra".

En cuanto a las conclusiones generales del simposio, podemos mencionar lo siguiente: Existe una responsabilidad del nivel político en el manejo de los temas de seguridad y defensa. Los militares, como especialistas en su ámbito de responsabilidad y en el marco de sus atribuciones en democracia, deben contribuir para sostener una sana interrelación sin interferencias mutuas entre civiles, políticos y militares.

La formulación de las políticas públicas en seguridad y defensa demanda un profundo análisis estratégico para plantear alternativas y cambios estratégicos en el largo plazo, vislumbrando posibles escenarios futuros. En ese quehacer, la innovación militar y la innovación tecnológica tienen sus propios espacios al plantear hipótesis de mejora. La academia siempre tendrá propuestas contributivas que hay que aprovechar.

Los riesgos globales nos presentan interconectividad y tienen alcance multidimensional en el campo de la seguridad. Ante ese escenario complejo, nos compete hacer lo necesario para que se dé el futuro deseado. Por eso debemos



pensar diferente y asumir una actitud proactiva desde su diseño hasta su logro, en un proceso continuo y permanente. Es apostar por un cambio de paradigma, relacionar el concepto de tiempo por momentos en lugar de cronológicamente. En la vertiente educativa, se debe tener muy presente que a quienes estamos formando hoy serán los decisores del mañana.

Ante un escenario tan cambiante y de amenazas, se evidencia que los Estados tienen dificultad para encontrar la forma de enfrentarlo, más aún si en el contexto de países las bases conceptuales difieren de un país a otro en seguridad y defensa. Por lo tanto, es necesario forjar consensos y colaboración entre todos los actores involucrados. Un ejemplo tangible es la forma en que se ha asumido el enfrentamiento de los desastres naturales y la seguridad marítima, donde se manifiesta el compromiso de los países, en especial de los Estados Unidos. Y también, dando una mirada al interior, apreciamos la participación de la Armada peruana en el concepto estratégico de acción social del Estado con sostenibilidad en los ejes de salud, nutrición, educación y seguridad, hasta lograr la articulación de los medios y los fines.

En los procesos formativos y en el ejercicio profesional, es muy importante extraer aprendizajes de la historia para obtener una profunda comprensión de los fenómenos sociales, proporcionando mayores capacidades para reflexionar más allá de las crisis inmediatas, vislumbrar situaciones futuras, adoptar una visión a largo plazo, desempeñarse estratégicamente proactivos y tomar mejores decisiones. Los eventos históricos nunca se replicarán, pero sí darán enseñanzas a valorar.

En educación, el reto es permanente, ya que responde a las necesidades presentes y futuras, donde el cambio sin pausa va abriendo brechas por cerrar. Para enfrentar amenazas tan diferentes, que dan forma al conflicto híbrido, el ciberespionaje, la cibercriminalidad y el cibersabotaje, se requiere lograr otras competencias. Para ello, se hace necesario fortalecer el liderazgo educativo, el compromiso, la capacidad de cambio y adaptación, así como ampliar los debates para llegar a consensos cuidando las particularidades de cada realidad.

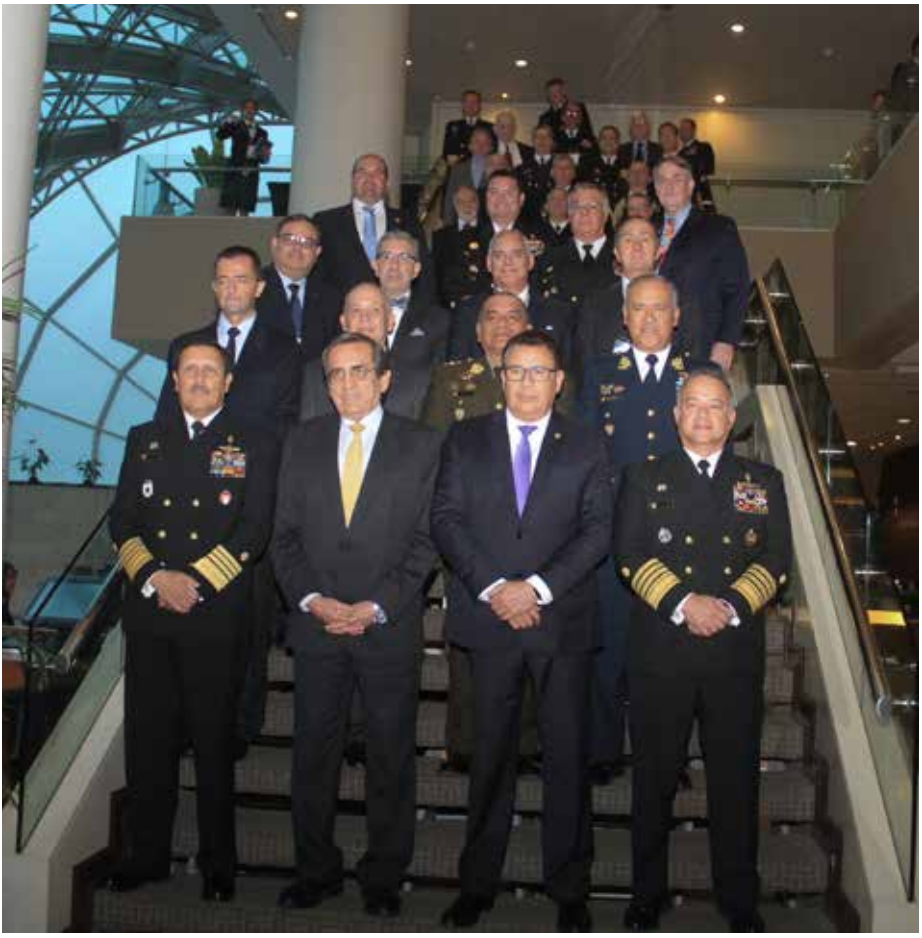
La protección y la defensa de los intereses marítimos demandan un profundo conocimiento de la realidad marítima, así como la promulgación y estricto cumplimiento de las normativas y acuerdos de todas las entidades nacionales e internacionales. La política nacional marítima es un asunto de relevancia fundamental. Si no se prevé los efectos del cambio climático, el desconocimiento y hasta el descuido harán muy caro el futuro y comprometerán seriamente el desarrollo con sostenibilidad.

La cooperación y la interoperabilidad para la seguridad marítima generan un amplio abanico de posibles sinergias con resultados duraderos, que dan paso a la legalidad, prosperidad y estabilidad. En ese sentido, las Armadas y las autoridades marítimas nacionales tienen un rol muy significativo.

En el campo de la seguridad y defensa, los avances en tecnología presentan un escenario complejo y todavía en formulación que es necesario investigar, ordenar, comprender e identificar, en cuanto a sus aspectos claves. La ciberseguridad, la ciberdefensa y las TIC van configurando un escenario muy distinto. Su atención representa no solo un reto, sino un compromiso para su inclusión en todos los foros, reconociendo que por sus alcances implican respuestas militares, no militares e integradas.

Finalmente, el simposio internacional nos hizo notar que las políticas de seguridad y defensa conllevan una visión estratégica que abarca todos los espacios y dominios, desde los más amplios hasta la particular aplicación en el ámbito marítimo. La realidad nos presenta retos y amenazas de toda índole, magnitud y procedencia, altamente evolutivas. Esta situación nos mueve para continuar en el empeño por construir un futuro, cultivando el desarrollo del pensamiento estratégico, crítico, reflexivo, sistémico y prospectivo, así como formas vivas de cooperación y colaboración hacia una visión compartida e integrada que armonice sinérgicamente esfuerzos estratégicos y operativos, con el concurso en esa tarea de las fuerzas navales.

Con este marco conceptual, recordemos que la educación civil y militar en materia de seguridad y defensa, alineada con las demandas de esa realidad



tan dinámica, es, por tanto, el elemento central que nos compatibiliza y hace crecer como personas, profesionales y comunidades nacionales e internacionales de bien.

Agradezco la confianza depositada por el alto mando naval en la Escuela Superior de Guerra Naval para organizar el IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, a los excelentes expositores, moderadores, asistentes y, en general, a todos los que de una u otra forma han contribuido para concretar con excelencia este evento académico.



Integrantes IV Expedición colombiana a la Antártida “Almirante Tono”

IV Expedición Científica de Colombia a la Antártida "Almirante Tono"

Teniente segundo Carlos Montañez Velarde
Bachiller en Ciencias Marítimos Navales por la Escuela Naval del Perú, ESNA (2012). Titulado en Ingeniería Industrial por la Universidad de Piura, UDEP. Estudios de Maestría en Administración Marítima y Portuaria por la Escuela Nacional de Marina Mercante, ENAMM. Calificado en Hidrografía, Hidrógrafo categoría "B". Actualmente es segundo comandante del BAP *Zimic*.



RESUMEN
La Antártida es aún considerada como uno de los lugares menos inexplorados y que más intriga a los científicos. Su influencia en los fenómenos climatológicos globales es y seguirá siendo el motor que impulse el deseo de investigación de las naciones por comprender su importancia y la gran diversidad de especies que en ella habitan. Colombia, una nación bioceánica, comparte junto al Perú una megadiversidad tan diversa que hacen de estos países únicos en el mundo. Sus recursos son fuentes de estudio y esfuerzos de hombres por protegerlos.

PALABRAS CLAVE
Antártida, expedición científica, almirante Rafael Tono Llopiz, ARC *20 de Julio*, Base Machu Picchu.

ABSTRACT
The Antarctic is still considered as one of the less unexplored places and that plots the most to the scientists. Its influence on the global weather phenomena is and will keep on being the engine that triggers the will for research of the nations for understanding its importance and great diversity of species that inhabit on it. Colombia, a bioceanic nation, shares along with Peru a megadiversity in a way that make these countries unique in the world. Their resources are sources of study and efforts of men to protect them.

KEYWORD
Antarctic, scientific expedition, Admiral Rafael Tono Llopiz, ARC 20 de Julio, Machu Picchu Base.

Introducción

Durante el verano austral 2017-2018, Colombia desarrolló con éxito la IV Expedición Científica a la Antártida "Almirante Tono", llamada así en honor al almirante Rafael Tono Llopiz, héroe naval y prócer de la independencia de Colombia. Para ello contó con una plataforma de investigación propia, el ARC *20 de Julio*, dotada con helicóptero y lancha rápida.

Es así que Colombia se une a las grandes naciones del mundo en el afán de construir y trazar su propia historia en el Continente Blanco, al colaborar

• Artículo recibido el 19 de junio de 2018, aprobado para su publicación el 22 de junio de 2018

activamente con la comunidad científica en los campos de ecosistemas marinos, costeros y continentales, cambio climático y ambiental, biodiversidad de organismos, hidrografía, cartografía y seguridad marítima.

Inicios de Colombia en la Antártida

Es preciso señalar que el interés colombiano por llevar a cabo actividades relacionadas con la Antártida se remonta a inicios de la década de 1980, con los primeros expedicionarios que fueron parte de las campañas científicas de las Armadas de países amigos, así como el trabajo del cuerpo diplomático en las diferentes reuniones del Tratado Antártico. Continuando en esa línea, en enero de 1989 la República de Colombia depositó ante el Gobierno de Estados Unidos el instrumento de adhesión al Tratado Antártico, para así integrar oficialmente este convenio en calidad de miembro adherente.

Un documento fundamental para entender y comprender las políticas en cuanto a las actividades en la Antártida de la República de Colombia es la *Agenda científica antártica de Colombia 2014-2035*, que funge como documento orientador por el cual se formulan las estrategias en el desarrollo de las actividades científicas de Colombia en la Antártida. *La Agenda científica antártica* plantea el desarrollo de la investigación que se proyectará para los próximos 20 años, bajo el liderazgo de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), a cargo del vicepresidente de la República de Colombia. En adición, dentro de este documento se presentan las ocho áreas temáticas sobre las cuales se desarrollará la investigación colombiana en el Continente Blanco, y se definen las prioridades estratégicas y metas del Programa Antártico Colombiano (PAC).

El ARC 20 de Julio

El ARC *20 de Julio* es un buque de tipo OPV (Offshore Patrol Vessel), perteneciente a la clase Fassmer-80, construido en Colombia bajo la licencia de la compañía alemana Fassmer. Es el primero de una serie de cuatro unidades de este tipo planificadas por la Armada Nacional de ese país. El nombre de la unidad proviene de una de las efemérides más importantes para la nación colombiana, pues fue el 20 de julio de 1810 cuando se iniciaron los sucesos determinantes que cambiaron la historia de lo que hoy conocemos como Colombia (Nueva Granada), hasta alcanzar su independencia de España. Este día es conocido también como Grito de Independencia.



ARC *20 de Julio* en la Antártida

La unidad desplaza más de 1700 toneladas. Tiene una eslora de 80,60 metros y una manga de 13 metros. Puede alcanzar velocidades de 18 nudos y una autonomía de hasta 10 000 millas náuticas gracias a sus motores Wärtsilä. Tiene instalado desde 2014 una ecosonda Kongsberg EA600 de Doble Frecuencia (18K Hz-200 KHz) para levantamientos de profundidades de 0,5 metros a 5000 metros. Asimismo, tiene la capacidad de llevar consigo dos elementos de vital importancia en las labores científicas: la Plataforma Móvil Embarcada (PMO) y el Laboratorio Oceanográfico Móvil Embarcado (LOME), los dos últimos diseñados por la Dirección Marítima de Colombia y empleados desde la primera expedición a la Antártida en 2014.

Las operaciones a las que pueden ser asignadas son: interdicción marítima, vigilancia de la soberanía, atención de desastres, protección del medio ambiente, guerra de superficie, transporte de personal, transporte de carga, plataforma aeronaval y campaña antártica, gracias a las modificaciones realizadas a la planta de ingeniería y la cubierta en 2014.



Plataforma Móvil Embarcada (PMO)

Luego de una serie de reuniones internacionales de 2012 a 2014, el 16 de diciembre de 2014 zarpó el OPV ARC *20 de Julio* del puerto de Cartagena e inició la Primera Expedición Científica de Colombia a la Antártida. Si bien el ARC *20 de Julio* no es un buque oceanográfico con capacidad polar, fue adaptado y modificado en diversos sistemas para cumplir con las tareas y proyectos en el Continente Blanco.

El comandante es el capitán de navío Joaquín Adolfo Urrego Silva. A su lado navega una tripulación de 64 marinos colombianos.

Expedición "Almirante Tono"

La Expedición "Almirante Tono" es la cuarta y última campaña que la República de Colombia ha emprendido bajos sus propios medios en el Continente Blanco. Junto a la Expedición "Caldas", la Expedición "Almirante Lamaitre" y la Expedición "Almirante Padilla", son el resultado tangible de más de tres décadas de incansable trabajo por parte de Colombia para llegar como país a los territorios antárticos.

La expedición zarpó a bordo del ARC *20 de Julio* desde el puerto de Cartagena de Indias, en el Caribe colombiano, el 15 de diciembre de 2017. Llevó consigo un equipo de científicos de distintas nacionalidades, aliados en cooperación internacional a la Antártida: Argentina, Ecuador, Perú, Nueva Zelanda, Austria, México y España. Contaron a bordo con 101 tripulantes, de los cuales 30 fueron investigadores con 12 proyectos de investigación.



Equipo Científico de la Expedición "Almirante Tono"

La expedición contempló la visita a los puertos de Valparaíso y Punta Arenas, lugar donde se completó la totalidad de expedicionarios. Luego se emprendió el cruce del paso Drake que separa América de la Antártida.

La derrota establecida incluyó la navegación por los canales chilenos hasta el sur de la Patagonia, razón por la cual se tuvo la presencia de dos oficiales de la Armada de Chile para el apoyo en el practicaje. Durante la navegación se compartieron experiencias y se adquirieron nuevos conocimientos sobre las consideraciones para este tipo de navegaciones, que demandan un conocimiento a detalle de la configuración de la costa y del buque propio, con el empleo del radar de navegación como equipo principal.

El 13 de enero, en horas de la mañana, se cruzó el círculo polar antártico y se entró oficialmente en aguas australes y, por consiguiente, en la Antártida. Desde esta latitud la navegación se convirtió en una experiencia mucho más intensa en la que los avistamientos de mamíferos marinos y las ballenas se hizo constante. Se realizó un registro fotográfico importante para uno de los proyectos llevados a bordo. Asimismo, se dio inicio a la totalidad de los proyectos que finalizarían con la visita del comandante en jefe de la Armada Colombiana, así como de altos miembros del Gobierno y empresarios de las más importantes empresas y universidades de Colombia.

Proyectos desarrollados

Dentro de los proyectos en marcha se destacan dos de gran interés. El primero fue "Cambios en la fisiología humana", y el segundo, "Película documental de ventana de tiempo". El primero estuvo representado por dos deportistas colombianos de alto rendimiento: Orlando Duque Escobedo, campeón mundial en salto de gran altura en 11 ocasiones, y Sofía Gómez Uribe, campeona y récord mundial en apnea estática (2017), quienes realizaron diferentes saltos e inmersiones en territorio antártico, con la finalidad de observar y analizar los cambios que sufre el cuerpo humano bajo condiciones extremas en el frío. En cuanto al segundo proyecto, la productora Ventana de Tiempo realizó grabaciones a la totalidad de trabajos, navegaciones, paisajes y la rutina día a día. Con ese material desarrollará en 2018 la edición de una película, que será presentada y participará en distintos festivales de cine, con el propósito de difundir la expedición no solo en Colombia, sino alrededor del mundo.

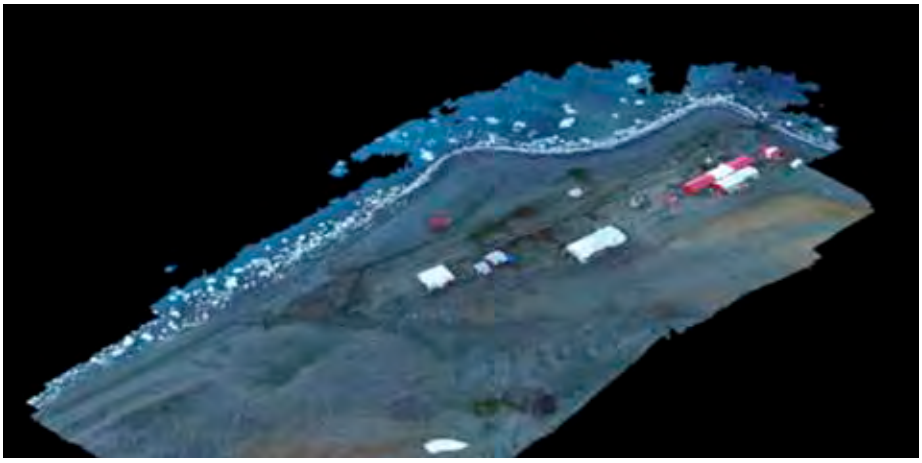
BASE	PAÍS
Arturo Prat	Chile
Palmer Station	EEUU
Cámara	Argentina
Ferraz	Brasil
Arctowski	Polonia
Machu Picchu	Perú
Gob. Augusto Frei	Chile
Julio Escudero	Chile
Bellingshausen	Rusia
Great Wall	China
Artigas	Uruguay
King Sejjon	Corea
Carlini	Argentina

Bases visitadas durante campaña Antártica.



Base Naval Antártica Arturo Prat de la Armada de Chile.

Dentro de las actividades planificadas se contempló visitar una serie de bases antárticas como parte del proyecto "Logística inversa Antártica" y recoger experiencias e información vital para el establecimiento de la futura Base Antártica Colombiana Almirante Padilla, que está prevista para entrar en funcionamiento de manera temporal en 2025 y permanente en 2035. Cumpliendo con este propósito, se visitaron 13 bases científicas entre permanentes y temporales, entre las que se destaca el grato recibimiento que se tuvo en la base peruana Machu Picchu.



Nube de puntos en Base Machu Picchu. Fotos: César Arango



Base peruana Machu Picchu

Se trabajó adicionalmente con sensores remotos aerotransportados en drones para la obtención de datos geoespaciales y levantamiento de cartografía de precisión de la isla de Media Luna y en zonas de interés, especialmente en el proyecto de localización de la futura Base Antártica Colombiana. Al finalizar la campaña, se mapearon 140 hectáreas de terreno en 24 vuelos realizados con 7832 imágenes.

En el área de ecosistema biológico marino se realizaron los proyectos de identificación y el estudio de hábitat acústico de mamíferos marinos empleando hidrófonos portátiles sumergibles en zonas previamente identificadas y con alta probabilidad de presencia biológica. Se lograron 222 avistamientos y 14 grabaciones. De igual modo, se llevó a cabo el censo, estudio de ecología trófica, concentraciones de mercurio y genética de pinnípedos en áreas poco



MsC. D. Mojica preparando ballesta para muestras de piel y grasa

estudiadas del estrecho de Gerlache, para lo cual se emplearon en ciertas ocasiones ballestas para muestras biológicas de piel y grasa de ballenas. Cada uno de estos avistamientos fueron acontecimientos de gran majestuosidad. A lo largo de la campaña se totalizaron 11 muestras de piel y grasa, y cerca de 190 avistamientos de ballenas.

Dentro del área de biología marina, se desarrolló otra gran contribución a la investigación gracias al proyecto de distribución batimétrica y geográfica de la biomasa del zooplancton y peces, mediante técnicas hidroacústicas. Para



PhD. Jorge Páramo durante análisis de datos obtenidos de Ecosonda SIMRAD EK80

ello, se empleó una ecosonda monohaz Simrad EK80, con un transductor de 38 y 200 kHz, que ayudó a identificar claramente la ubicación de las masas de fitoplacton y, por ende, la de los cardúmenes de peces, a fin de estimar una trazabilidad de la dinámica de ciertas especies presentes en la zona.
Complementando las investigaciones relacionadas con el ecosistema marino, se conceptualizaron proyectos que abarcaron un alcance mucho mayor, como el calentamiento global a través de la variabilidad en la termodinámica de las aguas superficiales del estrecho de Gerlache y de regiones marinas de Colombia, asociada al calentamiento global y a la teleconexión entre El Niño oscilación sur, la oscilación del Atlántico Norte y la oscilación antártica; y la caracterización y evaluación de las propiedades bioópticas para describir la ecología y productividad del fitoplancton en el estrecho de Gerlache.

Crucero oceanográfico y batimetría

Como parte de los trabajos oceanográficos se realizaron 17 estaciones oceanográficas desde la Plataforma Móvil Embarcada (PMO) con sus dos winches y el Laboratorio Oceanográfico Móvil Embarcado (LOME) para el análisis de las muestras. Cuatro de ellas se hicieron en el Pacífico sudamericano y 13 en la Antártida. Se tomaron muestras de agua a distintas profundidades empleando una roseta oceanográfica con botellas Niskin. En total, durante toda la campaña se recolectaron 85 muestras de agua para análisis de

oxígeno disuelto, pH, sólidos suspendidos, nutrientes (amonio, nitratos, nitritos, ortofosfatos y silicatos), clorofila-a y 113 muestras para abundancia de fitoplancton, 14 muestras de microbiología superficial, 14 muestras para análisis de hidrocarburos disueltos dispersos en agua, así como sedimentos en cinco estaciones para la medición de hidrocarburos aromáticos policíclicos y granulometría. Estos datos permitirán estudiar el comportamiento de cada una de las variables en la Antártida y caracterizar la zona detalladamente, para finalmente estimar el transporte de nutrientes y especies biológicas a lo largo del Pacífico sudamericano hasta las costas colombianas.



Programación Rosetta Oceanográfica



Análisis en laboratorio oceanográfico



Rosetta Oceanográfica

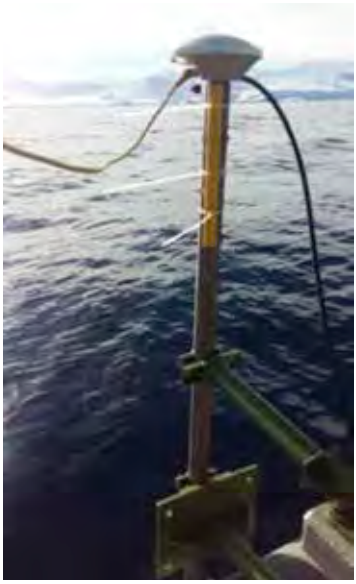


CTD

Los trabajos llevados a cabos como parte del crucero oceanográfico fungieron en adición como pieza fundamental para desarrollar el proyecto de hidrodinámica y masas de agua del Pacífico sudamericano y su conexión con el verano austral antártico, proyecto que busca confirmar la teoría de que gran parte de los nutrientes presentes en las costas colombianas provienen de las gélidas aguas de la Antártida.

De igual manera, se contemplaron trabajos de hidrografía a cargo de la Dirección General Marítima (Dimar) con un equipo de hidrógrafos, con quienes se trabajó muy de cerca durante toda la campaña. La zona de levantamiento se ubicó en el estrecho de Gerlache en dos sectores, la primera en la península Capitán Reclus, y la segunda en la isla Munita, pertenecientes a la Carta Internacional GB 9166, distantes una de otra en una milla náutica. Para tal efecto, se instaló una ecosonda Kongsberg EA400 multifrecuencia (38 KHz-200 KHz) en la lancha rápida tipo Defender, que recorrió 189 millas náuticas hasta cubrir un área de más de 125 km2. Se hallaron profundidades entre 7 metros y 400 metros, y se identificaron bajos y peligros a la navegación no documentados anteriormente.

Un detalle importante para la corrección vertical de los datos batimétricos fue la instalación de un mareógrafo portátil RBR, instalado en la posición φ: 64° 30' 54.5485" S λ: 062° 03' 23.8958" W a 5,60 metros de profundidad, durante 10 días, y que será contrastado con la tabla de pronósticos de marea de la Armada Argentina, así como estaciones mareográficas cercanas. La información recolectada y procesada será enviada a la Oficina Hidrográfica del Reino Unido (UKHO), responsable de la Carta GB 9166, así como a la base de datos del Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográfica del Caribe (CIOH).



Ecosonda Monohaz Kongberg EA 400



Lancha Defender durante trabajos de Batimetría

Visita oficial del comandante en jefe de la Armada Nacional

Como parte de las actividades protocolares, se contempló la visita de una comitiva oficial encabezada por el comandante en jefe de la Armada Colombiana, almirante Ernesto Durán Gonzales. Uno de los propósitos de esta visita fue mostrar al empresariado y las universidades colombianas el gran potencial que tiene la Antártida como foco para la inversión e investigación, ya que ellos son un eje determinante para la gestión y la iniciativa en la asignación de los recursos públicos y privados para futuras campañas.

Un hecho que marcó trascendentalmente la visita fue el recorrido *in situ* dentro de nuestro buque oceanográfico BAP *Carrasco*, que realizaba trabajos científicos en las inmediaciones de Bahía Fildes el 3 de febrero, y que gracias a coordinaciones entre ambas comandancias generales pudo concretarse. Esta actividad permitió que los visitantes apreciaran las capacidades con las que cuenta la Marina de Guerra del Perú en investigación oceanográfica e hidrográfica y en cooperación internacional, lo que despertó un interés inusitado en los visitantes. Más de uno coincidió en que Colombia debería contar con capacidades similares para afrontar los nuevos retos que la Antártida y la ciencia demandan.

Culminando la expedición

El compromiso de los investigadores y científicos, una vez finalizada la expedición, es publicar los resultados de sus respectivos trabajos en un plazo máximo de un año en revistas acreditadas en Colombia, y de igual modo postularlas a importantes revistas científicas del extranjero. En cuanto a la información oceanográfica levantada en la presente campaña antártica y otras que emprenda la Armada Nacional, estas se publicarán en la página web del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos[1] (Cecoldo), y estarán disponibles para la descarga y visualización de los ciudadanos en general sin costo alguno. Colombia demuestra en esta campaña que mantiene firme su intención de continuar colaborando con la comunidad científica en los años sucesivos a través de sus buques y científicos, a fin de hacer de este continente un lugar menos desconocido para la humanidad. Tiene al Perú como aliado vital para lograr sus objetivos, un país con el que comparte realidades similares en los océanos y la Amazonía.

1 Sitio web: https://cecoldo.dimar.mil.co/web/



A BORD DU « QUEEN-ELIZABETH »

Le 13 novembre, sir David Beatty avait reçu le contre-amiral allemand Meurer, venu pour régler avec lui les conditions d'exécution de l'armistice naval. Dans cette conférence, qui prit fin le 16 au soir, fut arrêté le dispositif de la manœuvre de reddition du 21 novembre.

El Almirante Meuer saludando al Almirante Beatty a bordo del HMS *Queen Elizabeth*, 15 de noviembre de 1918.

Una armada crepuscular: La Marina Imperial alemana (1872 – 1919)

Doctor Héctor López Aréstegui

Abogado de la Universidad de Lima, egresado con grado sobresaliente y recomendación de publicación de la tesis *La fragata Mercedes: análisis histórico jurídico de un contencioso internacional (1804-2012).* Está registrado como conciliador extrajudicial ante el Ministerio de Justicia. Se ha desempeñado como asesor legal de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, traductor de documentación científica y administrativa de la Asociación para la Conservación de la Cuenca Amazónica (ACCA), así como investigador y coordinador de diversas publicaciones editoriales. Ha escrito artículos para la *Revista de Marina*, la *Revista del Comando Conjunto* y los diarios *El Comercio, El Peruano* y *Expreso.*



"….Los caminos de hierro nos conducirán solamente con mayor rapidez al abismo"

\- François – Rene de Chateaubriand (1768 – 1848)

RESUMEN

La guerra se nutre de equívocos y, acaso, el mayor de ellos resulte ser el concepto que la historia le escriben los vencedores. Y es que vencedor y vencido no son categorías absolutas, y que *"todos somos vencedores y vencidos al mismo tiempo al describir en nuestros éxitos, pues también exponemos el arduo problema de no olvidar el alcance de nuestras fuerzas[1]"*. Creemos que esta frase, tomada del prefacio de las memorias de guerra del almirante alemán Reinhard Scheer (1863-1928), describe con justicia el carácter de la guerra naval durante la Gran Guerra y, en particular, la existencia crepuscular de la Marina Imperial alemana (1872-1919), cuya historia merece ser mejor conocida y trascender el alcance de la cita churchilliana que constituye su lapida ante el tribunal de la Historia, "la flota alemana es un lujo, no una necesidad nacional".

PALABRAS CLAVE

Alemania, Prusia, Segundo Reich, Marina Imperial alemana, Guillermo II.

ABSTRACT

War nourishes from mistakes, and, maybe, most of them turn out to be the concept that history is written by the winners. And it happens that winner and loser are not absolute categories, and that *"everyone are winners and loser at the same time when describing our successes, because we also expose the hard problem of not forgetting the approach of our armed forces"*[1]. We believe that this phrase, taken from the preface of the war memories of the German Admiral Reinhard Scheer (1863 – 1928), describes with justice the character of naval war during the Great War and, in particular, the twilight existence of the Imperial German Navy (1872 – 1919), whose history deserves to be better known and transcend the range of Churchill's quote that constituted his gravestone before the tribunal of History, "The German Fleet is a luxury, not a national need"

KEYWORDS

German, Prussia, Second Reich, Imperial German Navy, Wilhelm II.

1 *"But we are victors and vanquished at one and at the same time, and in depicting our success the difficult problem confronts us of not forgetting that our strength did not last out to the end".*

• Artículo recibido el 4 de junio de 2018, aprobado para su publicación el 10 de junio de 2018

1.- ¿Qué es Alemania?

¡Alemania! ¿Qué es Alemania? El gran poeta Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832) pensaba que era una entelequia, en tanto los alemanes no superaran su sempiterna tradición de rivalidad y fragmentación[2], basculando —desde el siglo XVIII— ora bajo la égida de Prusia, ora a la de Austria. A partir del efecto de la Revolución de 1848[3], que barrió el orden europeo creado por el Congreso de Viena de 1814-1815, Alemania fue tomando forma, a golpes del cincel del nacionalismo, y constituyó la fase final del proceso de las guerras de unificación contra Dinamarca, Austria y Francia (1864-1871). La victoria sobre Francia en la guerra franco-prusiana (1870-1871) fue el hecho político-militar que transformó la Confederación de Estados Alemanes surgida de la derrota austriaca de 1866 en el Segundo Reich[4] alemán. Prusia se constituyó en su Estado director. El 18 de enero de 1871, en Versalles, Francia, se inició el proceso de convertir "un mosaico de curiosidades políticas y la idea medieval del Imperio resucitado[5]" en un Estado a la par de los paradigmas de la época, Francia e Inglaterra.

El Reich era una idea medieval, difícil de definir y mucho más de traducir al lenguaje político de la época. Bajo su sombra coexistían —desigualmente— principios absolutistas de la monarquía prusiana y los democráticos de la Revolución de 1848. El nuevo Estado era una monarquía federal, "una reunión de Estados, bajo la legal y efectiva hegemonía de un Estado director, que es Prusia. Prusia, al crear con su esfuerzo el gran Imperio alemán, recibió el encargo de dirigirlo y obtuvo con ello ciertos privilegios sobre los demás, principalmente en todo lo relacionado con la política militar y comercial de la Confederación[6]". El Bundsrat (Consejo de la Corona) era la cima de su estructura del poder constituido, con competencia exclusiva en materia de defensa, legislación civil y penal, comercio y orden económico; los Gobiernos estaduales lo eran para

2 Desde los tiempos de Julio César Germania – Alemania fue considerada más que un pueblo, una vasta comunidad que habitaba en un territorio pobre y peligroso.

3 Serie de motines, sublevaciones e insurrecciones que estallaron en toda Europa, en las que se mezclaron motivos políticos, sociales y nacionales que puso fin al predominio del absolutismo en el continente europeo desde el Congreso de Viena de 1814 – 1815. Se inició el 12 de enero de 1848 en Reino de las Dos Sicilias y llegó a Prusia dos meses después, extendiéndose por toda Alemania a partir del mes de mayo, con la constitución del Parlamento Federal de los Estados Alemanes. La asamblea se dividió entre los representantes partidarios de la Gran Alemania (con Austria) y los de la Pequeña Alemania (sin Austria). Si bien la Asamblea se desintegró el 28 de abril de 1849, a causa de la negativa del rey de Prusia, Guillermo IV, de aceptar la corona imperial de una asamblea revolucionaria, dejó claramente planteada la cuestión de la unidad alemana bajo la hegemonía prusiana o austriaca.

4 El término Reich procede de una fusión ecléctica del Rix celta y el Rex latino, razón por la que se tradujo como *imperio*.

5 FYFFE, Charles Alan (1845 – 1892), Historiador y periodista británico, corresponsal del *Daily News* durante la guerra franco – prusiana.

6 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique (1918, 13 de marzo), "Las Grandes Potencias: Alemania V", *La Vanguardia*, Barcelona, p. 12.



El imperio alemán, 1871 - 1918.

los demás asuntos dentro de sus límites territoriales. La administración imperial recaía en la Cancillería del Reich, ejercida por el ministro presidente de Prusia. Descolgada de esta jerarquía, el Reichstag (Dieta Imperial), de elección popular, servía en la práctica de órgano consultivo para los asuntos de competencia del Gobierno imperial[7]. Este esquema de Gobierno era el resultado de las maniobras políticas del canciller-ministro presidente de Prusia, Otto von Bismarck, para quien la monarquía prusiana tenía el derecho y el deber de dominar el proceso de unidad alemana, lo cual excluía toda forma de Gobierno parlamentario que controlara la acción del monarca. Así, pues, el artículo 4 de la Constitución de 1871 establecía que el soberano tenía el derecho "de convocar, abrir, prorrogar y cerrar el Reichstag y el Bundsrat[8]".

7 TENBROCK, Robert Hermann, *"Historia de Alemania"*, Paderborn: Hueber – Schöning, 1968, p. 218.

8 PARK, Evan (2015), "The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and The Imperial German Navy from Unification to 1914". En *Journal of Military and Strategic Studies*, 2015. Volume 16, nro. 2, pp. 125 – 159.

2.- El llamado del mar

La nación alemana estaba obsesionada con sus fronteras, históricamente precarias y expuestas a la presión de sus vecinos. El geógrafo y politólogo sueco Johan Rudolf Kjellén[9] (1864-1922) afirmaba que estas podían calificarse de malas y eran la fuente de la inseguridad y vacilación de su política exterior e interior. Las postrimerías del siglo XIX añadieron al problema una nueva dimensión: la marítima. En su obra *Las grandes potencias de la actualidad* (1911), Kjellen describía la situación: "Si se tienen en cuenta los grandes intereses marítimos de Alemania, lo que el Rin ha llegado a representar en el interior del país como vía de comunicación comercial y la riqueza que se levanta sobre sus riberas, se comprenderá cuán penoso ha de resultar para Alemania el no poseer la desembocadura del Rin. En Oriente le pasa a Alemania con el Vístula lo que a los Países Bajos con el Rin: no posee nada más que su curso medio. Con el Rin es Holanda la que le roba a Alemania su natural con el mar; en el Vístula, Alemania es quien le roba la suya a Rusia. Lo mismo sucede algo más con el Este con el Memel; también con este río es Alemania la favorecida, con perjuicio de Rusia"[10].

Sin embargo, Prusia estaba anclada en el brillo de la gloria de las guerras de unificación[11]. La guerra era, según la definición uno de los intelectuales más reconocidos de la época, el historiador Heinrich von Treitschke (1834-1896), "el medio de grabar en la mente del individuo el binomio patria-nación, a fin de que trascienda de sí mismo y liberte a la nación del destino que había tenido hasta las guerras napoleónicas, ser el campo de batalla de casi todos los conflictos bélicos de Europa". El almirante Reinhard Scheer (1863-1928), que creció en aquel ambiente de exaltado nacionalismo, dejó testimonio de ello en la introducción de sus memorias de guerra: "Del lado opuesto Prusia-Alemania. Toda su historia marcada por la lucha y la angustia, porque las guerras europeas tuvieron lugar preferentemente en su territorio. Era la nación del Imperativo Categórico, presta a las privaciones y al sacrificio, siempre levantándose una y otra vez, hasta que finalmente pareció haber alcanzado el éxito a través de la unificación del Imperio y ser capaz de cosechar los frutos duramente ganados de una posición de poder. La victoria sobre las adversidades solo pudo lograrse

9 KLLEJEN, Johan Rudolf ((1864 – 1922), Geógrafo, politólogo y político sueco. Fue catedrático de ciencias políticas y estadística de las universidades de Gotemburgo y de Upsala. En 1899 acuñó el término *Geopolítica*.

10 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique, (1918, 6 de febrero), "Las Grandes Potencias: Alemania II". En *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La Guerra Europea", p. 9.

11 "Sólo en la guerra se forja una nación. Sólo las grandes acciones comunes en nombre de la patria unen a la nación. El individualismo cede y el individuo se difumina y se convierte en parte de un todo" – Heinrich von Treistchke.



Vista del puerto de Hamburgo, 1890.

gracias a su idealismo y probada lealtad a la patria bajo la opresión del gobierno extranjero. La fuerza de nuestro potencial defensivo descansaba sobre todas las cosas en nuestra conciencia e integridad adquiridas por la estricta disciplina[12]".

Así, al iniciar su andadura como estado unificado, en Alemania no se tenía en consideración la célebre máxima romana "Navegar es necesario, vivir no lo es"[13]. Prusia no era consciente de esta verdad porque había vivido casi toda su historia de espalda al mar. Por ser la más pequeña y la más joven de las potencias europeas surgidas de las guerras de religión de los siglos XVI y XVII, sus recursos financieros siempre habían sido escasos y, por ello, sus formaciones navales efímeras. Además, su vecindad con grandes potencias marítimas (Dinamarca, Holanda, Suecia, Francia e Inglaterra) abonaba a favor de la idea de invertir en un poderoso ejército en lugar de una débil armada.

12 SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in The World War*. Londres: Cassell & Co. 1920. También disponible en: http://www.richthofen.com/scheer/

13 Esta frase, según el filosofo e historiador romano Plutarco (46/50 d.C. –120 d.C.), había sido pronunciada por el caudillo Pompeyo (106 a.C. – 48 a.C.) arengando a sus marineros a embarcarse a pesar del amenazador estado de la mar, mientras les recordaba que el deber está por encima de cualquier miedo o de cualquier circunstancia.

El único chispazo de tradición marítima alemana era el recuerdo de la Liga Hanseática (1358-1630), una federación comercial y defensiva de ciudades del norte de Alemania y de las comunidades de comerciantes alemanes en el mar Báltico, los Países Bajos, Suecia, Polonia y Rusia. El Margraviato de Brandeburgo —el antecedente medieval de Prusia— apenas participó en esta alianza. Así, mientras el rey-sargento Federico Guillermo I de Hohenzollern (1688-1740) y su sucesor Federico II (1712-1786) creaban el ejército modelo del mundo europeo de la Edad Moderna, el dominio del mar se convertía en el elemento clave en la diferenciación entre los Estados. No bastaba con proteger las costas de la flota enemiga, sino ser capaz de explorar los mares allende de las mismas. La fuente de riqueza de las naciones era el comercio marítimo. Prusia —y posteriormente el binomio Prusia-Alemania a fines del siglo XIX— aún no habían dado ese paso, el cual elevó, en su momento, a Portugal, España, Francia e Inglaterra como potencias mundiales.

Alemania hubo de esperar a que surgiese una figura que encarnase el llamado del mar. Este personaje fue el príncipe Adalberto de Prusia (1811-1873), fundador de la efímera flota de la Confederación de Estados del Norte de Alemania, la Reichsflotte[14] (1848-1852) y de la Marina Prusiana (1850-1867). No es fácil definir la personalidad del príncipe Adalberto, acaso lo más preciso es decir que fue para su patria en una sola persona lo que para Portugal significó el príncipe Enrique el Navegante (1394-1460) y para Inglaterra Samuel Pepys (1633-1703), el organizador de la Royal Navy. La voz del príncipe era la vocera de muchas otras que recordaban las razones por las que se debía contar con una armada que protegiera permanentemente las costas de invasores, bloqueara los puertos del enemigo en caso de guerra y salvaguardara el comercio exterior en aguas allende del norte de Europa. Convergían con su opinión las ideas de personajes como el economista Freidrich List (1789-1846), creador del Sistema de Innovación Nacional (léase, en términos contemporáneos, la teoría del desarrollo económico), quien señalaba que una flota permanente debía existir por y para un bien común, la defensa y la proyección de la identidad nacional alemana[15].

14 La Reichsflotte (Flota Imperial) fue la primera marina unificada alemana. Fue creada el 14 de enero de 1848 por la Asamblea Nacional Alemana de Fráncfort, con el fin de contar con una fuerza naval en la Primera Guerra de Schleswig (1850 – 1852) contra Dinamarca. La fecha de su creación se considera, simbólicamente, como el inicio de la Armada alemana moderna. Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Reichsflotte

15 PARK, op. cit.

La mano creadora de la Marina Imperial alemana (Kaiserliche Marine) fue la del general Albretch von Stosch (1818-1896), quien imprimió en sus acciones un norte claro: una institución de unidad nacional, defensora de soberanía marítima y del comercio exterior. El desafío era inmenso. Corrían tiempos de cambio tecnológico y de la naturaleza jurídica de la guerra en el mar. Los mayores obstáculos eran, como ya lo hemos señalado anteriormente, la posición geográfica de Alemania y la falta de una tradición naval. A su favor, Von Stosch contaba con el apoyo político del canciller Bismarck y de un generoso presupuesto para un programa naval de 10 años según el cual se construirían ocho fragatas blindadas, seis corbetas blindadas, 24 corbetas ligeras, siete monitores, dos baterías flotantes, seis avisos, 18 cañoneras y 28 torpederos, parcialmente financiado con los pagos que hubo de hacer Francia al Reich como compensación de los gasto de la guerra de 1870-1871. En una década (1872-1882) Von Stosch creó una armada de la nada, formó a sus oficiales y tripulantes y dotó a Alemania de una industria naval propia. Lo hizo con pragmatismo, consciente de la incertidumbre reinante sobre el futuro del poder marítimo[16]. Así, el SMS *Hansa* (1872) y el SMS *Preussen* (1873) fueron dos buques exponentes de lo que significaba para Alemania el poder naval: respeto de su soberanía y una garantía para su comercio. El SMS *Hansa* fue el primer blindado construido en astilleros germanos y pasó la mayor parte de su vida útil en el exterior, protegiendo el comercio alemán. El SMS *Preussen* fue el primer buque de guerra teutón construido por un astillero privado —el astillero AGVulcan, en Sttetin[17]—, patrulló el Mediterráneo oriental durante la guerra ruso-turca (1877-1878) y participó en la ceremonia de transferencia del archipiélago de Heligoland al Imperio en 1890. La obra formativa de Von Stosch (1872-1882) y su sucesor, el general Leo von Caprivi (1883-1888), fue sumamente exitosa y, a fines de 1880, Alemania era la tercera potencia naval de Europa, solo superada en número de unidades por Rusia y la Gran Bretaña[18].

Además de crear una armada, Alemania emprendió la tarea de dotarse de una continuidad litoral entre el mar Báltico y del mar del Norte y una plataforma de proyección sobre el mar del Norte, el archipiélago de Heligoland[19]. El primer objetivo se alcanzó con la construcción del canal de Kiel. Las obras se iniciaron en Holtenau, cerca de Kiel, el 3 junio de 1887 y concluyeron ocho años después,

16 "Necesitamos buques que sean apropiados para proteger a la marina mercante ofensivamente y escuadrones que estacionemos para fines de policía en lugares distantes. Considero que los acorazados son un error; son superfluos para nuestras condiciones porque no podemos combatir en un combate de largo aliento". Albert von Stosch

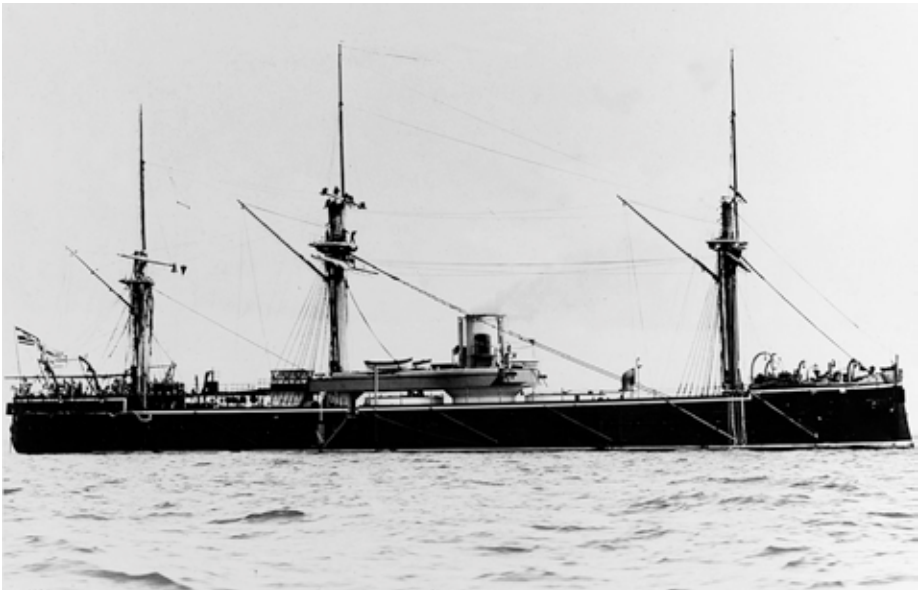
17 Actualmente Szczecin, Polonia

18 El artículo 53 de la Constitución Imperial de 1871 decía que la Marina del Imperio se encontraba al mando del Emperador, correspondiéndole ocuparse de su organización y composición.

19 RUBIO Y BELLVE, Mariano.El Canal de Kiel. En: *La Vanguardia*, 22 de octubre de 1916. Sección "La Guerra Europea".



SMS *Hansa*



SMS *Preussen*



Retrato del kaiser Guillermo II en uniforme naval.

el 20 de junio de 1895. El canal medía 62 metros de ancho en la superficie y 22 en el fondo, 9 de profundidad; en honor al monarca que inició el proyecto —Guillermo I, rey de Prusia y primer emperador de la Alemania unida— se le denominó Káiser Wilhem Kanal. No era la primera vez que se vinculaba el mar Báltico y el mar del Norte a través de un canal, pero sus predecesores eran, comparativamente, obras modestas. Así, pues, del canal de Kiel se dijo que era una muestra "del orgullo alemán, pletórico de facultades de invención e imaginación, de iniciativa y de recursos, una audacia avisada y complaciente a la que se rinde homenaje y se sirve de una potencia industrial de primer orden y de personal altamente calificado[20]". Asimismo, la adquisición del archipiélago de las Heligoland (1890) —fruto del cuidado que puso el canciller Bismarck en las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña— consolidó el dominio marítimo alemán y le dotó de una proyección al mar del Norte.

3.- La influencia de Mahan (1890 – 1897)

En 1888, al iniciar su reinado, el káiser Guillermo II (1859-1941) declaraba con seguridad que "Al Imperio alemán no le es menester nueva gloria militar ni conquistas, ahora que ha ganado el derecho a vivir como nación unida e independiente". Esta prudencia fue decayendo a partir de 1890, tras la dimisión de Bismarck a la Cancillería del Reich. El voluntarioso emperador cayó bajo el influjo de las ideas de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), autor del libro que se consideró como el más influyente de la última década del siglo XIX, *La influencia*

20 *"Des facultés d'invention et d'imagination, un esprit d'initiative et de ressources une hardiesse avisée et souple auxquels il faut rendre hommage, servis admirablement par une puissance industrielle de premier ordre [...] et le dévouement passionné d'un personnel d'élite"*. GRANDHOMME, Jean-Noel. Du pompon à la plume: l'amiral, commentateur de la guerre et de la paix d'inquiétude, 1914-1919. En: *Guerres mondiales et conflits contemporains,* 2007. Vol. 3, nro. 227, pp. 43-64.

del poder marítimo en la Historia: 1660-1788. La obra era una compilación de las clases dictadas por el marino norteamericano en la Academia de Guerra Naval de Estados Unidos.

Mahan señalaba que el control de los mares era el factor más importante para la prosperidad nacional a lo largo de los siglos y que los componentes del poder marítimo de una nación eran los factores geográficos, los recursos naturales, el carácter nacional, el espíritu de su gobierno y su política naval y diplomática. Asimismo, deducía varios principios estratégicos relacionados con la concentración de fuerzas, la correcta elección del objetivo y la importancia de las líneas de comunicación. *La influencia del poder marítimo en la Historia: 1660-1788* resumía las razones por las qué una nación debía contar con una Armada, cuyo principal objetivo fuera el tener la capacidad suficiente para destruir una flota de guerra enemiga. En Alemania *La influencia del poder marítimo en la Historia: 1660-1788* tuvo un gran éxito. El káiser Guillermo II (1859-1941) fue su mayor propagandista, y llegó a decir de él que: "No estoy leyendo sino devorando el libro de Mahan y trato de aprovecharlo con el corazón y con la mente. Es un trabajo de primera clase y clásico en todos sus puntos. Está a bordo de mis barcos y es constantemente consultado por mis almirantes y oficiales".

Sin embargo, el Segundo Reich no encajaba con la geografía política que proponía el autor norteamericano. Y es que, tal como decía Kllejen, "Alemania era, en la constelación europea, la menos independiente de todas las potencias mundiales[21]". Consciente de ello, Bismarck se había ocupado de mantener un equilibrio estratégico europeo en beneficio de la prosperidad y estabilidad de Prusia-Alemania y de la dinastía Hohenzollern. Así, al oeste contenía a los franceses y mantenía buenas relaciones con los británicos y, al este, era sumamente cuidadoso y hasta cordial con los rusos. Dicha política exterior le había permitido fortalecer la posición del Reich, dotándole de una costa continua y de una salida independiente al mar del Norte. Conservador de corazón, Bismarck había dado autonomía al general Von Stosch en el desarrollo del primer programa naval (1872-1882), sabiendo que pondría énfasis en la construcción de una Armada protectora del comercio germano y no en experimentos para los cuales Alemania no estaba en condiciones de asumir por falta de recursos

21 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania II. En: *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La guerra europea", p. 9.

22 La ventaja de contar con el favor imperial constituyó, a la larga, al problema para la consolidación de la cadena de comando de la Armada.

23 A diferencia de Inglaterra, la Alemania imperial nunca tuvo un apoyo tributario que le permitiera con una fuente de financiación estable y permanente de su Armada. La Royal Navy disfrutaba de los ingresos producidos por una serie de impuestos y tasas al comercio colonial .

políticos[22] y económicos[23]. Von Stosch eludió estos escollos y apostó por el torpedo como nivelador de las pequeñas y grandes armadas. Esta nueva arma, desarrollada por el ingeniero británico Robert Whitehead (1823-1905) con el apoyo de capitales austro-húngaros, respondía a la pregunta sobre cómo una marina modesta podía defenderse de una armada más poderosa.



El almirante Alfred Von Tirpitz (1849-1930).

4.- La daga en la garganta de Inglaterra

El programa de torpedos de la Armada Imperial estaba en manos de un oficial quien había sido influenciado hondamente por las ideas de Mahan, Alfred Tirpitz (1849-1930). A pesar de haber sido promovido por Von Stosch, Tirpitz cuestionaba la misión que le había impuesto Von Stosch a la Marina Imperial. Para Tirpitz, "la bandera debía seguir los pasos del comercio, como otros países habían visto antes de que nosotros nos diéramos cuenta[24]". Así, al asumir el cargo de Secretario de Estado en el despacho de la Administración Naval Imperial en junio de 1897, Tirpitz dio un golpe de timón presentando al káiser el proyecto de una gran flota de combate cuya realización implicaba graves consideraciones políticas y diplomáticas, porque constituía un peldaño más en la escalada de militarización de la política exterior y de seguridad nacional. Construir una gran flota era entrar en competencia directa —y, eventualmente, en conflicto abierto— con la Gran Bretaña por "el lugar bajo el sol"[25] que, según Tirpitz, negaban los británicos a los alemanes.

Tirpitz pensaba que el flanco estratégico más desprotegido de los británicos era el mar del Norte. La Marina Real privilegiaba el teatro de operaciones del Mediterráneo y el despliegue de sus unidades como gendarmes de las

24 SCHEER, op. cit., p. 176.

25 Esta frase es el elemento central del discurso del ministro de relaciones Exteriores, Bernhard von Bülow, del 6 de diciembre de 1897, en el cual anunció el golpe de timón de la política exterior alemana, de la política europea de Bismarck (europapolitik) a la global del káiser Guillermo II (Weltpolitik), es decir, del balance de poderes en Europa a la expansión mundial del poderío alemán.



La flota de altamar alemana, 1914.

colonias y el comercio británico. Según Tirpitz, los británicos negociarían con Alemania un acuerdo sobre construcciones navales con el fin de mantener su presencia naval en el Mediterráneo y del resto del mundo. Por ello la Gran Flota Alemana debía ser una *fleet in being* (escuadra en potencia), es decir, una amenaza constante a la hegemonía naval británica. En medios periodísticos esta estrategia recibió un nombre más amenazante y perturbador, "la daga en la garganta de Inglaterra" que la prensa británica asumió y utilizó para advertir al Gobierno y al pueblo del peligro alemán y de la complaciente política de esplendido aislamiento frente a los asuntos europeos.

La estrategia de Tirpitz se fundaba en supuestos erróneos. El Reino Unido no vaciló en responder al reto e inició un programa naval que duplicó en una década la tasa de construcciones navales alemanas y reorganizó su sistema de defensa global gracias al apoyo político y económico de sus dominios, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, la India y África del Sur. En vísperas de la Gran Guerra, Inglaterra había triplicado su ventaja en el juego de correlación de fuerzas. En Alemania echaban raíces las dudas sobre la capacidad de la Armada Imperial para enfrentar a la Royal Navy y la validez de la idea de pretender hacer la guerra contra Inglaterra[26]. La guerra ponía en peligro la prosperidad alcanzada por la

26 En sus memorias Tirpitz niega que su intención fuera ir a la guerra contra Inglaterra. Por lo contrario, señala que la Armada Imperial tenía un carácter defensivo contra las intenciones bélicas de los británicos, amén de darles unas cuantas lecciones en política internacional.

marina mercante alemana. La divisa de la compañía naviera Hamburg-Amerika-Line —"mi campo es el mundo"— era una realidad de la que se enorgullecían todos los alemanes. Su director Albert Ballin (1857-1918) era consejero del káiser y mediador en las sombras en las crisis diplomáticas entre Inglaterra y Alemania gracias a su amistad con el consejero privado del rey Eduardo VII (1841-1910), sir Ernst Cassel (1852-1921). Siendo el principal armador de Alemania, Ballin temía por la seguridad de la flota mercante alemana y la pérdida de su posición preeminente en el comercio mundial. En 1914 era Inglaterra quien tenía preparada la daga para, cuando estallara la guerra, encajarla en la garganta de Alemania a través de un bloqueo a distancia aprovechando las desventajas geográficas del litoral germano. Asimismo, su presencia naval global borraría del mapa los buques mercantes alemanes[27].

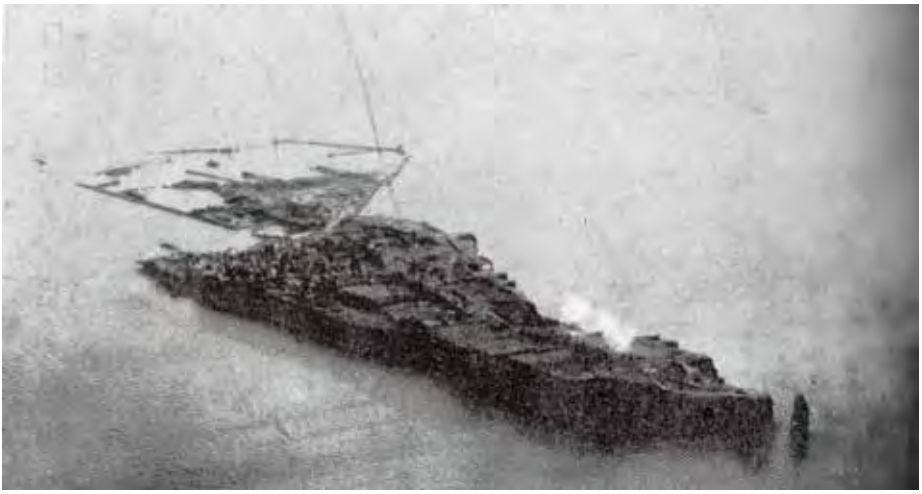
5.- Tiempo de pruebas

En vísperas de la Gran Guerra la Flota de Alta Mar Alemana se encontraba en una situación política sumamente complicada. Tras una década del gozar el favor imperial (1897-1908), las críticas comenzaron a llegar de todos los sectores políticos, incluso entre los nacionalistas que veían en el almirante Tirpitz encarnados todos los defectos de un estamento político-militar débil, elitista, ciego a las demandas de la nación y reaccionario. Las críticas más feroces venían del grupo que había sido el puntal del programa de Tirpitz, la Deutscher Flottenverein[28] (Liga Naval Alemana) (DFV). Era irónico que esta institución, creada como freno al parlamentarismo y al Partido Social Demócrata (SPD), pasara a ser una feroz opositora de Tirpitz. El nacionalismo que había insuflado y sostenido la construcción de la Armada Imperial se escapaba del control del Reich. El SPD aprovechó la crisis de confianza en Tirpitz para cuestionar la política global del káiser y del nacionalismo y ganar predicamento más allá de su electorado tradicional, la clase trabajadora.

Atrapada entre dos fuegos, el nacionalismo desbocado y la prédica pacifista y antiimperialista del SPD, la Armada Imperial fue señalada por unos de bajar la cabeza ante los británicos y, por otros, de ser la responsable de las tensiones

27 *La Vanguardia* (29 de noviembre de 1914), p. 16, segunda columna: "Londres, 28 – La Oficina de Trabajo ha publicado a los efectos de la guerra sobre las marinas mercantes inglesa y alemana. De dicho informe se desprende que el 97 por cien de los buques ingleses siguen prestando servicios mientras el 89 por cien de los alemanes han dejado de prestarlo, y que la mayoría de los que navegan son pequeños buques de cabotaje".

28 Fundada en 1898, la DFV – se definía "como una muestra de concordia entre el trabajador y el príncipe, la izquierda y la derecha, el norte y el sur, un movimiento popular fundado en el amor a la patria, sin distinción de ideas políticas y religiosas ni barrera social alguna".



La isla de Heligoland y su puerto, 1914.

diplomáticas anglo-alemanas. La guerra estalló en plena crisis de credibilidad y ante ella el alto mando naval no tuvo otro camino que el de la improvisación. En este marco, "Alemania vio en el submarino un rayo de esperanza en el acoso mundial a que se encontraba sometida y apeló a él como pudo apelar al rayo de la muerte[29] si este se hubiese inventado. Los aliados disponían de la hegemonía marinera tal y como se entendía hasta entonces, en el concepto clásico de la guerra marítima, de la guerra que hasta entonces era guerra plana. El submarino era la guerra en el espacio, completando el avión esta transformación que no es que origine una guerra nueva, como creen, o fingen creer, unos cuantos futuristas, pero que desde luego introduce otras modalidades como ha acaecido siempre desde que un arma o un adelanto sensacional ha cambiado los puntos básicos del planteamiento del problema[30]".

Asimismo, Alemania se lanzó a una guerra de guerrillas en el mar (Kleinkriegs) utilizando corsarios cuyas hazañas y desventuras constituyen episodios apasionantes del desarrollo de la guerra naval como la del *Westburn*, en el archipiélago canario, en aguas españolas, es decir, en territorio de un estado neutral. Sobre ella, *El Comercio* informaba el 2 de junio de 1916 lo siguiente:

29 El rayo de la muerte o rayo de tesla es un arma que permite disparar un haz de partículas microscópicas hacia seres vivos u objetos para destruirlos. Supuestamente fue inventado entre la década de 1920 y 1930 de manera independiente por Nikola Tesla, Edwin R. Scott y Harry Grindell Matthews, entre otros. El aparato nunca fue desarrollado, pero ha alimentado la imaginación de muchos autores de ciencia ficción y ha inspirado la creación de conceptos como la pistola de rayos láser, utilizada por héroes de ficción como Flash Gordon. Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Rayo_de_la_muerte.

30 MILLE, Mateo, *Historia Naval de la Gran Guerra 1914 – 1918*, Barcelona: Inédita Editores, 2010, p. 123.

"Acaba de llegar el vapor inglés *Westburn*, izando la bandera de guerra alemana, bajo el mando del oficial de marina Badewitz, llevando a bordo las tripulaciones de los vapores ingleses *Flamenco, Horace, Edimborough, Clan Mactavish* y el belga *Luxemburg*, todos hundidos por el comandante alemán. El *Westburn*, cargado de carbón, fue apresado en su viaje de Inglaterra a Buenos Aires. Las tripulaciones de los cinco vapores serán puestas a disposición de sus respectivos cónsules.

> El *Westburn* entró en el puerto de Santa Cruz [de Tenerife], mientras que un crucero inglés se hallaba anclado en la rada. Es de grandísimo interés hacer constar el hecho de que el vapor que acaba de fondear en [Santa Cruz de] Tenerife, tenía 199 prisioneros ingleses, mientras que la tripulación estaba constituida por sólo siete alemanes [...]
>
> Mientras las tripulaciones de los barcos alemanes surtos en el puerto aclamaban a la heroica tripulación del *Westburn*, en cuyo palo mayor había sustituido la bandera británica por el pabellón alemán, abandonó la bahía el crucero inglés HMS *Sutlej*, cuya situación resultaba un poco ridícula. El *Sutlej* quedó vigilando, fuera de la bahía, en espera de que al transcurrir las 24 horas de su entrada, en Tenerife, abandonará el puerto el *Westburn*, para entonces cazarlo o hundirlo a cañonazos [...]
>
> Al cumplirse las 24 horas de su llegada al puerto, el *Westburn*, a cuyo bordo no quedaba ni uno solo de los tripulantes y pasajeros que traía prisioneros, levó anclas y enfiló la salida del puerto. Los muelles y las alturas estaban repletos de curiosos que se disponían con gemelos y anteojos de largo alcance a presenciar qué iba a ocurrir en el mar tan pronto como el crucero *Sutlej* pudiese atacar a los corsarios alemanes.
>
> El *Westburn*, con su corta tripulación germana, y arbolando el pabellón de guerra del Imperio, salió valientemente fuera de la bahía. La expectación era extraordinaria, se había tocado zafarrancho de combate. Tan pronto como salió a la mar, el crucero británico se puso en movimiento para darle caza. El oficial alemán, que con sus siete hombres iba a bordo del *Westburn*, no se proponía escapar. Antes, al contrario, puso proa en demanda del enemigo y hacia él dirigió el buque capturado. Se detuvo entonces el crucero y rectificando su rumbo parecía aceptar el reto de los alemanes. Todo el mundo esperaba el primer cañonazo cuando, al costado del *Westburn*, se destacó un bote, en el que iban los marinos alemanes. El crucero inglés avanzó entonces, forzando la máquina, pero una violenta y larga explosión a bordo del *Westburn* dio a entender a

> los marinos ingleses que se habían burlado de ellos nuevamente volado la presa en sus mismas narices. Los valerosos germanos ganaron rápidamente el puerto de Tenerife entre las aclamaciones de todos los que presenciaban la hazaña. Allí afuera quedaban los marinos ingleses devorando su fracaso. Los alemanes desembarcaron en el muelle, y seguidos del público que les felicitaba se presentaron antes las autoridades[31].

No es nuestra intención ocuparnos del combate de Jutlandia (31 de mayo-1 de junio de 1916). Basta decir que fue un choque inútil: los británicos no aniquilaron a la Flota de Alta Mar Alemana y, esta, a su vez, no pudo romper el bloqueo británico y justificar su existencia. Un comentarista español contemporáneo, Mariano Rubio y Bellve, concluía que: "El problema en el mar queda planteado, después de la batalla, en los mismo términos que antes que ella. Solamente la muerte, con numerosas víctimas de la horrible tragedia de Jutlandia, es la que ha triunfado en toda línea[32]". Evidentemente, Alemania reclamó para sí el resultado del combate como una victoria táctica, pero lo cierto es que no había variado la situación estratégica de Alemania. Un corresponsal del *Daily Telegraph* la resumía así:

> La verdad es que, como isleños, no ignoramos lo que son los mapas de guerra, pero damos más importancia a los mapas sancionados por el tiempo. Olvida Von Bethmann-Hollweg que cerca de tres cuartas partes de la superficie de la Tierra están cubiertas de agua. Cuando se iniciaron las hostilidades, comenzaba una lucha mundial para los alemanes, que habían demostrado actividad en los mares y estaban practicando o preparando operaciones guerreras no solo en cada de uno de los continentes, sino también en todos los países del globo. Para los germanos esto no es ya actualmente una guerra mundial. Alemania se halla casi tan completamente aislada del mundo exterior, como París en 1870. Aunque Alemania haya gastado 7250 millones de francos en su Marina, y aunque tenía la primera marina mercante del mundo después de la británica, sin embargo la bandera germana ha desaparecido del mar, resultado singular para una nación marítima.
>
> Durante varios siglos la guerra marítima, en la que se hallaron comprometidas las flotas de España, Holanda y Francia, nunca ocurrió

31 *El Comercio* del 2 de junio de 1916, edición de la mañana, p. 4, tercera y cuarta columnas.
32 RUBIO Y BELLVE, Mariano. "En el mar",En: *La Vanguardia*, 11 de junio de 1916. sección "La guerra europea", p. 14, columnas 1–4.

> que no mostraran sus banderas en el mar; pero la marina mercante alemana ha desaparecido; la marina de guerra está inactiva, el comercio transatlántico ha cesado y han desaparecido las colonias. Alemania no ha alcanzado victorias como las conseguidas por Napoleón en 1811, pero Trafalgar preparó Waterloo. El canciller alemán debe leer la vida de Napoleón[33].

La Hochseeflotte no tendría una segunda oportunidad de medir fuerzas con la Royal Navy. Sus pérdidas habían sido menores que las británicas, pero eran irremplazables. Ya no podía disputar el dominio del mar. Al respecto escribió Mateo Mille: "Pero Alemania no era una nación naval; la formidable potencia creada por el almirante Von Tirpitz, organizador genial al amparo de una industria colosal, no fue empleada adecuadamente[34]".

En el invierno boreal 1916-1917 la moral de la flota se fue a pique. Como todos los alemanes, el fracaso de la cosechas hizo más severo el racionamiento alimentario. Las magras raciones potenciaron elementos como la inactividad, las rutinas sin sentido y el desprecio de los oficiales. En junio de 1917 una manifestación contra los privilegios alimentarios de los oficiales se tornó en una plataforma política a favor de una paz negociada. Los líderes del comité de marinos fueron detenidos. Dos de ellos fueron fusilados[35]. En julio un alzamiento armado en las bases navales de la costa de Flandes dejó un saldo de 50 oficiales asesinados y la destrucción de las instalaciones de los zeppelines. Su líder, el segundo teniente Rudolf Glatfelder, declaró después, ya a salvo en Suiza, que este hecho probaba la capacidad de los alemanes para rebelarse[36]. En diciembre el desacato a la orden de reembarque de la dotación de buques de vigilancia que acababan de regresar de una larga y sangrienta patrulla degeneró en motín que fue develado con un saldo de 44 muertes. Los sobrevivientes fueron condenados a trabajos forzados[37].

El descontento también cundía en el cuerpo de oficiales. Von Tirpitz hubo de renunciar a la Secretaría de Marina en marzo de 1916, a causa de su postura favorable a la guerra submarina irrestricta[38]. Pocos meses después se convirtió

33 *La Vanguardia*, del 29 de mayo de 1916, p. 6, tercera columna.
34 MILLE, op. cit., p. 11
35 PATERSON, Tony, A History of the First World War in 100 moments: My dear parents, I have been sentenced to death… *The Independent*. 17 de junio de 2014.
36 *La Vanguardia* del 20 de octubre de 1917, p. 13, primera columna.
37 *La Vanguardia* del 26 de enero de 1918, p. 9, tercera columna.
38 *El Comercio*, del 23 de marzo de 1916, edición de la mañana, p. 1, tercera y cuarta columnas.

en cofundador del Partido de la Patria Alemana (DVP), un movimiento político nacionalista opuesto a una paz negociada. Corría el año 1918 y el poder real —el gobierno que apoyaban Von Tirpitz y sus correligionarios— era el de los caudillos del pueblo alemán, el mariscal de campo Paul von Hindenburg y el general Erich Ludendorff. En mayo de 1918 corrían fuertes rumores sobre la existencia de círculos secretos de oficiales conspirando contra Von Capelle y Scheer, con el fin de sacar de los puertos a la Hochseeflotten y combatir contra los ingleses[39]. A finales de julio el crítico naval del Berliner Tageblatt, capitán de navío (r) Karl Ludwig Lothar Persius (1864-1944), declaraba abiertamente el fracaso de la guerra submarina[40].

El 29 de setiembre de 1918 el alto mando del Ejército alemán reclamó al Gobierno imperial el inicio de negociaciones para un armisticio con los aliados. Cuatro días después el nuevo gabinete, con el príncipe Max de Baden a la cabeza[41], enviaba una nota al gobierno de los Estados Unidos solicitando el armisticio sobre la base de los Catorce Puntos del presidente Woodrow Wilson. Entretanto el Ejército y la Marina Imperial se ocupaban de los efectos de la derrota. El alto mando militar hábilmente inició una campaña de propaganda entre las tropas del frente. Esta fue el origen del mito de la "puñalada por la espalda", en el cual se apoyarían los partidos de extrema derecha durante la República de Weimar, en particular los nacionalsocialistas. Entre la oficialidad naval las células nacionalistas clandestinas salieron a la luz y, en contra de la voluntad de paz del gobierno Baden, sus integrantes dictaron las órdenes pertinentes para el alistamiento de la Flota para forzar el combate decisivo contra la Armada británica. El 28 de octubre la marinería de Kiel y Wilhelmshaven se amotinaron, utilizando como pretexto el nivel crítico al que había llegado el racionamiento de las dotaciones. Cinco días después Kiel —la capital de la Armada imperial— era escenario de manifestaciones en las que se exigía, además de la mejora del rancho, la reforma política y la libertad de los encarcelados por los motines de 1917. El temor de que el motín fuese develado a sangre y fuego, al estilo de la sublevación en Flandes, ocurrida el verano pasado, dio motivo a los amotinados para armarse y organizarse en soviets. Así, pues, el pabellón imperial fue arriado e izada la bandera roja. El motín fue controlado por la moderación de las autoridades navales y la intervención del diputado socialista Gustav Noske, hombre de autoridad y sentido práctico.

39 *La Vanguardia*, del 18 de mayo de 1918, p. 9, cuarta columna.
40 *La Vanguardia* del 28 de julio de 1918, p. 13, primera columna.
41 El 3 de octubre de 1918 marca el inicio de una de serie de Gobiernos concebidos entre cábalas y motines. La política alemana no se estabilizó hasta el año 1922, tras el asesinato del ministro de Relaciones Exteriores, el industrial Walter Rathenau (1867 – 1922). Su muerte unió, brevemente, a la mayoría silenciosa contra los radicalismos políticos.



La tripulación del SMS *Grober Kurfüst* (Gran elector), Scapa Flow, islas Orcadas, 21 de junio de 1919.

No hubo violencia contra los oficiales y los amotinados fueron licenciados, dispersándose por toda Alemania. Guillermo II seguía los acontecimientos desde el cuartel general del Ejército Imperial en Spa (Bélgica). Conmocionado, declaró que ya no tenía una marina y abdicó. En aquella hora amarga Guillermo II dijo: "Espero que esto será en beneficio de Alemania. No desesperemos por el porvenir". Una vez más se había repetido un viejo axioma sobre los motines navales: estos se producen en las flotas que permanecen ancladas en puerto, y son mayormente consecuencia de una derrota.

6.- Ocaso

El 15 de noviembre de 1918 el almirante alemán Hugo Meurer (1869-1960) firmaba con su par británico, Jellicoe, las clausulas del acuerdo de internamiento de la flota imperial. Tres días después el almirante Ludwig von Reuter (1869-1943) asumía el mando de la escuadra de buques destinados al internamiento provisional en Escocia. Conformada por 10 acorazados, siete cruceros ligeros y 50 destructores, su derrota hacia Escocia tuvo un aire que recordaba tiempos

convulsos, pues cada buque ondeaba dos enseñas, la imperial a popa y la bandera roja en el palo de proa. El lugar definitivo de internamiento fue Scapa Flow, la base de la Grand Fleet británica, en el archipiélago de las Orcadas. Durante las negociaciones del Tratado de Versalles los buques permanecieron fondeados y severamente custodiados, a tal punto que sus tripulaciones se encontraban incomunicadas y prohibidas de tocar tierra.

En vísperas de la culminación de las negociaciones de paz en París, a fines de junio de 1919, el *Times* de Londres informaba que los aliados habían acordado exigir a Alemania la entrega de los buques internados a través de un arreglo financiero. En caso que la respuesta germana fuera negativa, correrían tres días de plazo para la denuncia del armisticio del 11 de noviembre de 1918 y, con ello, la reanudación de hostilidades. Con la convicción que el destino de la flota internada era la de trofeo de guerra, el almirante Von Reuter activó el plan de hundirla. Aprovechando un descuido de sus custodios, los alemanes abrieron los grifos de fondo de los buques y arriaron los botes salvavidas. En cinco horas se fueron a pique 10 acorazados, cinco cruceros de batalla, cinco cruceros ligeros y 44 destructores. Un crucero de batalla, cuatro cruceros ligeros y 14 destructores fueron embarrancados por personal británico. Ludwig von Reuter había protegido, in extremis, el honor de la flota[42].

La Hochseeflotte pudo haber tenido un final diferente si se hubiera prolongado la guerra. En setiembre de 1917, el almirante David Beatty (1871-1936), comandante de la Gran Flota, autorizó un audaz plan según el cual 121 aviones del Real Servicio Aéreo Naval (RNAS) destruirían la Hochseeflotte y sus bases de Kiel y de Wilhemshaven[43]. Los torpederos despegarían desde portaaeronaves y los hidroplanos-bombarderos desde sus bases del canal de la Mancha. Este plan de ataque sirvió de modelo para el bombardeo de la flota italiana surta en Tarento, Sicilia, el 11 de noviembre de 1940.

7.- A modo de conclusión

En su biografía de juventud, *Historia de un alemán. Memorias. 1914-1933*, el periodista alemán Sebastian Haffner (1907-1999) escribió: "Esta enfermedad —el nacionalismo— que en otros casos solo afecta el aspecto externo, en el

42 Fue testigo de estos hechos Claude Stanley Choules (1901 – 2011), el último de los últimos veteranos británicos de la Primera Guerra Mundial.

43 WILKINS, Tony. World War I's abandoned Pearl Harbour Attack. 3 de agosto de 2015. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: http://defence of the realm.wordpress.com/2015/03/08/world-war-Is-abandoned-pearl-harbour-attack/



Los restos del destructor alemán V82 en Portsmouth, Inglaterra, cuadro del pintor británico William Wyllie, 1920.

suyo —los alemanes— les carcome el alma [...] Un alemán que cae víctima del nacionalismo deja de ser alemán, apenas es persona. Y lo que este movimiento genera es un Imperio alemán, quizás incluso un gran Imperio alemán o un Imperio pangermánico y la consiguiente destrucción de Alemania". Considero que esta reflexión personal de Haffner puede aplicarse a la existencia de la Marina Imperial alemana. Su carácter nacionalista debe comprenderse como una imitación del sentimiento nacional de los ingleses y franceses de su época[44]. Al imitar se corre el peligro de tomar los defectos ajenos[45]. ¿Necesitaba Alemania una Armada como la concebida por la ambición del almirante Von Tirpitz? Creemos que no. Incluso el káiser Guillermo II (1859-1941) declaró, en un momento de lucidez, que la seguridad del Imperio no descansaba en nuevas conquistas[46]. En 1871 Alemania había ganado el derecho a vivir como nación

44 "Repróchese a los alemanes el que imiten unas veces a los ingleses y otras a los franceses, pues es lo mejor que pueden hacer. Reducidos a sus propios medios nada sensato podrían ofrecernos".

45 "¡Bienaventurados nuestros imitadores, porque de ellos serán nuestros defectos!" – Jacinto Benavente, dramaturgo español (1866 – 1954).

46 Al Imperio Alemán no le es menester nueva gloria militar ni conquistas, ahora que ha ganado el derecho de vivir como nación unida e independiente" – Guillermo II (1888).

unida e independiente. En 1888 contaba con una Armada digna de respeto, garantía de su soberanía e, incluso, con un modesto Imperio colonial. En 1918 Alemania perdió todo lo ganado y sus marinos se amotinaron para salvar sus vidas, porque no querían ser sacrificados en un combate inútil . En cuanto a Scapa Flow, este hecho fue una tragedia redentora para una Armada destruida moralmente. El almirante Von Reuter y sus oficiales demostraron que todo se había perdido, menos el honor.

Scapa Flow fue el último acto de un fracaso que se recuerda con una cita churchilliana, "la flota alemana es un lujo, no una necesidad nacional". Creemos que dicha frase es equívoca. Al dotarse de una Armada poderosa, Alemania demostró su voluntad de ser un pueblo fuerte y con vocación marítima. Equívocamente se creyó que la libertad de los mares solo podía alcanzarse por medio de la fuerza. Aquel dogma era propio de la época y la derrota alemana probó su falsedad arrastrando en su magnitud a su poderosa adversaria, Inglaterra, a la luz del impacto humanitario que provocó el bloqueo de las costas alemanas. El orgullo y la ambición desmedida fueron la perdición de la Marina Imperial alemana. Sus virtudes fueron el valor y la pericia de los tripulantes de submarinos, destructores y cruceros auxiliares. Aquellos que servían a bordo de los *dreadnoughts* y cruceros de batalla no tuvieron la oportunidad de demostrar su calidad. La obra de construir una flota como la Armada Imperial fue extraordinaria. En ella vemos la maestría y las debilidades de sus artesanos, Von Stosch, Von Caprivi y Von Tirpitz.

47 "Alemania en sí no es nada, pero cada alemán es mucho por sí mismo" - Goethe (1808).

Bibliografía

- DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania II. En: *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La guerra europea".
- DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania V. En: *La Vanguardia*, 13 de marzo de 1918. Sección "La guerra europea".
- *EL COMERCIO*. 23 de marzo de 1916, edición de la mañana, p. 1, tercera y cuarta columnas.
- *EL COMERCIO*. 2 de junio de 1916, edición de la mañana, p. 4, tercera y cuarta columnas.
- GRANDHOMME, Jean-Noel. Du pompon à la plume: l'amiral, commentateur de la guerre et de la paix d'inquiétude, 1914-1919. En: *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2007. Vol. 3, nro. 227, pp. 43-64.
- *LA VANGUARDIA*. 29 de noviembre de 1914, p. 16, segunda columna.
- *LA VANGUARDIA*. 29 de mayo de 1916, p. 6, tercera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 20 de octubre de 1917, p. 13, primera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 26 de enero de 1918, p. 9, tercera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 18 de mayo de 1918, p. 9, cuarta columna.
- *LA VANGUARDIA*. 28 de julio de 1918, p. 13, primera columna.
- MILLE, Mateo. *Historia naval de la Gran Guerra (1914-1918)*. Barcelona: Inédita Editores. 2010.
- PARK, Evan. The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and The Imperial German Navy from Unification to 1914. En: *Journal of Military and Strategic Studies*, 2015. Vol. 16, nro. 2, pp. 125-159.
- PATERSON, Tony. A History of the First World War in 100 moments: My dear parents, I have been sentenced to death... *The Independent*. 17 de junio de 2014.
- RUBIO Y BELLVE, Mariano. En el mar. En: La Vanguardia, 11 de junio de 1916. Sección "La guerra europea", p. 14, columnas 1-4.
- RUBIO Y BELLVE, Mariano. El canal de Kiel. En: *La Vanguardia*, 22 de octubre de 1916. Sección "La guerra europea".
- SCHEER, Reinhard. *Germany's High Seas Fleet in the World War*. Londres: Cassell & Co. 1920.
- TENBROCK, Robert Hermann. *Historia de Alemania*. Paderborn: Hueber-Schöning. 1968.
- WILKINS, Tony. World War I's abandoned Pearl Harbour Attack. 3 de agosto de 2015. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: http://defence of the realm.wordpress.com/2015/03/08/world-war-ls-abandoned-pearl-harbour-attack/



Estados Unidos: la geopolítica del petróleo

Capitán de navío Renato Atilio Antonioli Rios
Graduado de la Escuela Naval del Perú en 1990 como bachiller en Ciencias Marítimo Navales. Calificado en las Especialidades por Orientación de Electrónica y Comunicaciones y por Actividad de Guerra de Superficie. Cursos institucionales: Curso Básico de Inteligencia, Curso Básico de Estado Mayor, Curso de Comando y Estado Mayor y Curso de Alto Mando Naval. Maestría en Estrategia Marítima y Maestría en Política Marítima. Cursos Extrainstitucionales: Autoevaluación de Carreras de Educación Superior, Gestión Procesos, Procesos por resultados e Indicadores de Gestión. Unidades Operativas: oficial de Comunicaciones, oficial de Artillería y Construcción y jefe del Departamento de Operaciones de las Unidades de Combate tipo Corbetas Misileras, jefe de Comunicaciones de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, Jefe de Operaciones de la Fragata Misilera, BAP *Mariátegui*, Comandante de la Corbeta Misilera, BAP *Sánchez Carrión*, Jefe de la Sección de Comunicaciones de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, jefe de la Sección de Operaciones de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, jefe del Estado Mayor a Flote de la Comandancia de la Fuerza de Superficie y Jefe de la Sección de Personal de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico.



RESUMEN
El presente artículo se refiere a los cambios que se producen en la geopolítica mundial en relación con el precio del petróleo en el mercado, el cual hasta hace unos años dependía principalmente de los países del Medio Oriente, mediante la oferta y la demanda. Sin embargo, en la actualidad, Estados Unidos está asumiendo el papel de actor principal en la determinación del precio del crudo, ya que desde hace unos años ha iniciado el incremento de su producción, la disminución de sus importaciones y la reducción de su consumo. Esta situación lo convierte en el mayor productor de petróleo del mundo. Ha logrado su independencia energética a fin de influir en las economías de sus competidores.

PALABRAS CLAVE
Petróleo, *fracking*, geopolítica, Estados Unidos.

ABSTRACT
This article refers to the changes that are being produced in the global geo-politics in relation to the price of oil in the market, which until a few years ago depended mainly on the countries of the Middle East, through supply and demand. However, currently, United States is assuming the role of leading player in the determination of the price of crude oil, since a few years it has started its production increase, decrease of imports and reducing its consumption, becoming the largest producer of oil in the world, to achieve energy independence, in order to influence the economies of its competitors.

KEYWORDS
Oil, fracking, geopolitics, United States.

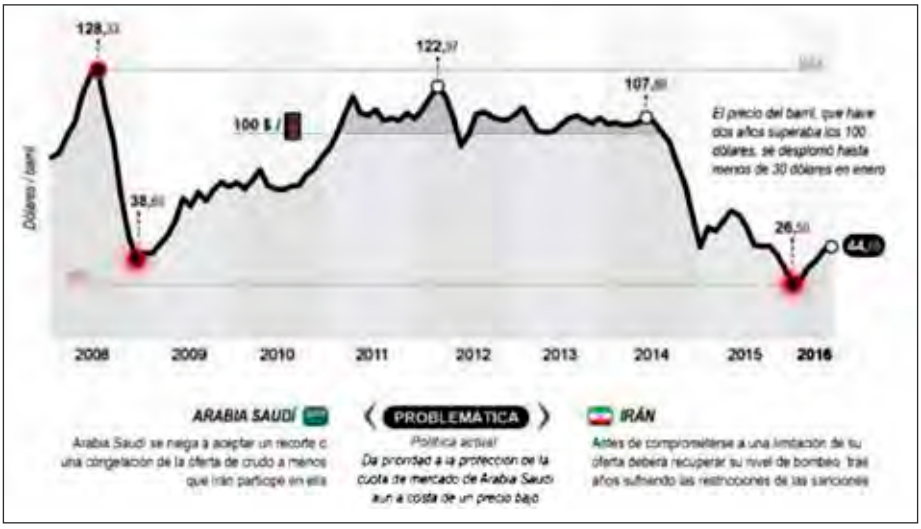
Desde hace más de un siglo, el petróleo representa la principal fuente de energía a nivel mundial que, junto a sus derivados y los diversos materiales que de él se obtienen, los convierte mayoritariamente indispensables en el día a día. Ello trae consigo que la economía mundial esté desarrollada sobre la base de este producto no renovable y que las principales potencias, así como los países productores de petróleo, busquen tener grandes reservas de crudo y mejores precios por barril. Este hecho genera una lucha constante entre la oferta y la demanda, así como intereses políticos y económicos, en un escenario de conflictos internacionales.

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

El petróleo, al ser la principal fuente de energía del mundo, ocupa un lugar preponderante en la geopolítica global, ya que los alcances de producción inciden directamente en su valor en el mercado e influyen en los intereses nacionales e internacionales de cada país, principalmente en sus respectivas economías.

En el gráfico 1 podemos ver la variación del precio del petróleo en los últimos 10 años. Los valores estaban por encima de los 100 dólares por barril en el periodo 2011-2014. Sin embargo, a finales de 2015, luego de una gran caída, llegó a tener su valor más bajo, 26,5 dólares por barril. Después hay una ligera subida, hasta llegar al valor actual promedio de 55 dólares por barril.

Gráfico 1. Evolución del Precio del Petróleo (2008-2016)



Fuente: Organización de Países Exportadores de Petróleo y Agencia EFE.

La caída del petróleo a partir de 2014 se debió principalmente a factores geopolíticos, debido a que Arabia Saudita (mayor exportador mundial de petróleo y de alta calidad), en acuerdo con Washington, tomó la decisión de mantener un alto nivel de producción, aumentando la oferta y, a su vez, disminuyendo el precio del crudo. Esta decisión, además de afectar sus propios ingresos, afectó también los ingresos de Rusia, Irán y Venezuela. El costo de producción del petróleo para Arabia Saudita oscila entre 5 o 6 dólares por barril, mientras que para los otros países tiene un promedio de 26 dólares por barril[1].

1 DINUCCI, Manlio. El arte de la guerra. 7 de enero de 2015. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: www.voltairenet.org/article186403.html

A finales de 2016, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP[2]) y 11 productores independientes (Azerbaiyán, Bahréin, Brunéi, Guinea Ecuatorial, Kazajistán, Malasia, México, Omán, Rusia, Sudán y Sudán del Sur) acordaron en Viena reducir la producción en 1,8 millones de barriles por día (mbd), hasta finales de 2018, con la finalidad de disminuir la oferta y aumentar el precio del petróleo[3].

A pesar de que la OPEP y los 11 países asociados acordaron reducir su producción con el objeto de incrementar el precio del crudo, esto no está surgiendo tal efecto, ya que Arabia Saudita, aunque es miembro de la OPEP, no lo está cumpliendo, y Estados Unidos, al no ser parte del acuerdo, sigue incrementando su producción de petróleo y gas de shale o roca de esquisto[4].

Ed Morse, jefe de Investigación de Citigroup, indicó en una entrevista de televisión en Bloomberg que el petróleo de esquisto de Estados Unidos prevalecerá sobre la OPEP. La OPEP y sus aliados pueden haber impulsado los precios del petróleo mediante la reducción de la producción, pero en el proceso están perdiendo ingresos y su posición no es sostenible durante un largo periodo. Por otro lado, los perforadores de esquisto de Estados Unidos están adaptados para sobrevivir a precios tan bajos como 40 dólares por barril. Es así que los exportadores estadounidenses del petróleo de esquisto han impulsado la perforación y están camino de marcar un récord de producción, al llenar parte de la brecha dejada por los recortes de la OPEP[5].

Este acuerdo no es de fácil cumplimiento, debido a que el 70% del mercado mundial de petróleo lo integran empresas privadas y solo el 30% está conformado por empresas estatales. En consecuencia, los países negociadores no pueden imponer que se reduzcan los niveles de producción, ya que son incapaces de controlar la producción de hidrocarburos de las empresas privadas.

---

2 Los países que integran la OPEP son: Angola, Arabia Saudita, Argelia, Catar, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Gabón, Irak, Irán, Kuwait, Libia, Nigeria y Venezuela.

3 SPUTNIK. Países fuera de OPEP cumplieron en noviembre acuerdo de recorte en 96%. 14 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://mundo.sputniknews.com/economia/201712141074765504-industria-petrolera-extraccion/

4 El petróleo de esquisto (en inglés: shale oil) es un petróleo no convencional producido a partir de esquistos bituminosos mediante pirólisis, hidrogenación o disolución térmica. Estos procesos convierten a la materia orgánica contenida dentro de la roca (querógeno) en petróleo sintético y gas.

5 BLOOMBERG. El petróleo de esquisto de EEUU prevalecerá sobre la OPEP, según Citigroup. 15 de agosto de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://www.eleconomista.es/materias-primas/noticias/8553396/08/17/El-petroleo-de-esquisto-de-EEUU-prevalecera-sobre-la-OPEP-segun-Citigroup.htm

Por décadas Estados Unidos ha influido indirectamente en el precio del petróleo, principalmente por los grandes volúmenes del crudo que adquiere y a quién le compra. Sin embargo, en los últimos años, Estados Unidos viene posicionándose como un actor importante en el mercado mundial del petróleo, al haber incrementado su producción y exportación de petróleo. En consecuencia, sus decisiones en cuanto al petróleo que producen o exportan impactan directamente en el precio global del crudo.

Al respecto, el presidente Donald Trump, en mayo de 2017, presentó un plan para vender las reservas de crudo de Estados Unidos, ya que en los últimos cinco años ha incrementado en un 49% su producción petrolera, socavando los esfuerzos de la OPEP para reajustar los mercados mundiales mediante el recorte de la producción[6].

Desde 1970 regía la prohibición de exportar las reservas de petróleo, hasta llegar en 2013 a importar 9 mbd por día, provenientes de 80 países. Sin embargo, en diciembre de 2015 se derogó esta prohibición. Adicionalmente, se incrementó la producción, lo que originó una disminución de las importaciones en 514 000 barriles por día. Un documento corporativo de Pira Energy Group corrobora el alza exportadora de Estados Unidos e indica que en los próximos tres años cuadriplicará sus exportaciones del petróleo, hasta alcanzar en 2020 la meta exportable de 2,5 mbd[7].

El petróleo de esquisto

El petróleo de esquisto de Estados Unidos tuvo un gran auge en 2011, ya que el precio del barril de petróleo se encontraba por encima de los 100 dólares. Sin embargo, al poco tiempo dejó de ser rentable por la caída del precio del petróleo, lo que ocasionó que el costo de producción fuese mayor.

En los siguientes años la petrolera EOG Resources Inc. creó una aplicación de hardware-software bautizada iSteer, que permitió reducir significativamente los costos de la exploración, perforación y producción en los yacimientos de esquisto a entre 40 y 50 dólares por barril. Por otro lado, la empresa Baker Hughs Inc. desarrolló técnicas innovadoras que permiten aumentar a 46 meses la exploración de la capa de petróleo de esquisto, que era solo de 9 a 12

6 GLOYSTEIN, Henning y WALLIS, Keith. Mientras OPEP extiende recortes a producción, Asia mira a América del Norte para más petróleo. 1 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://lta.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1DV4Z8-OUSLB

7 PAPPALARDO, Diego. Reposicionamiento estadounidense a través de su petróleo. 15 de julio de 2017). [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.geopolitica.ru/es/article/reposicionamiento-estadounidense-traves-de-su-petroleo

meses, así como producir un 69% adicional en comparación con la tecnología convencional. Estas innovaciones han seguido avanzando y permiten obtener el costo por barril de petróleo de esquisto a 35 dólares[8].

Al respecto, la señora Luisa Palacios, experta en energía y directora para América Latina en Medley Global Advisors, indicó en Global Economy que la revolución de producción del método llamado "esquisto" en Estados Unidos, ha conseguido que este país pueda producir petróleo a unos costes mucho más bajos que lo que solía suponer extraer petróleo por sistemas tradicionales[9].

La creciente producción del petróleo de esquisto permitiría a Estados Unidos destronar a Rusia y Arabia Saudita como el principal productor de crudo del planeta, pronostico Rystad. En ese sentido, la Administración de Información sobre Energía (EIA, por sus siglas en inglés) proyectó recientemente que la producción de crudo de Estados Unidos aumentaría a un promedio de 10 mbd en 2018. Eso eliminaría el récord anual previo de 9,6 mbd establecidos en 1970. A diferencia de la OPEP y Rusia, que acordaron extender los recortes de la producción petrolera hasta finales de 2018 para controlar los precios, Trump ha prometido marcar el comienzo de una era de "dominio de la energía estadounidense". Una de las claves para ello es reducir la burocracia en torno a la extracción de petróleo. Las importaciones de petróleo de Estados Unidos han disminuido en un 25% en los últimos nueve años, según el EIA. Al mismo tiempo, las exportaciones han florecido desde que se levantó la prohibición de la venta de las reservas de crudo al exterior en 2015. Las exportaciones se han más que triplicado durante el año pasado para registrar máximos históricos. Estados Unidos todavía importa más petróleo de lo que exporta, pero esta brecha se está reduciendo[10].

En el gráfico 2 se aprecia un crecimiento en la producción de petróleo en Estados Unidos a partir de 2008 y que ya en 2014 se empezó a convertir en el máximo productor del crudo del mundo.

---

8 SÍTNIKOV, Alexandr. EEUU declara la segunda 'revolución' del esquisto. 9 de julio de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://mundo.sputniknews.com/prensa/201707091070624596-fracking-petroleo-gas-evolucion/

9 MONTENEGRO, José Antonio. ¿Qué pasa con el petróleo? 22 de setiembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://cnnespanol.cnn.com/2017/09/22/que-pasa-con-el-petroleo/

10 EGAN, Matt. Estados Unidos podría ser el nuevo rey mundial del petróleo en 2018. 4 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://cnnespanol.cnn.com/2018/01/04/estados-unidos-petroleo-2018-opep-rusia-arabia-saudita/

Gráfico 2. Producción de Petróleo por Países

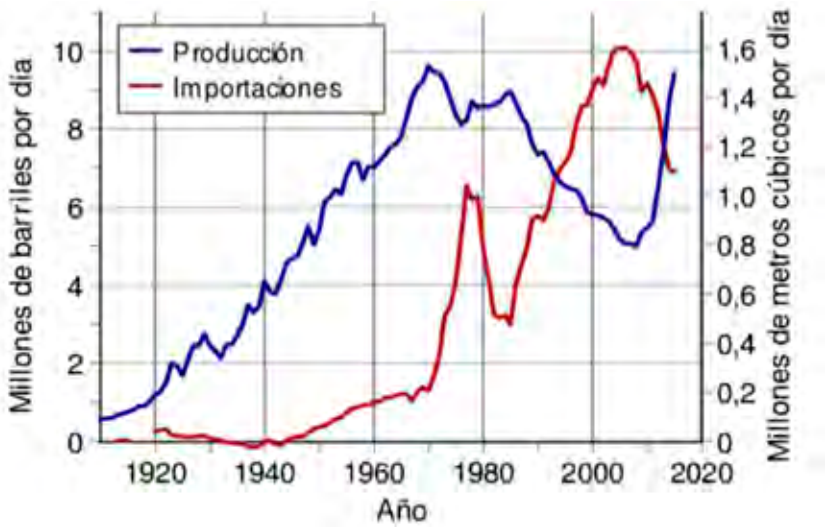


Fuente: BP-El País

En ese mismo sentido, en el gráfico 3 podemos ver como EE.UU, a partir del año 2005, empieza a disminuir sus importaciones y a partir del 2008 a incrementar la producción de crudo, que como ya hemos visto anteriormente, esto debido al petróleo de esquisto mediante el *fracking*[11]. Este proceso se extiende por todo el país, principalmente en Dakota del Norte, Pennsylvania y Texas.

11 Fractura hidráulica de las formaciones rocosas que se encuentran a profundidades de entre mil y cinco mil metros y que contienen petróleo y gas natural que se encuentran atrapados en los poros denominadas *lutitas bituminosas*.

Gráfico 3. Producción de Petróleo Crudo y las Importaciones de EEUU



Fuente: US Energy Information Administration

En 2015, el Congreso de Estados Unidos, luego de más de 40 años, levantó la prohibición de la venta de sus reservas de petróleo al mercado internacional. Así, en el presente año, el Congreso y la Casa Blanca han aprobado vender 100 mbd de su reserva de petróleo hasta 2027, con la finalidad de aliviar los problemas fiscales. Sin embargo, esta venta tendrá un impacto en el mercado internacional del petróleo, ya que contribuirá a mantener los precios bajos del crudo, yendo en contra de los intereses de la OPEP y Rusia.

Al respecto, Estados Unidos se viene consolidando como un actor principal en la comercialización del petróleo, lo que se ha acentuado en estos últimos años por el cambio de estrategia que aplica. Según la EIA, para el primer trimestre de este año, se espera que la producción en Estados Unidos crezca a más de 10 mbd y continuará aumentando en 2019 a niveles récord, 101,76 mbd, 1,65 mbd más que en 2018.

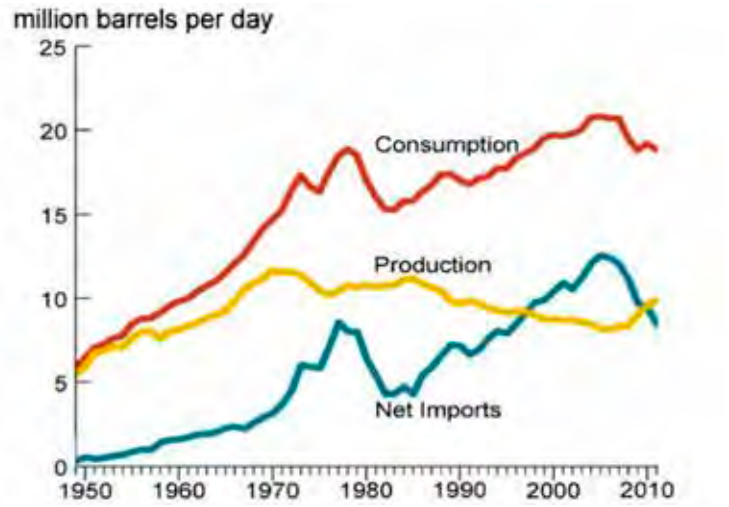
Durante una conferencia climática de Naciones Unidas en la ciudad de Bonn, el jefe de la EIA, Fatih Birol, indicó que Estados Unidos representará más del 80% del crecimiento en la producción mundial de crudo en los próximos 10 años y producirá un 30% más gas que Rusia para entonces. Ello tendrá implicancias en los mercados petroleros, en los precios, en los flujos comerciales, en las tendencias de inversión y en la geopolítica de la energía. Al respecto, sus envíos

de crudo han crecido cerca de 2 mbd y su producción casi un 13% desde mediados de 2016[12].

En el gráfico 4 en cuanto a petróleo y otros líquidos, se presenta anualmente el consumo, la producción y las importaciones de millones de barriles diarios de Estados Unidos. Si observamos a partir de 2005, cuando se produjo el punto más alto de inflexión, se puede apreciar una disminución en el consumo de petróleo, lo que podría atribuirse a los avances tecnológicos de ese entonces, entre los que se puede mencionar la mayor eficiencia en la industria y en el parque automotor, o el incremento de las energías renovables y de los biocombustibles. También observamos en el citado gráfico el incremento de la producción de petróleo y, en consecuencia, una disminución en las importaciones a partir del mismo año.

En el gráfico 4 en cuanto a petróleo y otros líquidos, se presenta anualmente el consumo, la producción e importaciones de millones de barriles diarios de

Gráfico 4: U.S. Petroleum and Other Liquids, Consumption, Production, and Imports (1949-2011)



Fuente: US EIA Monthly Energy Review, Table 3.1 (April 2012), preliminary data, and Annual Energy Review, Table 5.1a (October 2011)

Cross Border Xpress, 2745 Otay Pacific Drive, San Diego, CA 92154, EE. UU.

12 RESNICK-AULT, Jessica. Producción de petróleo en EEUU alcanzará récord a 11 mln bpd en 2019: EIA. 16 de 11 de 2017). Obtenido de https://lta.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1EY227-OUSLB

los Estados Unidos, en el cual si observamos a partir del año 2005, en donde se produjo el punto más alto de inflexión, se puede apreciar una disminución en el consumo de petróleo, pudiéndose inferir en razón a los avances tecnológicos de ese entonces que es debió a varios factores, entre los que se puede mencionar, mayor eficiencia en la industria y en el parque automotor, incremento de las energías renovables y de los biocombustibles, entre otros. También observamos en el citado gráfico, el incremento de la producción de petróleo, en consecuencia, una disminución en las importaciones a partir del mismo año.

El aumento del diferencial entre WTI[13] (West Texas Intermediate) y Brent[14] también ha servido como un incentivo adicional para el incremento de las exportaciones de Estados Unidos, en razón a que los precios internacionales del Brent han aumentado más rápido que los WTI de América[15].

Según un nuevo informe de Rystad Energy, se estima que Estados Unidos tiene más petróleo sin explotar que cualquier otro país del mundo. Cuenta con una cantidad de 264.000 mb. La mitad de su petróleo sin explotar es el petróleo de esquisto no convencional, el cual, gracias a la fractura hidráulica y a las nuevas tecnologías, ha cambiado el panorama global de la energía, lo que ha catapultado a Estados Unidos al escalón superior de los productores mundiales de petróleo. Gracias al petróleo de esquisto, Estados Unidos ahora cuenta con más reservas petroleras que Rusia (256 000 mb), Arabia Saudita (212 000 mb), Canadá (167 000 mb), Irán (143 000 mb) y Brasil (120 000 mb)[16].

Por otro lado, Arabia Saudita y Qatar quieren controlar el flujo de petróleo y gas en medio Oriente y Europa. Para ello, tienen que cortar el flujo desde Rusia y reemplazarlo con gas de Qatar y otros aliados regionales. En este punto, Siria, importante aliado de Rusia e Irán, asume una gran importancia, ya que el gaseoducto islámico llevaría gas natural de Irán, pasando por Irak, Siria, Grecia y el mercado de la Unión Europea (UE). Sería muy lucrativo para Siria y favorable

13 Promedio, en cuanto a calidad (normalmente el contenido de sulfuro), del petróleo producido en los campos occidentales del Estado de Texas. El WTI es un crudo considerado liviano y, también, "dulce" por su bajo contenido de sulfuro, por lo que su precio es, en el promedio, superior al de otros tipos de crudo.

14 Tipo de petróleo que se extrae principalmente del mar del Norte. Es un petróleo ligero, aunque no tanto como el WTI. Contiene aproximadamente un 0,37% de sulfuro, por lo que considerado como petróleo dulce, aunque tampoco es tan dulce como el WTI. Es ideal para la producción de gasolina.

15 MOORS, Kent. Las consecuencias geopolíticas de las exportaciones de petróleo de los Estados Unidos. 7 de octubre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://kenzocaspi.wordpress.com/2017/10/14/38041/

16 EGAN, Matt. Estados Unidos tiene más reservas de crudo que Arabia Saudita y Rusia. 7 de julio de 2016. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://cnnespanol.cnn.com/2016/07/07/estados-unidos-tiene-mas-reservas-de-crudo-que-arabia-saudita-y-rusia/

para Europa, pero la UE se opone en apoyo a sus aliados en el golfo Pérsico. Siria también figura en las rutas planeadas por Qatar y sus aliados, incluyendo Turquía (principal transportador de gas a la UE), que quedaría excluido de la nueva ruta planeada por Irán con el apoyo de Rusia y Siria, además de Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos. Este conflicto geopolítico explica el fuerte apoyo de estos países y sus aliados occidentales a los rebeldes sirios. Para Estados Unidos, el triunfo de sus aliados en la región, en el contexto de sus planes de controlar los flujos de gas, asegurará que las transacciones de gas se realicen en dólares estadounidenses, lo que mantendrá la demanda, el valor y la supremacía del dólar en el mundo, así como el sistema de reciclaje de petrodólares a la deuda estadounidense[17].

El hecho de que Estados Unidos se convierta en el mayor productor del mundo, por encima de Arabia Saudita y Rusia, podría traer las siguientes consecuencias geopolíticas y económicas[18]:

1. **El fin de la guerra de precios de Arabia Saudita y la OPEP.** Ahora la producción estadounidense es la que controla el precio del mercado, bajando los precios y estabilizando el mercado.

2. **Venezuela, con menos mercado y menos suministro en las calles.** La ineficiencia y las carencias estructurales del sector petrolero venezolano, habiendo perdido toda su capacidad de producción, lo harán totalmente incapaz de competir con los productores estadounidenses. El crudo venezolano es muy pesado, por lo que necesita importar naftas más ligeras de otros países, Estados Unidos entre ellos, para obtener una mezcla comerciable.

3. **Posibles amenazas para el medio ambiente.** Los grupos ecologistas manifiestan como una amenaza al medio ambiente el fracking, así como la posibilidad de la explotación del petróleo existente en Alaska. Sin embargo, todo dependerá de las políticas que sigan los países y compañías y de cuán eficientes sean.

17 MALINOWITZ, Stanley Simon. El precio del petróleo: mercado, especulación y geopolítica. 19 de febrero de 2015). [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/el-precio-del-petroleo-mercado-especulacion-y-geopolitica

18 OLMO, Guillermo. 5 consecuencias de que EE.UU. supere a Arabia Saudita como el mayor productor mundial de petróleo. 30 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42868509

4. **Más independencia para Estados Unidos en Medio Oriente.** El mayor suministro que ahora tiene Estados Unidos y la reducción en sus importaciones de petróleo le permiten una mayor independencia del abastecimiento de los exportadores del Medio Oriente, menos vulnerable ante la OPEP y sin temor a que pueda ser afectada su economía.

Más fuerza para los países europeos frente a Rusia. Europa estará en una mejor posición negociadora frente a Rusia, ya que tradicionalmente es muy dependiente de la energía de ese país. No obstante, Rusia aún conserva una gran ventaja, ya que pude hacer llegar sus recursos mediante gaseoductos y oleoductos.

Conclusiones

1. A pesar de los esfuerzos, por parte de la OPEP y de 11 productores independientes, por incrementar el precio del petróleo al disminuir la producción, ello no ha tenido el efecto deseado, debido a que ha sido contrarrestado por factores geopolíticos y económicos, con una mayor producción por parte de Estados Unidos y de Arabia Saudita, que afectan directamente los ingresos de Rusia, Irán y Venezuela.

2. Al ser por décadas Estados Unidos el principal comprador de crudo en el mundo, se convirtió como un actor importante e indirecto en el precio del petróleo. Sin embargo, el cambio de política energética implantado a partir de 2005, ayudado por el uso de la tecnología para la reducción de los costos de producción del petróleo, lo está convirtiendo ahora en un actor decisorio, sobre la base de sus intereses geopolíticos, para la determinación de su valor en el mercado.

3. El incremento de la producción, la reducción de la importación y el cada vez menor consumo de petróleo en Estados Unidos están llevando a que este país logre su independencia energética. Ello ha transformado la geopolítica del planeta al cambiar el eje energético mundial, que eran tradicionalmente los países del Oriente Medio, y así Estados Unidos mantiene el liderazgo internacional.

4. La alta producción de petróleo de Estados Unidos y Arabia Saudita, que buscan mantener el precio del barril en valores bajos, está ocasionando

una crisis económica principalmente a Rusia, Irán y Venezuela por lo que representa el petróleo en sus economías. A esto se suman las sanciones económicas que vienen recibiendo por Estados Unidos y de algunos países europeos.

5. Los bajos precios de venta del petróleo, debido a la gran cantidad de petróleo en el mercado, inicialmente afectó a los productores del fracking en Estados Unidos. Sin embargo, las mejoras en la tecnología para su producción y la simplificación legal lograron reducir sus costos de producción, y le permitió contar en la actualidad con márgenes de rentabilidad.

Bibliografía

- BLOOMBERG. El petróleo de esquisto de EEUU prevalecerá sobre la OPEP, según Citigroup. 15 de agosto de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://www.eleconomista.es/materias-primas/noticias/8553396/08/17/El-petroleo-de-esquisto-de-EEUU-prevalecera-sobre-la-OPEP-segun-Citigroup.html
- DINUCCI, Manlio. El arte de la guerra. 7 de enero de 2015. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: www.voltairenet.org/article186403.html
- EGAN, Matt. Estados Unidos tiene más reservas de crudo que Arabia Saudita y Rusia. 7 de julio de 2016. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://cnnespanol.cnn.com/2016/07/07/estados-unidos-tiene-mas-reservas-de-crudo-que-arabia-saudita-y-rusia/
- EGAN, Matt. Estados Unidos podría ser el nuevo rey mundial del petróleo en 2018. 4 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://cnnespanol.cnn.com/2018/01/04/estados-unidos-petroleo-2018-opep-rusia-arabia-saudita/
- GLOYSTEIN, Henning y WALLIS, Keith. Mientras OPEP extiende recortes a producción, Asia mira a América del Norte para más petróleo. 1 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://lta.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1DV4Z8-OUSLB
- MALINOWITZ, Stanley Simon. El precio del petróleo: mercado, especulación y geopolítica. 19 de febrero de 2015). [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/el-precio-del-petroleo-mercado-especulacion-y-geopolitica
- MONTENEGRO, José Antonio. ¿Qué pasa con el petróleo? 22 de setiembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://cnnespanol.cnn.com/2017/09/22/que-pasa-con-el-petroleo/
- MOORS, Kent. Las consecuencias geopolíticas de las exportaciones de petróleo de los Estados Unidos. 7 de octubre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://kenzocaspi.wordpress.com/2017/10/14/38041/

- OLMO, Guillermo. 5 consecuencias de que EE.UU. supere a Arabia Saudita como el mayor productor mundial de petróleo. 30 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42868509
- PAPPALARDO, Diego. Reposicionamiento estadounidense a través de su petróleo. 15 de 07 de 2017). [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.geopolitica.ru/es/article/reposicionamiento-estadounidense-traves-de-su-petroleo
- RESNICK-AULT, Jessica. Producción de petróleo en EEUU alcanzará récord a 11 mln bpd en 2019: EIA. 23 de 05 de 2017). [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://lta.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1EY227-OUSLB
- SÍTNIKOV, Alexandr. EEUU declara la segunda 'revolución' del esquisto. 9 de julio de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://mundo.sputniknews.com/prensa/201707091070624596-fracking-petroleo-gas-evolucion/
- SPUTNIK. Países fuera de OPEP cumplieron en noviembre acuerdo de recorte en 96%. 14 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: https://mundo.sputniknews.com/economia/201712141074765504-industria-petrolera-extraccion/





Oficina de Oportunidad Laboral

Asesoramos al personal naval en retiro para una adecuada reinserción en el mundo laboral y elevar su nivel de empleabilidad.

Informes:

Cel: 968449132

Teléfono: 453-8568

Anexo: 6938

Reservas navales y movilización: su historia, sus inicios y la actualidad

Capitán de Navío Marco Aurelio Nicolini del Castillo
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas en la Pontificia Universidad Católica del Perú, con posgrado en Redes de Comunicación de Datos en Inictel. Egresado del Programa de Alto Mando, con maestría en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y del Curso de Mando Superior de la Universidad de Defensa del Ejército Popular de Liberación de China. Fue comandante y segundo comandante del BAP *Callao*, así como dotación de varias unidades de la fuerza de superficie. Amplia experiencia en la Dirección de Telemática desempeñando diversos cargos técnicos en las áreas de Comunicaciones e Informática. Actualmente, por tercer año consecutivo se desempeña como jefe del Departamento de Reservas Navales y Movilización de la Dirección de Administración de Personal de la Marina.



RESUMEN
El Departamento de Reservas Navales y Movilización de la Dirección de Administración de Personal de la Marina brinda diversos servicios, la mayoría de ellos dirigidos a la atención del público. Estas labores han ido aumentando con el transcurrir de los años. Describiremos su historia, analizaremos el servicio militar obligatorio y el servicio militar voluntario, y detallaremos las labores que desde este Departamento se brinda al personal en actividad y retiro, a sus familiares, al personal de licenciados y a los muchos civiles que acuden a nuestras oficinas para ser atendidos para diversos trámites.

PALABRAS CLAVES
Reservas navales, servicio militar obligatorio, servicio militar voluntario, reclutamiento, inscripción militar, movilización, oportunidad laboral.

ABSTRACT
The Department of Naval Reserves and Mobilization of the Direction of Administration of Personnel of the Navy currently offers diverse services, most of them directed to the attention of the public, tasks that have been increasing with the passage of the years, we will describe its history, that it was the Compulsory Military Service, as it started in the Institution, what is now the Voluntary Military Service, as well as to describe the work that this Department offers to the Personnel in activity and retirement, to their relatives, to the personnel of graduates, your reservation and the many civilians who come to our offices to be assisted for various

KEYWORDS
Naval reserves, Mandatory Military Service, Voluntary Military Service, Recruitment, Military Inscription, Mobilization, job opportunity.

Historia

La Ley del Servicio Militar Obligatorio[1] nos lleva a 1872, durante el Gobierno del señor Manuel Pardo y Lavalle. Esta ley ordenaba el alistamiento general de los ciudadanos para el reemplazo de los licenciados y el de las bajas permanentes. El tiempo del contrato era de tres años. Este proceso de alistamiento de los conscriptos[2] fue conferido en su integridad a las comunidades locales. Luego la ley fue remplazada por la nueva Ley de Servicio Militar Obligatorio, durante

1. El servicio militar obligatorio es el desarrollo de la actividad militar por una persona, de manera obligatoria y remunerada, por un tiempo determinado. Se egresa como licenciado del servicio y se pasa a la reserva de una institución armada.
2. Conscripto es el hombre joven que efectúa su servicio militar.

• Artículo recibido el 8 de agosto de 2018, aprobado para su publicación el 14 de agosto de 2018

el Gobierno del señor Nicolás de Piérola, del 20 de diciembre de 1898, que se reglamentó el 10 de diciembre del 1900. Se reguló la conscripción periódica y las capacidades físicas del conscripto, para evitar el abuso en la captación.

Años después, el 21 de junio de 1912, en los últimos meses de Gobierno del señor Augusto B. Leguía, se promulgó la Ley del Servicio Militar Obligatorio, que decretó la duración del servicio por dos años en tiempo de paz e indefinido en tiempo de guerra. En esos años, la leva[3] era temida por algunos jóvenes, ya que debían servir obligatoriamente a la patria, salvo excepciones físicas o mentales.

El 2 de marzo de 1949 se promulgó el Decreto Ley 10967, Ley del Servicio Militar Obligatorio. Esta norma incluyó la presencia de la mujer en el servicio, pero en el modo "no acuartelado"[4]. El 19 de mayo de 1950, durante el Gobierno del señor Manuel Odría, se publicó el Decreto Ley 11361, que en su artículo 1 prorrogó hasta 1951 las prescripciones referentes al Servicio Militar Obligatorio Femenino a que se contrae el Decreto Ley 10967 y su reglamento. El empadronamiento femenino debía iniciarse desde el 1 de junio de 1951, y la inscripción ordinaria femenina, desde el primer día útil de junio al último día de marzo de 1952. Las mujeres fueron incorporadas en los alcances de la Ley de Servicio Militar.

El 12 de noviembre de 1974, durante el Gobierno militar del general Juan Velasco Alvarado, se promulgó el Decreto Ley 20788, que consideraba el servicio militar como un deber ineludible. El sorteo de selección para cumplir con el servicio militar obligatorio se efectuaba cuando el número de seleccionados excedía a las necesidades del servicio.

El 8 de marzo de 1999 la Defensoría del Pueblo presentó una propuesta de reforma integral del servicio militar al presidente del Consejo de Ministros, por lo que el 3 de junio de 1999 la Comisión de Defensa del Congreso de la República aprobó el proyecto del servicio militar voluntario. Así, el 28 setiembre de 1999 el servicio militar pasó de obligatorio a voluntario con la Ley 27178, promulgada el 28 de setiembre de 1999, durante el Gobierno del ingeniero Alberto Fujimori.

El 27 de junio de 2008 fue promulgada y luego aprobada una nueva Ley del Servicio Militar Voluntario, que derogó la anterior Ley 29248, durante el segundo Gobierno de Alan García.

3. La leva es el reclutamiento obligatorio de la población para servir en las Fuerzas Armadas.
4. El servicio no acuertalado se cumple en forma temporal o parcial, durante el tiempo previsto por la ley.

El 10 de diciembre de 2012 se modificó la Ley 29248, durante el gobierno del señor Ollanta Humala, con el Decreto Legislativo 1146, que modificó una serie de artículos, y fue promulgada el 10 de diciembre de 2012. Posteriormente, el 2 junio de 2013 se reglamentó la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, mediante Decreto Supremo 003-2013-DE.

Finalmente, en junio de 2017 se publicó la Ley 30581, que modificó el artículo 44 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, al aumentar la edad de los postulantes al servicio militar voluntario hasta los 30 años.

En un comienzo el servicio militar obligatorio en la institución nos llevó hasta nuestra primera Escuela de Reclutas, creada en 1872, el mismo año de la Ley de Servicio Militar. Fue llamada Escuela de Aprendizaje de Marineros. Funcionó inicialmente a bordo de la fragata Apurímac y luego en las instalaciones en la Base Naval del Callao. El 9 de junio de 1943 la Escuela de Reclutas fue trasladada a la isla San Lorenzo, frente al Callao. A partir de esa fecha se denominó Estación de Entrenamiento Naval. Cambió a la denominación actual de Escuela de Reclutas en 1985 y en 2000 se traspasó a las instalaciones del Centro de Instrucción Técnica Naval (Citen), donde se ubica hasta nuestros días.

Los reclutas que ingresaban al servicio militar obligatorio, después de las levas, participaban del adoctrinamiento naval. Los conocimientos básicos se realizaban a través de los Servicios Territoriales en las municipales distritales y provinciales, donde se llevaba un registro de inscripción, llamado Registro de Conscripción Naval, a cargo del jefe de la Subdivisión de Reclutamiento del Estado Mayor General de la Marina.

Estos Servicios Territoriales remitían a los Estados Mayores el resumen numérico de los inscritos navales, que servía de base para los llamamientos correspondientes. Los inscritos al servicio militar en cada circunscripción provincial participaban los primeros domingos de setiembre de cada año en los sorteos públicos para el ingreso al servicio. Al término de este sorteo nuestra institución daba prioridad a los postulantes voluntarios provenientes de lugares costeños y luego a los sorteados de los Registros Navales.

La Marina de Guerra del Perú, viendo la necesidad institucional de crear una dependencia a cargo del entrenamiento de sus reservistas, y que regulara, administrara y se encargara de la inscripción militar y en ese entonces del servicio militar obligatorio, creó la Dirección de Reservas[5] Navales y Movilización,

5. Las reservas son parte de las Fuerzas Armadas. Han terminado su servicio activo, pero que pueden ser llamados al servicio y movilizados en caso de conflicto armado o emergencia nacional. Se les mantiene entrenados y capacitados permanentemente.

por Resolución Suprema 0369-71-MA/CG, del 16 de agosto de 1971. Su primer director fue el señor capitán de navío Manuel Vascones Vásquez.

La Dirección funcionó inicialmente en la Circunscripción Territorial[6], ubicada en el distrito de Pueblo Libre, hasta 1974. A partir de 1975, se trasladó al Cuartel de Salaverry, en Jesús María. Ese año se redujo el tiempo de inscripción e ingreso al servicio militar de 20 a 18 años de edad.



Es así que en 1985 la superioridad naval, por un mejor control territorial y mayor cercanía a las dependencias y unidades navales, dispuso el traslado de la Oficina de Reclutamiento Naval al Callao. Desde entonces ocupó las instalaciones del Club de Cabos, Marineros y Grumetes Grumete Medina, en Chucuito, Callao.

Posteriormente, en enero de 1995, la Alcaldía Provincial del Callao adjudicó el terreno ubicado en el jirón Ucayali, cruce con el jirón Fanning, donde se instalaron 14 módulos prefabricados para la atención en trámites relacionados con la Ley del Servicio Militar. En 1998, se inició la construcción de las instalaciones del actual Departamento de Reservas Navales y Movilización, que fueron inauguradas el 1 de marzo de 2000, con la denominación de Dirección de Reservas Navales y Movilización, a cargo del señor contralmirante José Mejía Gonzalo.

Como se aprecia, esta organización, a través del tiempo, ha tenido grandes cambios con el único objetivo de cumplir mejor su misionamiento desde su creación en 1971 hasta la actualidad. Han aumentado sus funciones, desde el inicial servicio militar obligatorio al posterior servicio militar voluntario, hasta las actuales y bien marcadas funciones de reclutamiento[7], inscripción militar[8],

6. Las circunscripciones territoriales eran regímenes especiales de gobierno autónomo descentralizado, establecidos por libre determinación, en este caso para la inscripción militar de los jóvenes en el servicio militar obligatorio por distritos, provincias y departamentos.
7. Reclutamiento es el proceso de selección con el fin de formar parte del servicio activo, entre jóvenes en edad militar, para unirse al servicio militar voluntario.
8. La inscripción militar es la inscripción obligatoria de jóvenes al cumplir 17 años, según la Ley 29248, para tener un registro actualizado de todos los peruanos en edad militar y conformar la reserva disponible.

movilización[9], emisión de tarjetas y la reciente nueva oficina de oportunidad laboral.

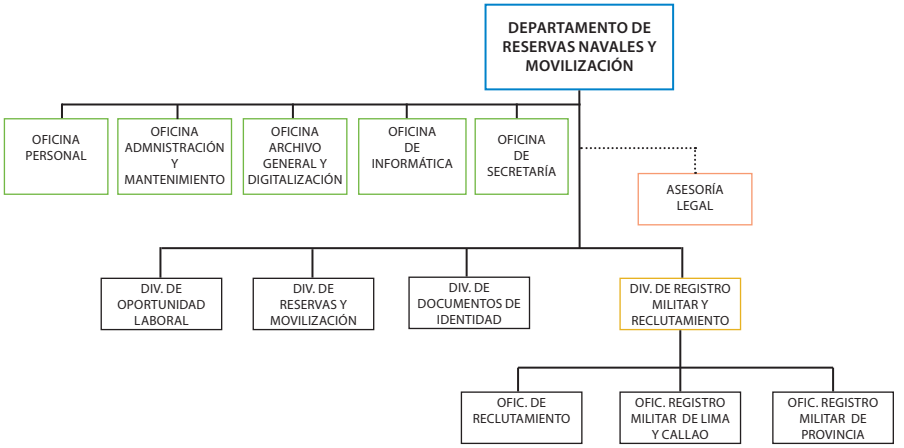
Situación actual

El Departamento de Reservas Navales y Movilización, al encontrarse alejado de los grandes establecimientos navales terrestres, cuenta con todos los servicios propios de una estación naval, para autoadministrarse y atender eficazmente a la población naval y al público que acude a sus instalaciones.

En la actualidad cuenta con personal superior, personal subalterno, marinería y civil calificados. También recibe un importante número de personal destacado de apoyo para sus procesos de reclutamiento militar, y personal de seguridad de Policía Naval para la custodia de sus instalaciones.

Conociendo un poco de su historia, su ubicación y cuándo y cómo fue creada, haremos una descripción de las funciones principales que se realizan en este Departamento, desde las oficinas principales, hasta los proyectos que en la actualidad se desarrollan y algunos otros que se preparan en mejora de la atención de trámites al personal naval, sus familiares y el público en general.

Organigrama



9. La movilización es el traslado de recursos disponibles para que un país consiga su máxima capacidad militar, en este caso de recursos humanos (reserva orgánica, apoyo y disponible).

Funciones principales del departamento de reservas navales y movilización

- Efectuar la inscripción militar de los ciudadanos peruanos de 17 años en el registro militar para conformar la reserva disponible[10].
- Realizar los procesos de reclutamiento para personal del servicio militar voluntario.
- Empadronar, actualizar y entrenar a la reserva orgánica[11].
- Realizar ejercicios de movilización[12] y formar parte del dispositivo de movilización nacional.
- Confeccionar las tarjetas de identidad del personal naval en actividad, disponibilidad y retiro, así como de sus familiares.
- Contribuir con el proceso de reinserción laboral del personal naval en retiro.
- Proporcionar información a entidades y personas particulares sobre los datos relacionados con los inscritos en la institución.

El Departamento de Reservas Navales y Movilización en su sede principal en Chucuito es replicada en las 19 Oficinas de Reclutamiento Militar (ORM)[13] descentralizadas en provincias, interconectadas a través del Sistema de Reclutamiento Naval (Sirena)[14] y supervisadas por la Oficina Central de Registro Militar del Ministerio de Defensa (OCRM)[15], que se encuentra en pruebas finales de su Sistema Integrado de Registro Militar (Sicerm)[16]. Con este sistema se enlazarán las tres instituciones armadas en tiempo real y estará alimentada de la base de datos del Registro Nacional de Identidad y Estado Civil (Reniec) en sus diferentes módulos de reclutamiento, inscripción militar y movilización.

10. La reserva disponible está conformada por todas la personal empadronadas que cuenten con la Constancia de Inscripción Militar y que figuren en la condición de aptas.
11. La reserva orgánica está conformada por el personal militar en retiro y licenciados que cuenten con libreta militar.
12. El ejercicio de movilización es una práctica desarrollada periódicamente para mantener entrenada a la reserva orgánica de una institución militar.
13. En las Oficinas de Reclutamiento Militar (ORM) se realizan las labores de reclutamiento, inscripción y movilización de un instituto militar.
14. El Sistema de Registro Naval (Sirena) sirve a la institución en el empadronamiento de la inscripción militar.
15. La Oficina Central de Registro Militar (OCRM) está a cargo de la supervisión de las labores de las instituciones armadas.
16. El Sistema Integrado de Registro Militar (Sicerm), próximamente a entrar en servicio, es un sistema modular enlazado con las instituciones armadas y la Reniec en temas de reclutamiento, inscripción y movilización.

Oficinas descentralizadas de reclutamiento militar a nivel nacional

ORM Tumbes	ORM Huacho	ORM Puno
ORM Piura	ORM Supe	ORM Pucallpa
ORM Paita	ORM Pisco	ORM Iquitos
ORM Talara	ORM Marcona	ORM Yurimaguas
ORM Pimentel	ORM Arequipa	ORM Puerto Maldonado
ORM Salaverry	ORM Mollendo	
ORM Chimbote	ORM Ilo	

El Departamento de Reservas Navales y Movilización también cuenta con un módulo de inscripción móvil, que se activa para efectuar inscripciones de manera itinerante. Tiene instalados dos módulos descentralizados de atención al público, que funcionan los martes en el Policlínico de Ventanilla y los jueves en el Policlínico de San Borja. Estos módulos, además de efectuar trámites de inscripción militar y de tarjetas de identidad naval y familiar, también dan información referente a reclutamiento militar, movilización y oportunidad laboral.

Descripción de las oficinas principales de reservas navales

Oficina de Inscripción Militar

Tiene como función actual la inscripción normal u ordinaria de manera gratuita de los jóvenes en edad militar. La inscripción se realiza desde que la persona cumple los 17 años hasta dos días antes de cumplir los 18 años.

La inscripción militar se rige de acuerdo con lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, título III y su reglamento, así como la modificatoria 1146 que cambia algunos artículos.

Existen diferentes tipos de inscripción militar. La inscripción militar ordinaria se realiza de manera presencial. Solo se debe presentar el DNI en cualquiera de las Oficinas de Inscripción Militar de Lima y provincias. En cambio, la inscripción militar de oficio se realiza cuando el ciudadano no puede realizar su inscripción personalmente por estar internado en las Escuelas de Formación de las Instituciones Armadas y Policía Nacional del Perú, Escuela Nacional de Marina Mercante, colegios militares, centros de readaptación, claustros, conventos o comunidades religiosas.





Las personas naturales que no realizan la inscripción militar ordinaria y los jefes o encargados que no realizan la inscripción militar de oficio son considerados omisos a la inscripción y se hacen acreedores a una multa correspondiente al 5% de una UIT[17] en el Banco de la Nación. Una vez cancelada la multa se podrá efectuar su trámite respectivo.

La intención de contar con la Constancia de Inscripción Militar (CIM)[18] es tener una Reserva Naval Disponible para participar en un conflicto militar o desastre natural de gran envergadura, así como estar en los padrones de la reserva disponible actualizada.

Próximamente, al entrar en servicio el Sistema Integrado de Inscripción Militar (Sicerm), del Ministerio de Defensa, estos padrones se actualizarán automáticamente al estar integrados al sistema de la Reniec.

Oficina de Reclutamiento

Su función es captar, seleccionar e inscribir a los ciudadanos aptos que voluntariamente deseen realizar el servicio militar voluntario en la Marina de Guerra del Perú.

El servicio militar es voluntario y se rige de acuerdo con lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, títulos I, II y IV, su Reglamento y su modificatoria 1146.

El proceso de reclutamiento consiste en una serie de exámenes, psicológico, médico y físico, de donde se obtiene el cuadro de mérito final de ingresantes al

17. UIT: unidad impositiva tributaria. Según el Código Tributario, la UIT es un valor de referencia que puede ser utilizado en las normas tributarias.
18. Este documento es entregado al joven en edad militar que se empadrona en alguna de las instituciones armadas.





servicio. Los que consiguen vacante son internados en las diferentes escuelas de grumetes de la institución. En el servicio se les proveerá de alimentación completa diaria, dotación de prendas, artículos de tocador y limpieza, atención médica gratuita y asistencia social, asignación económica mensual según la ley, instrucción básica militar, educación básica técnica productiva orientada a las especialidades otorgadas al personal del servicio militar, seguro de vida y sepelio, y becas de estímulo para el ingreso al Instituto Superior Tecnológico Naval. Después de 12 meses de servicio, obtendrán oportunidades de ingreso a las Escuelas de Operaciones Especiales, Infantería de Marina, CITEN mediante la Beca 18[19], descuento hasta del 50% en inscripción e ingreso en las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, y posibilidad de concluir los estudios secundarios mediante el programa de educación básica alternativa. Después del segundo reenganche[20] podrán acceder directamente a la jerarquía de personal subalterno (a requerimiento de cada institución armada), descuento de hasta el 50% del valor de las entradas a eventos deportivos organizados por el Instituto Peruano del Deporte, y bonificación del 20% sobre la nota final para los postulantes a las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú.

Asimismo, según lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, en su capítulo V, los licenciados recibirán una asignación económica, una constancia de haber concluido el servicio militar, y tendrán la oportunidad de postular al Instituto de Educación Superior Tecnológico Público de las Fuerzas Armadas y a una beca completa en el Programa Nacional Beca 18, en la modalidad Fuerzas Armadas, para seguir estudios en los diferentes institutos. Igualmente, descuento de hasta el 50% del valor de las entradas a eventos deportivos

19. Es una beca integral de educación superior dirigida a jóvenes talentos y licenciados en condición de vulnerabilidad social, pobreza o pobreza extrema, con alto promedio académico.
20. Es el proceso efectuado a pedido del propio personal que quiera continuar en la institución castrense tras haber cumplido con su servicio militar.

organizados por el Instituto Peruano del Deporte, bonificación del 20% sobre la nota final para los postulantes a las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, y por último acceso a la bolsa de trabajo de empresas y entidades empadronadas ante el Departamento de Reservas Navales y Movilización.





Oficina de Movilización

Se rige de acuerdo con lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, como su Reglamento y su modificatoria 1146, la Ley 28101 de 2003, Ley de Movilización Nacional, y los planes y directivas institucionales.

Tiene por finalidad la confección de libretas militares del personal de licenciados que han culminado satisfactoriamente su servicio, así como el empadronamiento de la reserva orgánica de acuerdo con lo que establece la ley. Es realizado de manera presencial y en línea en los meses de noviembre de cada año.

Se encarga también de orientar a los licenciados acerca de los beneficios educativos y laborales a los que pueden acceder.

La Oficina de Movilización ejecuta, en coordinación con el Estado Mayor General de Marina (Colomar)[21], los ejercicios de capacitación para la reserva orgánica, como el realizado exitosamente en mayo de 2018 con la Fuerza de Operaciones Especiales. Se logró una gran participación de personal superior y subalterno de nuestra reserva orgánica.

21. Colomar: abreviatura de Comando Logístico de Marina, a cargo de la movilización de todos los recursos de la institución.

Por último, se encarga de hacer el llamamiento de la reserva en caso de movilización nacional a través de los conductos dispuestos, para que sean los encargados de relevar en los cargos administrativos al personal naval en actividad que cubre funciones de doble asignación de funciones (DAF)[22] en cargos operativos para dotarlos al 100%.

Archivo General y Oficina de Digitalización

Controla y custodia los Libros de Inscripción Militar generados en Lima desde 1908 y en provincias desde 1921, hasta diciembre de 2016, cuando se dispuso la no impresión de formatos de inscripción militar, debido a que desde enero de 2017 se empezó a digitalizar los formatos de inscripción militar que se imprimían y empastaban anteriormente para su archivo. Por eso, la Oficina de Digitalización empezó sus labores en enero de 2017 y digitaliza los archivos que se tienen en custodia al archivo general, como complemento a su labor.

También proporciona información a entidades y personas particulares sobre los datos relacionados con los inscritos en la institución, información que se extrae del archivo general.





Oficina de Tarjetas de Identidad (Ofitar)

Confecciona las tarjetas de identidad naval (TIN) para el personal superior, subalterno, marinería y civil, en actividad y retiro, y las tarjetas de identificación familiar (TIF) para los familiares del personal superior, subalterno y civil en situación de actividad y retiro, según lo dispuesto en su Reglamento de Tarjetas de Identidad (RETI-13612)[23].

22. Cargo o puesto operativo previsto de ser cubierto por un miembro de la institución, en caso de entrenamiento dispuesto por el Alto Mando Naval.
23. En el Reglamento de Tarjetas de Identidad está regulado el uso y las características de las tarjetas de identidad que emite la institución.

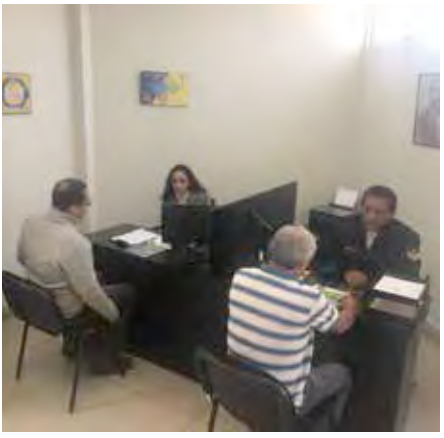
La información que se maneja en esta oficina se halla en el Sistema de Tarjetas de Identidad, a través de la base de datos del sistema de recursos humanos de la Oficina de Sistemas de la Dirección de Administración de Personal. No existe opción alguna de manipuleo de la información.

Oficina de Oportunidad Laboral

Se creó con el impulso de la Dirección de Personal de la Marina. Su función es asesorar y orientar a nuestro personal superior y subalterno en retiro en el logro de una adecuada reinserción laboral, que le permita mejorar sus posibilidades de empleo según su experiencia y sus capacidades.

Gracias a nuestros profesionales y personal que labora en ella, se ayuda al interesado a elaborar un currículum de impacto[24] (que permitirá a las empresas particulares y públicas fuera del sector militar tomar conocimiento sobre nuestro personal mientras perteneció en la Marina de Guerra del Perú) y a desenvolverse en una entrevista laboral.





En una primera etapa se inició con una plataforma digital, pero resultó algo compleja y dificultó su uso por parte del personal naval en edad avanzada y de especialidades no administrativas. Por ese motivo, se optó por reorientar esfuerzos y conseguir un asesor especializado, que capacita personalmente al personal subalterno en situación de retiro de manera quincenal en nuestras instalaciones.

24. Una nueva estrategia en los currículums actuales consiste en apostar por la marca personal. Cada vez es más utilizada por los solicitantes de empleo.

La Oficina de Oportunidad Laboral, en contacto con algunas oficinas de recursos humanos de empresas reconocidas y de contactos de nuestro asesor especializado, recomienda al personal naval de la base de datos de la oficina para postular a algunos puestos solicitados que cumplan con los perfiles requeridos

Qué se viene...

El Departamento de Reservas Navales y Movilización de la Dirección de Administración de Personal es una dependencia muy activa en sus redes sociales entre los muchachos en edad militar, con los que interactúa sobre todo a través de su página oficial de Facebook (con más de 30 000 seguidores). En participación con la Dirección de Telemática de la Marina, lanzará a finales de setiembre de 2018 su nuevo Chatbot[25] Navalito MGP, un programa informático de inteligencia artificial con el que es posible mantener conversar para solicitar algún tipo de información. En este caso será información acerca de la inscripción militar y del reclutamiento en el servicio militar voluntario. De esta forma, se agilizará el tiempo de respuesta a las dudas de los interesados en los chats del Facebook, que por la demanda demoraban en ser atendidos. Ahora las respuestas serán en tiempo real y se direccionarán las preguntas no entendidas por el robot con un asesor personal. Con esta innovación se dará un gran salto tecnológico y se mejorará el servicio al ciudadano. El Departamento es una de las primeras organizaciones del sector público del país en utilizar este sistema y la primera institución militar en usarla, en compañía de nuestro socio estratégico Microsoft Azure[26].





25. Chatbot: robot de conversación que trabaja con inteligencia artificial mediante redes sociales.
26. Microsoft Azure es un conjunto en constante expansión de servicios en la nube para ayudar a una organización a satisfacer sus necesidades. Le otorga la libertad de crear, administrar e implementar aplicaciones con sus herramientas.

Proyectos en camino

Estos son algunos de los proyectos que actualmente se trabajan en el Departamento de Reservas Navales y Movilización. Muestran la calidad profesional del personal que labora en ellos, con la única misión de servir al personal naval en actividad retiro, familiares y a los ciudadanos que acceden a los múltiples servicios que aquí se brindan, en busca de mejorar la calidad de servicio:

- Continuación de los ejercicios de capacitación para la reserva orgánica con las diferentes Fuerzas Navales, para mantener capacitadas a nuestra reserva orgánica.
- Instalación del nuevo sistema Ofitar 2.0 de la Oficina de Tarjetas de Identidad, a cargo de la Dirección de Telemática, en un entorno web que permitirá actualizar los datos de todo el personal naval en actividad, en retiro y familiares, en enlace con la base de datos del Reniec.
- Adquisición de equipamiento para el cambio total de los equipos de cómputo de la Oficina de Tarjetas de Identidad, que permitirá el uso del nuevo sistema Ofitar y podrá soportar una probable nueva tarjeta de identidad naval.
- Revisión final del cambio integral del Reglamento de Tarjetas de Identidad Naval (RETI-13612), de acuerdo con las exigencias y la situación actual para los usuarios de las diferentes tarjetas de identificación con las que cuenta el instituto.
- Presentación de la nueva propuesta para el cambio de la nueva y moderna tarjeta de identidad naval inteligente con chip RFID[27] y demás seguridades. La tarjeta permitirá un control adecuado y podrá escalar a un sistema de seguridad institucional basado en el sistema de seguridad por anillos mediante radio frecuencia (RFID). Se dará así un salto generacional con tecnología de punta. Una vez evaluado el costo beneficio y el presupuesto respectivo, podría entrar en confección.
- Nueva tarjeta de identidad familiar de PVC. De ser aprobado el presupuesto para la confección de la nueva tarjeta de identidad naval, se aprovecharía la tecnología existente usada actualmente en las tarjetas de identidad naval, para la confección de las tarjetas de identidad familiar.

27. Chip RFDI: tarjeta de radiofrecuencia con tecnología de punta para comunicaciones seguras, almacenamiento y recuperación de datos remota.

Este artículo ha permitido, gracias a los casi tres años de gestión realizada, mediante datos históricos e informativos, experiencias vividas e información consultada y conversaciones realizadas con jefes y oficiales que pasaron por esta dependencia, dar a conocer un poco más a detalle la labor que realizamos en este departamento. Se trata de una labor que decenas de personas, que hacen posible el cumplimiento de las metas trazadas por la Dirección de Administración de Personal, la Dirección de Personal de la Marina y la Marina de Guerra del Perú, con el único interés de seguir brindando un servicio de calidad a su personal activo, retiro, reserva, familiares y público en general. El Departamento de Reservas de Navales y Movilización es una de las caras visibles de nuestra institución con el público en general, que concurre diariamente a nuestras instalaciones, buscando únicamente el camino a la excelencia rumbo a nuestro bicentenario patrio.

Bibliografía

- ARCHIVOS DE RESERVAS NAVALES Y MOVILIZACIÓN. Apuntes y datos útiles.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Ley 29248. Ley del Servicio Militar. 2009.
- DIRECCIÓN DE GRUMETES. Apuntes y datos útiles.
- EL COMERCIO. La evolución cronológica del servicio militar en el Perú. 31 de marzo de 2013.
- VELÁSQUEZ SILVA, Davis Víctor. *La reforma militar y el gobierno de Nicolás de Piérola. El Ejército moderno y la construcción del estado peruano* (tesis de magíster en Historia). Lima. 2013.

Agradecimiento
Mi agradecimiento especial al señor contralmirante (r), José Mejía Gonzalo, quien fuera director de Reservas Navales y Movilización de enero de 1999 a diciembre de 2000, quien con sus experiencias, anécdotas y aportes han enriquecido este artículo.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

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



Intercambio de información institucional entre la Marina de Guerra y la Armada de México



Para intercambiar información institucional, la Marina de Guerra del Perú, por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, recibió la visita de una delegación de la Armada de México.

La comitiva extranjera, integrada por el capitán de navío CG DEM Ramiro Lobato Camacho y el capitán de navío CG DEM Javier Mendoza Rosales, fue recibida en las instalaciones de la Comandancia de Operaciones Guardacostas en la Base Naval del Callao. Durante la visita se llevaron a cabo exposiciones sobre las funciones de la Autoridad Marítima Nacional y su legislación nacional en cuestiones de PIP, y procedimientos de su actuación en materias de protección de buques e instalaciones portuarias. Asimismo, visitaron las unidades guardacostas, entre ellas la patrullera oceánica BAP guardiamarina *San Martín*.

Finalmente, presentaron su saludo protocolar al director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Manuel Váscones Morey, a quien agradecieron la atención brindada y reafirmaron la importancia de seguir trabajando conjuntamente en beneficio de la región.

BAP *Unión* fue escenario del lanzamiento de la VII Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre"

A bordo del buque escuela a vela BAP *Unión*, la Marina de Guerra del Perú y la Fundación Grau, con el apoyo de la empresa Telefónica, realizaron el lanzamiento de la VII Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, seámoslo siempre", que se realiza por sétimo año consecutivo.



El comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, destacó: "A lo largo de estos años hemos sido testigos de excepción de proyectos y personas que traen con su esfuerzo y trabajo, esperanza y modelo. Cada uno de los ganadores anteriores son un ejemplo de lo que quisiéramos ver en cada uno de los peruanos. La Marina no puede sino sumarse a reconocer a los peruanos que emulan los valores y contribuyen con el país y sus instituciones".

Hace siete años se lanzó a nivel nacional esta cruzada que tiene como objetivo principal promover la imagen del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, fortalecer la identidad nacional y difundir los valores de lealtad, dignidad y honestidad que identificaron en vida a nuestro gran almirante.

Cabe destacar también que, como parte de esta campaña, se han entregado más de 30 000 libros del Caballero de los Mares a los alumnos de diversos colegios privados y estatales de Arequipa, Iquitos, Huancavelica, Puno, Ucayali, Chimbote, Trujillo, Chiclayo, Tacna, Ilo, Cusco y en varios distritos de Lima.

La campaña tiene como principal objetivo inculcar en la población peruana los valores cívicos, patrióticos y morales que caracterizaron al Peruano del Milenio, Miguel Grau Seminario, y que se mantendrá en el tiempo a través del Premio Nacional Almirante Grau.

El evento contó también con la presencia del presidente de Telefónica, Javier Manzanares Gutiérrez; el jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Víctor Pomar Calderón; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; el director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Manuel Váscones Morey, así como de los ganadores de las ediciones anteriores del Premio Nacional Almirante Grau.

Alumnos del Colegio Interamericano de Defensa visitaron la Marina de Guerra del Perú



Como parte de las actividades académicas que imparte el Colegio Interamericano de Defensa (CID), llegaron al Perú en viaje de estudios los participantes de la Clase LVII de la Maestría en Ciencias de Defensa y Seguridad Interamericana, así como su directora, la contralmirante Martha Herb, para cumplir una serie de actividades en diversas dependencias de la Marina de Guerra.

Los participantes iniciaron sus actividades con una reunión en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (Centac), donde el director de la Escuela Superior de Guerra Naval, contralmirante Carlos Túpac Yupanqui Bromberg, dio la bienvenida a la delegación de oficiales de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Chile, España, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Honduras, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tobago, así como a los oficiales de las Fuerzas Armadas del Perú.

La reunión estuvo orientada a generar espacios para tratar temas de interés común, a fin de incrementar los conocimientos, apreciar diversos puntos de vista y generar nuevas ideas en provecho de dichas instituciones. La amplia participación internacional ofrece una oportunidad extraordinaria de intercambiar ideas y crear una base sólida para fomentar un mejor entendimiento del sistema interamericano.

Como parte del itinerario, la Escuela Superior de Guerra Naval realizó importantes exposiciones en el temas "Gobernabilidad y seguridad ciudadana", a cargo del congresista Juan Sheput Moore, quien habló sobre definiciones de gobernabilidad como equilibrio de poderes, la seguridad como entidad compleja y sistema complejo de ingeniería, y las estrategias necesarias para enfrentar los efectos de la inseguridad.

El director ejecutivo del Programa Nacional Plataformas de Acción para la Inclusión Social (PAIS), vicealmirante (r) Jorge Moscoso Flores, abordó el tema "Desarrollo e inclusión social: política y acción articulada". Se enfocó en la ausencia del Estado, los servicios de baja calidad, la problemática rural y su población, y la necesidad de contar con una articulación multisectorial que garantice el desarrollo.

Se continuó con el tema "La acción del Estado ante los desastres naturales, lecciones aprendidas", a cargo del secretario general del Centro Nacional de Estimación, Prevención y Reducción de Riesgos Desastres (Cenepred), contralmirante (r) Raúl Vásquez Alvarado, quien resaltó puntos importantes del sistema nacional de gestión de riesgos de desastres, los peligros de origen natural en el contexto nacional, los impactos del fenómeno de El Niño, la acción de Estado y las lecciones aprendidas.

Las exposiciones culminaron con la exposición del comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, "Los nuevos roles de las Fuerzas Armadas y su proyección hacia el futuro", sobre los ámbitos de acción de la institución y su proyección para el siglo XXI, su participación en la política exterior, y sus experiencias vividas como expresidente de la Junta Interamericana de Defensa.

Tras las exposiciones, los participantes continuaron con su itinerario y visitaron los ambientes de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Perú), donde recibieron una amplia exposición de los proyectos de construcción naval que se ejecutan.

Es importante mencionar que el Colegio Interamericano de Defensa (CID) es una institución educativa internacional fundada el 9 de octubre de 1962, con sede en el distrito de Columbia, Estados Unidos, y funciona bajo la dependencia de la Organización de los Estados Americanos y la Junta Interamericana de Defensa.

Buque Escuela a Vela BAP *Unión* participó por vez primera en el gran encuentro de regatas "Velas Latinoamérica 2018"



El velero más grande de Latinoamérica, el BAP *Unión,* desplegó sus velas para conquistar los mares del mundo en su tercer Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX-2018) y unirse por primera vez al más grande evento náutico "Velas Latinoamérica 2018" en el puerto de Valparaíso en Chile.

Junto a los veleros *Libertad* de Argentina, *Cisne Branco* de Brasil, *Gloria* de Colombia, *Esmeralda* de Chile, *Juan Sebastián de Elcano* de España, *Cuauhtémoc* de México y *Simón Bolívar* de Venezuela, la unidad peruana realizó diversas actividades en Valparaíso y Antofagasta, para luego continuar su navegación al puerto del Callao.

Tras su arribo a nuestro país, a bordo de nuestra "Embajada itinerante", los comandante de las unidades visitantes se reunieron con la prensa nacional e internacional para brindar detalles de sus buque, tripulación, travesía, así como las diversas actividades programadas durante su estadía.

En la cita estuvieron presentes el comandante del BAP *Unión*, capitán de navío Franz Bittrich Ramírez; el comandante del buque escuela velero *Cuauhtemoc* de México, capitán de navío Rafael Lagunes Arteaga; el comandante del buque escuela ARC *Gloria* de Colombia, capitán de navío Camilo Giraldo Londoño; el comandante del navío velero *Cisne Branco* de Brasil, capitán de mar y de guerra Adriano Batista, y el comandante de la fragata ARA *Libertad* de Argentina, capitán de navío Carlos Gabriel Funes.

Asimismo, el comandante del buque escuela *Esmeralda* de Chile, capitán de navío Sebastián Gutiérrez Casas; el comandante del buque escuela *Juan Sebastián* de Elcano de España, capitán de navío Ignacio Paz García; y el comandante del buque escuela *Simón Bolívar* de Venezuela, capitán de navío Alexander Rivero Sojo.

Durante su intervención, los distinguidos oficiales resaltaron la confraternidad y la hermandad de este número significativo de grandes veleros en el Callao, que mostraron sus habilidades marineras y su cultura.



"Velas Latinoamérica" es un encuentro que se realiza cada cuatro años. En su edición 2018, comprende una travesía de 157 días, durante los cuales se navegarán las costas de América Latina y el Caribe, en un recorrido de más de 12 000 millas náuticas. A bordo de los buques a velas, alrededor de 1600 tripulantes de distintas nacionalidades compartirán conocimientos y experiencias, en una atmósfera de amistad.

Impresionante desfile náutico

Desde tempranas horas del 16 de junio, el público en general pernoctó en el parque El Faro de la Marina, en el distrito de Miraflores, para observar y apreciar al imponente buque escuela a vela, BAP *Unión*, que junto a los más espectaculares veleros del mundo engalanaron nuestro Mar de Grau.

Miles de peruanos se deleitaron con la revista naval y el desfile náutico, especialmente cuando las unidades navegaron con las velas desplegadas y efectuaron maniobras marineras a su paso por la bahía. Adicionalmente, el público disfrutó de una serie de demostraciones estáticas e itinerantes de las Fuerzas Navales e interactuaron con el personal naval.



Se realzó el evento con el paso de las aeronaves de la Aviación Naval y por la noche disfrutaron del tradicional engalanado de luces de los veleros.

Miles de peruanos visitaron veleros del mundo



Para visitar estas joyas del mar, la Base Naval del Callao abrió sus puertas a la ciudadanía por dos días consecutivos, para que conozcan de cerca sus estructuras, mástiles y el despliegue de sus velámenes.

Los visitantes, debidamente ordenados por personal de la Marina de Guerra del Perú, apreciaron con asombro los compartimentos de los veleros *Libertad, Cisne Branco, Gloria, Esmeralda, Cuauhtémoc, Simón Bolívar* y *Unión*. En estas unidades de más de 60 metros de altura, se recibió con cordialidad a niños, jóvenes y adultos.

Visitas y actividades protocolares

En el marco del megaevento "Velas Latinoamérica 2018", en la Escuela Naval del Perú, los comandantes de los veleros recalados en nuestro país presentaron su saludo protocolar al ministro de Defensa, general de división (r) José Huerta Torres.

Durante la cita, el titular de Defensa, acompañado por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, intercambiaron presentes recordatorios con los comandantes de las unidades.

Asimismo, ante el monumento del almirante Miguel Grau, erigido en el patio de honor del alma máter de la oficialidad peruana, los comandantes de los veleros, acompañados de autoridades civiles y militares de sus respectivos países, depositaron sendas ofrendas florales en homenaje a nuestro máximo héroe naval.



Zarpe y revista naval de grandes veleros internacionales



Las unidades participantes del evento partieron desde la Base Naval del Callao cargados de buenos momentos, intercambio de cultura y experiencias a bordo, para continuar con su extensa jornada y travesía por los mares de Iberoamérica.

Durante el zarpe de los grandes veleros, el 22 de junio, se llevó a cabo una revista naval por las costas del Callao, con la participación del buque multipropósito AMP 156 BAP *Pisco*, la fragata misilera 54 BAP *Mariátegui* y la FM-53 *Almirante Grau*, que llevaba a bordo al comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, y al comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, quienes desearon a los participantes: ¡Buen viento y buena mar!

Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX-2018)

Es de destacar que por tercer año consecutivo el imponente buque escuela BAP Unión realiza su tercer Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX-2018), donde arribaron a 14 puertos de 10 países. La dotación, al mando del capitán de navío Franz Bittrich Ramírez, visitó los puertos de Guayaquil (Ecuador), Balboa y Colón (Panamá), Curazao (Curazao), Cartagena (Colombia), La Guaira (Venezuela), Santo Domingo (República Dominicana), Cozumel y Veracruz (México), y Puerto Limón (Costa Rica).

Como parte de este viaje, los cadetes de tercer año de la Escuela Naval del Perú incrementarán sus capacidades en las artes marineras, lo que incidirá con mayor efectividad en la disciplina, el trabajo en equipo, el coraje, la perseverancia, el valor y las valiosas tradiciones heredadas de nuestras glorias navales de ayer, hoy y siempre. Todo ello se intercalará con las actividades culturales y protocolares que realizan en cada puerto al que arribarán, un importante aporte para estrechar los lazos de amistad e integración con las Armadas y la población en general de los países visitados.

Marina de Guerra del Perú presente en el 3er Ejercicio Naval Multilateral "Komodo" (MNEK)



En la República de Indonesia, durante seis días consecutivos, se desarrolló el tercer Ejercicio Naval Multilateral "Komodo" (MNEK), entre la isla de Lombok (West Nusa Tenggara) y la isla Nusa Penida (Bali).

El ejercicio naval fue presidido por el jefe de la Armada de Indonesia, almirante Ade Supandi, Semap, quien resaltó que "Komodo 2018" es un operativo que se caracteriza por traer paz al mundo, ya que se enfoca en la cooperación para responder a los desastres naturales y la asistencia humanitaria.

Contó con la participación de 37 representantes de las Armadas de Alemania, Arabia Saudita, Australia, Bangladesh, Brasil, Brunéi Darussalam, Camboya, Canadá, Corea del Sur, China, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Suecia, Filipinas, Francia, Holanda, India, Indonesia, Irán, Japón, Laos, Malasia, México, Myanmar, Nueva Zelanda, Pakistán, Papúa Nueva Guinea, Perú, Polonia, Reino Unido, Rusia, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Timor Leste y Vietnam.

Cabe señalar que el agregado de Defensa a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia, concurrente en la República de Indonesia, capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal, y el agregado de Defensa Adjunto y oficial de enlace en el Centro de Fusión de Información de la Armada de la República de Singapur concurrente en la República de Indonesia, capitán de fragata Eduardo Zevallos Roncagliolo, representaron a la Marina de Guerra del Perú.

El programa del ejercicio consideró actividades operativas, de entrenamiento y administrativas, tanto en puerto como en la mar, caracterizadas por el despliegue de unidades, que en esta oportunidad contó con la participación de 50 buques y 26 unidades aéreas entre aviones y helicópteros.

En puerto se realizó la acción cívica de ingeniería (Encap), acción cívica mé-

dica (Medcap), exhibición marítima, desfile e interacción con la comunidad. En cuanto a las actividades operativas y de entrenamiento, se efectuaron conferencias para expertos, ejercicios en la carta, ejercicios de comando y control, revista naval, demostración de Fuerzas Especiales y del Escuadrón de Aviones de acrobacias aéreas, ejercicio de entrenamiento en la mar (operaciones con helicópteros, de búsqueda y rescate, operaciones de interdicción marítima, etc.); todo ello orientado a desarrollar capacidades en el personal en tres aspectos principales: operaciones de asistencia humanitaria y alivio en caso de desastres, manejo y asistencia de refugiados, y operaciones de interdicción marítima para contrarrestar las potenciales actividades de organizaciones criminales transnacionales.

BAP *Ferré* representó al Perú en el más grande Operativo Multinacional RIMPAC 2018



El BAP *Ferré* representó a la Marina de Guerra del Perú en el más grande Operativo Multinacional Rimpac 2018 (Ring of Pacific) en su vigésima sexta versión, al mando del capitán de fragata Jorge Vásquez.

En el ejercicio bienal Rimpac, que se desarrolló del 27 de junio al 2 de agosto, en Hawái, participaron 47 buques de superficie, cinco submarinos, 18 fuerzas terrestres nacionales y más de 200 aviones y 25 000 personas.

Rimpac ofrece una oportunidad única de capacitación diseñada para fomentar y mantener relaciones de cooperación que son fundamentales para garantizar la seguridad de las rutas marítimas y en los océanos interconectados del mundo.

El ejercicio de este año incluyó fuerzas de Australia, Brasil, Brunéi, Canadá, Chile, Colombia, Francia, Alemania, India, Indonesia, Israel, Japón, Malasia, México,

Países Bajos, Nueva Zelanda, Perú, República de Corea, República del Filipinas, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tonga, Reino Unido, Estados Unidos y Vietnam.



En este operativo, nuestro país, a través del BAP Ferré, demostró la capacidad profesional de los componentes navales peruanos en teatros de operaciones complejos y escenarios de amenazas múltiples. A su vez, se nutrió de experiencias y conocimientos del personal participante, gracias a la interacción con otras Armadas, en una región extensa y trascendental como la cuenca del Pacífico.

Junto al BAP *Ferré* participó una patrulla de Operaciones Especiales y personal superior miembro del Estado Mayor en la ejecución del Ejercicio Multinacional.

Incorporación a la Fuerza de Superficie

Tras su arribo al Perú, el BAP *Ferré* fue incorporado como corbeta misilera de la Fuerza de Superficie, en una ceremonia especial presidida por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri.

Luego de la lectura del dispositivo legal de incorporación, la máxima autoridad naval resaltó el excelente trabajo que ha desempeñado el Ferré en los encargos que se le dieron para participar en la operación Rimpac, una de las operaciones que congrega más unidades navales en el mundo, en la cual nuestro buque ha sabido responder prestigiando a la Marina de Guerra del Perú y al país.

"El BAP *t* ha prestado muy meritorios servicios a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas desde que fue incorporado en 2016. Desde entonces, sus capacidades, paulatinamente, con el esfuerzo de su dotación, han ido aumentando, y han sido reclasificadas tras ser probadas exitosamente en operaciones nacionales e internacionales para su clasificación actual como corbeta y en su incorporación a la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. Les deseo éxitos en estas nuevas misiones que desarrollarán y felicitación por el trabajo efectuado anteriormente en su rol de patrullera marítima".

Oficial de la Marina de Guerra del Perú obtuvo el grado académico de Magister en Estudios de Seguridad Estratégica de la Universidad de Defensa Nacional de los EE.UU.



El capitán de fragata Eduardo Díaz León es el segundo oficial de la Marina de Guerra que se gradúa como magíster en Estudios de Seguridad Estratégica de la Universidad de Defensa Nacional de Estados Unidos desde que el programa fue creado en 2002, con la finalidad de formar asesores contra terrorismo de nivel estratégico.

Los participantes de esta maestría son miembros de las fuerzas armadas, las unidades policiales y las diferentes agencias involucradas en la lucha contra el terrorismo, como el FBI, la CIA, el Departamento de Estado, el Centro Nacional contra el Terrorismo, especialistas en armas nucleares y guerra química, así como aduanas y control de fronteras.

El distinguido oficial formó parte de un grupo de 87 estudiantes de 29 países de todas partes del mundo, en su mayoría oficiales superiores o funcionarios de las diferentes agencias de seguridad del Estado que ya cuenten con experiencia previa en la guerra contra el terrorismo en sus respectivos países, así como en la lucha contra las diferentes amenazas transnacionales que afectan la seguridad y estabilidad global.

Con el grado de "Excelencia" se graduaron oficiales de la Marina de Guerra de la Maestría en Ciencias de Defensa y Seguridad Interamericana



Tras alcanzar el más alto desempeño académico con el grado de "Excelencia" entre 67 participantes de 14 países de América, el capitán de navío Christian Ponce Licera, el capitán de fragata Marco Goytizolo Castagnola y el capitán de fragata Carlos Prado Castañeda se graduaron como másters en Defensa y Seguridad Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa de Washington (Estados Unidos).

El capitán de navío Ponce y el capitán de fragata Prado obtuvieron además el mayor reconocimiento, denominado "Graduado con distinción". Tras considerar sus cualidades de liderazgo y profesionalismo, fueron nombrados a importantes cargos en beneficio de nuestra institución y del Perú. El capitán de navío Ponce fue nombrado como "Jefe de curso" de la maestría que se realizará de julio de 2018 a junio de 2019, y estará a cargo de 68 participantes de 15 países de América. El capitán de fragata Prado, por su parte, cumplirá las funciones de "Facilitador académico" del programa.

La maestría del Colegio Interamericano de Defensa provee conocimientos de alto nivel en defensa y seguridad que permiten comprender los problemas de este sector en el mundo, a través de 22 materias, conferencias de actualidad mundial, investigaciones y viajes académicos. De este modo se forman a los líderes que participarán en la toma de decisiones estratégicas de este sector en los países del hemisferio.

Máxima autoridad naval peruana realiza visita profesional a la Armada de España



A fin de fomentar el conocimiento mutuo y estrechar lazos de amistad, el 25 de junio arribó a Madrid el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, como parte de su visita profesional a la Armada del Reino de España.

Tras su llegada, presentó su saludo protocolar al jefe de Estado Mayor de la Armada de España (Ajema), almirante general don Teodoro López Calderón, con quien intercambió temas de interés común. Esta reunión se llevó a cabo para reforzar los lazos de cooperación y confianza mutua, así como realizar coordinaciones de manera directa sobre acciones operacionales de diverso orden y otros asuntos institucionales.

Como parte de su agenda, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, y el agregado naval en el Reino de España y Portugal, capitán de navío Aldo Vásquez Sarmiento, participaron en la clausura del XIX Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, evento que fue presidido por su majestad el rey Felipe VI.

Esta actividad se desarrolló en el Centro de Estudios de la Defensa Nacional en Madrid, de setiembre de 2017 a junio de 2018, y contó con la participación del capitán de corbeta Alonso Mori Herrera de la Marina de Guerra del Perú. El curso tuvo cuatro fases: Básica, Defensa Nacional y Planeamiento de las Operaciones, Específica (para cada uno de los Ejércitos y Guardia Civil) y Aplicación.

Cabe destacar que el Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas tiene como finalidad capacitar a los futuros oficiales de Estado Mayor para ocupar puestos en los Estados Mayores nacionales e internacionales. Asimismo, pretende fomentar la cooperación internacional mediante la formación de oficiales de países aliados y amigos como oficiales de Estado Mayor, al proporcionarles un conocimiento profundo de las Fuerzas Armadas.



Continuando con su itinerario, el comandante general de la Marina visitó el Arsenal Militar de Cartagena de Indias, donde se le brindó una exposición sobre el trabajo que realizan y su proyección a futuro. Seguidamente, la máxima autoridad naval peruana, acompañado del jefe de Estado Mayor de la Armada de España (Ajema), almirante general don Teodoro López Calderón, recorrieron las instalaciones de la Escuela de Submarinos (Esubmar).

Seguidamente, visitaron la flotilla de submarinos y finalizaron con una demostración en el simulador del submarino S-80, una serie de tecnología avanzada, que se encuentra actualmente en producción en la empresa española Navantia en su factoría de Cartagena.

Posteriormente, se dirigieron al Centro de Supervisión y Análisis de Datos de la Armada (Cesadar), donde el almirante Ríos recibió una exposición sobre su estado actual y su evolución, así como la eficiencia en el sostenimiento y eficacia de su flota. En el Cesadar se realiza un análisis predictivo de los datos, con el fin de adelantarse y prevenir averías en los equipos.

Finalmente se trasladaron a la Fuerza de Acción Marítima (FAM) para conocer in situ sobre su organización, la conformación y las funciones en favor de la protección de sus intereses marítimos. Luego se dirigieron al Centro de Operaciones y de Vigilancia de Acción Marítima, donde se realiza un seguimiento permanente y en tiempo real de los buques que transitan por los espacios marítimos de interés nacional.

Submarino BAP *Arica* presente en operativo SUBDIEX 2018



De la Base Naval del Callao, zarpó el submarino BAP *Arica* rumbo a la costa del Atlántico de Estados Unidos, para participar en el Ejercicio Subdiex 2018, donde realizarán maniobras de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie.

La ceremonia fue presidida por el inspector general de la Marina, vicealmirante James Thornberry Schiantarelli, quien estuvo acompañado del comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Luis Alba Landaveri. Este último hizo entrega del gallardete de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos al comandante del BAP *Arica*, capitán de fragata Enrique Vargas Acosta, quien, a su vez, solicitó permiso para zarpar, procediendo a cubrir "Puesto de maniobras".

Este operativo se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos como parte de la iniciativa DESI, de la cual nuestra Marina es integrante. Asimismo, la dotación del submarino peruano participará adicionalmente en cursos de instrucción y entrenamiento.

tXXVIII Conferencia Naval Interamericana

El comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri, junto a representantes de 18 países, participó en la XXVIII Conferencia Naval Interamericana, que tuvo como sede la ciudad de Cartagena de Indias (Colombia).

Durante la conferencia, que se llevó a cabo hasta el 27 de julio, el comandante de la Armada Nacional de Colombia, almirante Ernesto Durand González, rindió homenaje a los caídos en acción de armas y recordó sobre todo

al oficial de mar primero OES de la Marina de Guerra del Perú José Miguel Paredes Collazos, nuevo héroe de la pacificación nacional, quien recientemente perdió la vida en un operativo en la zona de los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (Vraem).



En el evento se trataron diversos temas, entre ellos la participación de las Armadas frente al narcotráfico. Además, se realizó la revisión de los acuerdos previos entre Marinas, con el objetivo de propiciar el intercambio de ideas, conocimientos y comprensión mutua de los problemas marítimos comunes que afectan al hemisferio. Asimismo, estimular los contactos profesionales permanentes entre las Marinas, Armadas o Fuerzas Navales de los países participantes para promover la solidaridad.

Participaron en esta cita: Argentina, Bolivia, Canadá, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Embajada del Perú en Japón inaugura Busto del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario

Con ocasión de conmemorarse el 184 aniversario del natalicio del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, en una especial ceremonia realizada el 27 de julio, fecha del natalicio de Caballero de los Mares, la Embajada del Perú en Japón develó un busto del héroe de Angamos en la ciudad de Tokio.



El evento, que fue presidido por el embajador Harold Forsyth, contó con la asistencia de altos funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Ministerio de Defensa del Japón, embajadores y agregados de Defensa acreditados en Japón, así como del agregado de Defensa a la Embajada del Perú, capitán de navío Juan Luis Bazán Tejada.

Cabe resaltar que es la primera vez que se inaugura un busto de nuestro máximo héroe en el país del sol naciente.

Exitosa participación de la Fragata misilera BAP *Bolognesi* en el Operativo Multinacional UNITAS LIX - 2018



La fragata misilera BAP *Bolognesi* participó en el Operativo Multinacional Unitas LIX-2018, que se realizó en Cartagena de Indias (Colombia).

La significativa ceremonia de despedida fue presidida por el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, que estuvo acompañado del comandante de las Fuerzas Navales del Comando Sur de Estados Unidos y comandante de la Cuarta Flota de Estados Unidos, contralmirante Sean S. Buck.

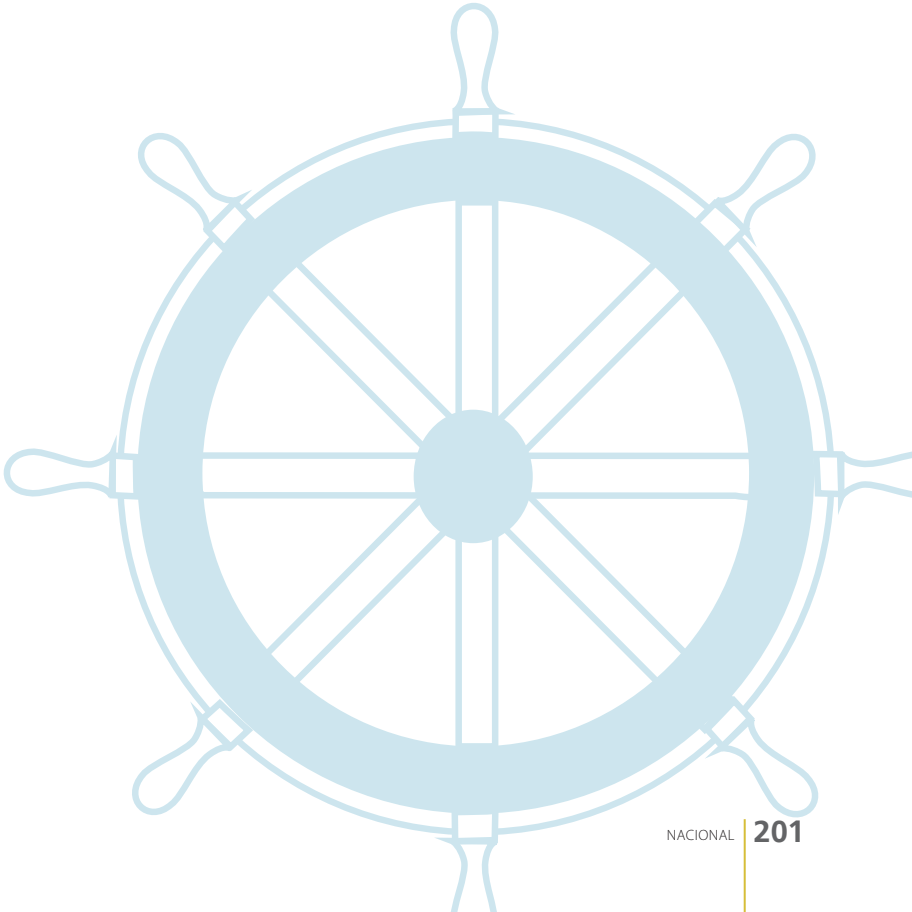
Durante la ceremonia, el comandante del BAP *Bolognesi* solicitó autorización de zarpe al vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, quien le deseó éxitos en la misión encomendada. A continuación, la tripulación abordó la unidad para iniciar las maniobras de zarpe, en presencia de autoridades navales y familiares de la dotación, que desde lejos se despedían de ellos.

En este ejercicio nuestro país, representado por el BAP *Bolognesi*, demostró la capacidad profesional de los marinos peruanos, en teatros de operaciones complejos y escenarios de amenazas múltiples, nutriendo a su vez de expe-

riencias y conocimientos al personal participante, gracias a la interacción con otras Armadas.

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

Unitas 2018, que se encuentra en su versión 59, contó con la participación de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México, Panamá, Perú, Reino Unido y República Dominicana.





Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.

noticias internacionales

ARABIA SAUDITA

Adquisición de cinco corbetas de fabricación española



Imagen generada por computadora de las corbetas adquiridas por la Real Armada Saudí. Se indican los sistemas provistos por Navantia, la empresa fabricante. Crédito: Navantia.

El pasado 12 de julio, los astilleros españoles Navantia anunciaron la firma de un contrato valorizado en 1800 millones de euros para la construcción de cinco corbetas para la Real Armada Saudí. El acuerdo contempla el inicio de los trabajos a fines de 2018 y la entrega de la quinta unidad en 2022. La empresa hispana asume la responsabilidad por el soporte de estos buques durante sus cinco primeros años de servicio[1]. También incluye la formación de una empresa conjunta entre Navantia y Saudi Arabian Military Industries (SAMI), que se encargará de realizar más del 60% del trabajo referido al sistema de combate en Arabia Saudí [2].

Las corbetas están basadas en el diseño Avante 2200, empleado también en la construcción de 2008 a 2012 de cuatro patrulleros oceánicos de la clase Guaiquerí para la Armada de la República Bolivariana de Venezuela. La versión saudí tendrá una eslora de 98,9 metros para un desplazamiento de 2500 toneladas; será impulsada por dos motores diésel a una velocidad máxima de 25 nudos y contará con una tripulación de 92 personas. El principal contraste con la variante venezolana es el armamento que portan, compuesto por dos lanzadores cuádruples de misiles Harpoon Block II, 16 lanzadores verticales para misiles antiaéreos ESSM, un cañón de 76 mm Super Rapid, un sistema de defensa de punto Millenium de 35 mm, dos cañones a control remoto y dos lanzadores triples de torpedos antisubmarinos, además de un hangar y cubierta de vuelo para un helicóptero de 10 toneladas[3].

1. *EL PAÍS*. Navantia cierra con Arabia Saudí el mayor contrato exterior de su historia. 12 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/07/12/companias/1531416872_269479.html
2. YAAKOUBI, Aziz El. Saudi Military Industries signs warships JV with Spain's Navantia. 19 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.reuters.com/article/us-spain-saudi-warships/saudi-military-industries-signs-warships-jv-with-spains-navantia-idUSKBN1K920N
3. *NAVY RECOGNITION*. KSA Signed the Contract for 5 Avante 2200 Corvettes with Navantia. 16 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/july-2018-navy-naval-defense-news/6352-ksa-signed-the-contract-for-5-avante-2200-corvettes-with-navantia.html

AUSTRALIA

Adquisición de nuevas fragatas



Imagen generada por computadora del Global Combat Ship adaptado a los requerimientos australianos. Nótese los montajes del sistema de radar de fase activo CEA en el mástil. Crédito: BAE Systems.

El pasado 29 de junio el gobierno australiano anunció que el diseño Tipo 26 Global Combat Ship de la empresa británica BAE Systems fue elegido para la construcción de nueve fragatas denominadas clase Hunter que reemplazarán a las ocho unidades de la clase ANZAC. Bajo el esquema adoptado, todos los buques serán construidos localmente, en los astilleros de ASC Shipbuilding con entregas programadas para finales de la década de 2020. ASC se convertirá en una subsidiaria de BAE mientras dure la construcción, a fin de que esta última asuma la completa responsabilidad por el éxito del programa. Se espera así evitar la repetición de los problemas ocurridos con los destructores de la clase Hobart que fueron reseñados en esta misma sección en el tercer número de la *Revista de Marina* de 2017. Se espera que el costo total del programa ascienda a 35 000 millones de dólares australianos, equivalentes a 25 900 millones de dólares estadounidenses. A cambio se espera un contenido nacional de entre 65% y 70% y la creación de 4000 puestos de trabajo, a fin de garantizar el futuro de la industria naval australiana. Al término del periodo de construcción, ASC volverá a ser propiedad del Estado australiano y contará con la capacidad de diseñar, desarrollar y encabezar la construcción de buque de guerra complejos y de gran tamaño[4].

Las ocho fragatas de la clase ANZAC fueron construidas localmente de 1993 a 2004, de manera que en agosto de 2015 se anunció el Proyecto SEA 5000

4. DEPARTMENT OF DEFENCE. Future Frigate tenderer confirmed. 29 de junio de 2018. Navy Daily. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: http://news.navy.gov.au/en/Jun2018/Fleet/4692/Future-Frigate-tenderer-confirmed.htm

para su reemplazo. En abril del siguiente año se anunció la selección de tres finalistas, la española Navantia con su diseño F5000, la italiana Fincantieri con su fragata FREMM y BAE Systems con su Global Combat Ship. La evaluación no solo tomó en cuenta las capacidades de cada modelo, sino que además cada empresa debía demostrar cómo su proyecto contribuiría al desarrollo de la industria naval australiana.



Fragata antisubmarina *Virginio Fasan* (F591) en servicio con la Armada italiana. Crédito: Piergiuliano Chesi.

Los tres diseños debían ser capaces de incorporar los sistemas requeridos por la Armada australiana: el sistema de radar CEA de fabricación nacional, el sistema de combate AEGIS de fabricación estadounidense con una interfaz táctica 9LV de desarrollo local y el sistema de lanzamiento vertical de misiles MK41, también de fabricación estadounidense[5].

En el caso de Navantia, contaba con la ventaja de haber ganado tres competencias previas en Australia: los destructores de la clase Hobart, los buques de asalto anfibio clase Canberra y los buques de aprovisionamiento logístico de la clase Supply, así como con experiencia en las dificultades de construir un diseño bajo licencia en Australia. A estas ventajas se suma el hecho de que el modelo F5000 es similar en un 80% al de los Hobart, lo cual permite emplear equipos similares y reducir los riesgos en el desarrollo del proyecto. Las modificaciones se limitan a la superestructura para incorporar el sistema radar CEA, al casco para reducir el ruido generado y a la mejora de los equipos de lucha antisubmarina[6].

Por su parte, Fincantieri ofreció una variante de las fragatas FREMM, un desarrollo franco-italiano en servicio con las armadas de Francia, Italia, Marruecos y Egipto. En comparación con las F5000 cuenta con la ventaja de ser un modelo desarrollado expresamente para la lucha antisubmarina en lugar de una adaptación. Se trata de un buque muy silencioso, pues la maquinaria ha sido acústicamente aislada del casco lo que permite aprovechar al máximo las capa-

5. BLENKIN, Max. Down to the Wire. 19 de abril de 2018. Australian Defence Business Review. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: http://adbr.com.au/down-to-the-wire/
6. Ibídem.

cidades de los sonares de casco y de profundidad variable provistos por la empresa Thales. En contra de estas ventajas jugó la falta de presencia de Fincantieri en el mercado australiano por lo que tendría que empezar de cero en comparación con Navantia[7].



El HMAS *Hobart* (DDG 39), primera unidad de la clase homónima en entrar en servicio. Crédito: Commonwealth of Australia.

Por último, a diferencia de sus contendores, BAE Systems ofreció un diseño que aún no surca los mares, el Tipo 26, desarrollado para la Armada Real británica. Al igual que la propuesta de Fincantieri se trata de un modelo orientado a la lucha antisubmarina con la ventaja adicional que le dan los años transcurridos desde el desarrollo de las FREMM. BAE cuenta con amplia experiencia en el mercado australiano pues ha absorbido empresas con largos años de presencia como Tenix que construyó las ocho fragatas ANZAC para la Armada australiana y dos más para la neozelandesa. En contra tiene los riesgos inherentes a un buque que no estará en servicio con la Armada británica sino hasta mediados de la década de 2020 y con la australiana unos cinco años después. Como sensores para la lucha antisubmarina el Tipo 26 cuenta con el sonar de casco 2150 y el sonar de profundidad variable 2087[8]. Conocidos los resultados, parece que el gobierno australiano optó por el diseño que ofrecía mayores capacidades técnicas a cambio de aceptar un riesgo mayor por elegir un diseño aún no construido.

7. Ibídem.
8. Ibídem.

BRASIL

Admisión al servicio del portahelicópteros *Atlántico*



El *Atlántico* (A140) en aguas brasileñas. Porta sobre la cubierta dos helicópteros Esquilo, dos Seahawk y dos Cougar. Crédito: Marinha do Brasil.

Tal como se anunció en el último número de la *Revista de Marina*, el 29 de junio pasado se produjo la incorporación del ex HMS *Ocean* (L12) a la Marina de Brasil, en una ceremonia llevada a cabo en la base naval británica de Devonport. Rebautizado *Atlántico* (A140), la unidad pasó las tres semanas siguientes en labores de entrenamiento bajo el Flag Officer Sea Training, la organización de entrenamiento de la Armada Real Británica, antes de zarpar a Brasil[9]. Su arribo a la base naval de Río de Janeiro se produjo el 25 de agosto; se espera que asuma el rol de buque insignia de la Marina brasilera en reemplazo del portaaviones *São Paulo* (A12). Ya realizada la transferencia, se puede confirmar que el buque mantiene varios de los equipos de los que estuvo dotado en el servicio con la Armada Real, entre ellos el radar de búsqueda aérea Artisan, el radar de búsqueda de superficie KH1007, cuatro cañones a control remoto DS30M Mk2 de 30 mm y cuatro lanchas de desembarco vehículos/personal (LCVP por sus siglas en inglés) modelo Mk5B. En cambio, fueron removidos los tres sistemas de defensa de punto Vulcan Phalanx Block 1B de 20 mm y las ametralladoras M134 de 7,62 mm[10].

9. MINISTÉRIO DA DEFESA. Porta-Helicópteros Multipropósito Atlântico é incorporado à Marinha do Brasil. 5 de julio de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.defesa.gov.br/noticias/44744-porta-helic%C3%B3pteros-multiprop%C3%B3sito-atl%C3%A2ntico-%C3%A9-incorporado-%C3%A0-marinha-do-brasil
10. *NAVY RECOGNITION*. Brazilian Navy Helicopter Carrier Atlántico Arrived in her Homeport. 30 de agosto de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/august-2018-navy-naval-defense-news/6469-brazilian-navy-helicopter-carrier-atlantico-arrived-in-her-homeport.html

FILIPINAS

Se inicia construcción de nuevas fragatas



Imagen generada por computadora de las fragatas adquiridas por la Armada Filipina. Crédito: Hyundai Heavy Industries.

El pasado 1 de mayo se realizó en los astilleros de Hyundai Heavy Industries en Ulsan la ceremonia de inicio de construcción de la primera de dos fragatas para la Armada de Filipinas. Fruto de un contrato firmado en octubre de 2016, se espera que esta sea botada al mar en mayo de 2019 y entregada en la primera mitad de 2021. Se trata de una variante del diseño HDF-3000 de Hyundai, con una eslora de 107 metros y una manga de 12 para un desplazamiento estándar de 2600 toneladas. Contarán con un sistema de propulsión con cuatro motores diésel (CODAD por sus siglas en inglés) que les permitirán alcanzar 25 nudos y una autonomía de 4500 millas náuticas. Los sensores incluyen un radar de vigilancia TRS-3D, un radar de control de tiro NA-25X, un sistema de control de tiro electro-óptico PASEO NS un sistema IFF MSSR 2001, un sonar de casco Modelo 997 y un sistema de medidas de soporte electrónico NS9300A; todos ellos integrados por el sistema de combate Naval Shield Baseline 2. El armamento comprende un cañón Hyunday Wia de 76 mm, un cañón a control remoto Smash de 30 mm, ocho celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos aún no determinados, cuatro misiles antibuque SSM-700K C-Star, dos lanzadores Simbad-RC con dos misiles antiaéreos Mistral cada uno, dos tubos triples para torpedos antisubmarinos K745 Blue Shark y dos lanzadores de señuelos C-Guard. Cuenta además con una cubierta de vuelo y un hangar para un helicóptero antisubmarino AW-159 Wildcat[11].

11. *NAVY RECOGNITION*. HHI Cut Steel of Philippine Navy First HDF-3000 Frigate. 3 de mayo de 2018. [Consulta: 9 de agosto de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/may-2018-navy-naval-defense-news/6189-hhi-cut-steel-of-philippine-navy-first-hdf-3000-frigate.html

RUSIA

Incorporación de una nueva fragata

El pasado 28 de julio, la Armada rusa admitió al servicio activo a la fragata Almirante Gorshkov, lo que representa un retraso considerable si se tiene en cuenta que su entrega había sido programada originalmente para 2009. Los problemas que debió enfrentar esta unidad fueron múltiples. En primer lugar, el financiamiento necesario no siempre estuvo disponible y llegó incluso a suspenderse completamente de 2011 a 2012. En segundo lugar, el desarrollo de varios sistemas nuevos a ser montados en la unidad fue bastante problemático. Por ejemplo, el cañón A192M y su radar de control de tiro 5P-10 o el sistema de defensa aérea 3K96-2 Poliment-Redut. Por último, el conflicto con Ucrania llevó a este país a implementar un embargo contra Rusia en 2014, lo que paralizó la entrega de las turbinas de gas M90FR. Para entonces solo se habían entregado las plantas de propulsión de las dos primeras unidades y un incendio en el *Almirante Gorshkov* a finales de ese año obligó a equiparlo con las turbinas de la segunda unidad con retrasos considerables. Las otras cinco fragatas de esta clase ordenadas por la Armada rusa deberán esperar a que la industria nacional logre fabricar réplicas de las turbinas ucranianas[12].



Vista frontal de la fragata *Almirante Gorshkov*. Se aprecia en primer plano el cañón A192M, seguido por las celdas para misiles antiaéreos y, detrás, las de misiles antibuque. El radomo montado sobre el puente corresponde al radar Monolit los rectángulos verticales sobre el mástil a las antenas del radar Poliment y en la cima del mismo se encuentra el radar Furke. Crédito: Ministerio de Defensa de la Federación Rusa.

La fragata *Almirante Gorshkov* tiene una eslora de 135 metros y una manga de 16,4 para un desplazamiento a carga normal de 4550 toneladas. Cuenta con un sistema de propulsión CODAG (Combined Diesel and Gas), compuesto por dos turbinas de gas M90FR y dos motores diésel 10D49 que le permiten generar 65 000 shp para una velocidad superior a los 29 nudos. El combustible es suficiente para recorrer 4500

12. WALDWYN, Tom. Russia's Admiral Gorshkov frigate: commissioned at last. 13 de agosto de 2018. The International Institute for Strategic Studies. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2018/08/russian-navy-admiral-gorshkov-frigate

millas náuticas a 14 nudos y los abastecimientos para permanecer 30 días en el mar. Dispone de un sistema de combate Sigma 22350 que recibe información de diversos sensores, entre ellos un radar Furke-4 5P-27 de búsqueda aérea y de superficie, un radar Poliment 5P-20K con cuatro antenas de fase activas fijas en el mástil para funciones de búsqueda aérea y control de tiro de misiles antiaéreos, un radar de búsqueda de superficie Monolit 34K-1, un radar de control de tiro Puma 5P-10 y tres radares de navegación Pal-N. Para la detección de amenazas submarinas dispone de un sonar de casco Zarya M y un sonar de arrastre Vinyetka mientras que para tareas de guerra electrónica cuenta con un sistema Prosvet-M, dos lanzadores de señuelos PU KT-308 y ocho lanzadores de señuelos PU KT-216, así como señuelos antitorpedos Paket-NK. El sistema de armas comprende un cañon Arsenal A192M de 130 mm, dos sistemas de defensa de punto Palash dotados de dos cañones de 30 mm y ocho misiles antiaéreos Sosna-R cada uno, dos ametralladoras MTPU de 14,5 mm, 16 celdas de lanzamiento vertical para misiles P-800 Oniks o 3M-54 Kalibr, 32 celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos 9M96 y dos lanzadores cuádruples para torpedos antisubmarinos de 330 mm. Cuenta además con una plataforma de vuelo y un hangar para un helicóptero de 10 a 12 toneladas. La tripulación necesaria para manejar esta diversidad de equipos asciende a 210 personas[13].



Vista trasera de la fragata Almirante Gorshkov. Se puede apreciar el hangar flanqueado por los dos sistemas de defensa de punto Palash, así como las distintas antenas del sistema de comunicaciones. Crédito: Ministerio de Defensa de la Federación Rusa.

13. NAVY RECOGNITION. (s.f.). Admiral Gorshkov-class Frigate / Project 22350 - Russian Navy. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/east-european-navies-vessels-ships-equipment/russian-navy-vessels-ships-equipment/cruisers-destroyers-frigates/3396-admiral-gorshkov-class-project-22350-frigate-fleet-admiral-kasatonov-golovko-isakov-yumashev-1155-

Bibliografía

- BLENKIN, Max. Down to the Wire. 19 de abril de 2018. *Australian Defence Business Review*. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: http://adbr.com.au/down-to-the-wire/
- DEPARTMENT OF DEFENCE. Future Frigate tenderer confirmed. 29 de junio de 2018. *Navy Daily*. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: http://news.navy.gov.au/en/Jun2018/Fleet/4692/Future-Frigate-tenderer-confirmed.htm
- *EL PAÍS*. Navantia cierra con Arabia Saudí el mayor contrato exterior de su historia. 12 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/07/12/companias/1531416872_269479.html
- MINISTÉRIO DA DEFESA. Porta-Helicópteros Multipropósito Atlântico é incorporado à Marinha do Brasil. 5 de julio de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.defesa.gov.br/noticias/44744-porta-helic%C3%B3pteros-multiprop%C3%B3sito-atl%C3%A2ntico-%C3%A9-incorporado-%C3%A0-marinha-do-brasil
- *NAVY RECOGNITION*. Brazilian Navy Helicopter Carrier Atlântico Arrived in her Homeport. 30 de agosto de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/august-2018-navy-naval-defense-news/6469-brazilian-navy-helicopter-carrier-atlantico-arrived-in-her-homeport.html
- *NAVY RECOGNITION*. HHI Cut Steel of Philippine Navy First HDF-3000 Frigate. 3 de mayo de 2018. [Consulta: 9 de agosto de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/may-2018-navy-naval-defense-news/6189-hhi-cut-steel-of-philippine-navy-first-hdf-3000-frigate.html
- *NAVY RECOGNITION*. KSA Signed the Contract for 5 Avante 2200 Corvettes with Navantia. 16 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/july-2018-navy-naval-defense-news/6352-ksa-signed-the-contract-for-5-avante-2200-corvettes-with-navantia.html
- *NAVY RECOGNITION*. (s.f.). Admiral Gorshkov-class Frigate / Project 22350 - Russian Navy. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/east-european-navies-vessels-ships-equipment/russian-navy-vessels-ships-equipment/cruisers-destroyers-frigates/3396-admiral-gorshkov-class-project-22350-frigate-fleet-admiral-kasatonov-golovko-isakov-yumashev-1155-
- WALDWYN, Tom. Russia's Admiral Gorshkov frigate: commissioned at last. 13 de agosto de 2018. The International Institute for Strategic Studies. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2018/08/russian-navy-admiral-gorshkov-frigate
- YAAKOUBI, Aziz El. Saudi Military Industries signs warships JV with Spain's Navantia. 19 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.reuters.com/article/us-spain-saudi-warships/saudi-military-industries-signs-warships-jv-with-spains-navantia-idUSKBN1K920N
- YACONO, Bruno. El Gobierno reconoció que el único submarino de la Argentina "no está operativo". 28 de junio de 2018. Todo Noticias. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: https://tn.com.ar/politica/el-gobierno-reconocio-que-el-unico-submarino-de-la-argentina-no-esta-operativo_878823

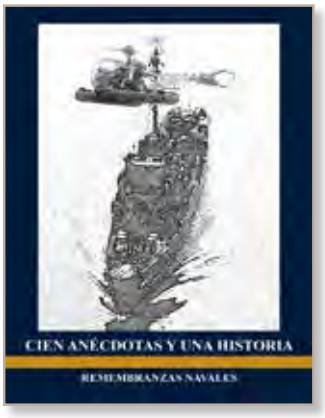
arios y publicaciones comentarios y publicaciones
y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
rios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
arios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
rios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



Cien anécdotas y una historia. Remembranzas navales



Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2018.
240 p., ilus. color 17 x 24 cm.

Sabroso anecdotario marino a la manera de la fina literatura del capitán de navío José Valdizán Gamio, autor de las muy conocidas *Tradiciones navales* y *Anécdotas navales*, recrea la vida naval en la Marina peruana de la ya legendaria segunda mitad del pasado siglo XX. Un equipo de entusiastas oficiales de Marina se abocaron a la empresa que ha dado como fruto este hermoso libro que reúne el relato de las vivencias de sus colegas marinos compañeros de la Escuela Naval del Perú, así como de otras promociones cercanas a la de ellos, todos pertenecientes a la hornadas de la segunda mitad del siglo XX, con excepción de un almirante que ingresó años antes.

Pablo Jhery García, Jorge Llontop Sánchez Carrión, Edgardo Loret de Mola y Eduardo Reátegui Guzmán, conforman el equipo de compiladores y editores de la obra. Motivados por el suceso editorial de su libro conmemorativo de las bodas de oro de su promoción, que viera la luz en 2016, tomaron con entusiasmo la empresa de editar una nueva obra, esta vez de un género diferente, en el que los autores han sido sus propios compañeros: una interesante oportunidad de conjugar esfuerzos recopilando las situaciones curiosas, divertidas, e insólitas que se presentaron a lo largo de sus vidas de aspirantes, cadetes, y ya como oficiales, en la carrera naval.

Los editores han tenido el acierto de culminar el anecdotario con un testimonio para nuestra historia naval, una épica historia sobre la proeza que en 1981 protagonizara un puñado de marinos peruanos comisionados a Hawai, Estados Unidos para recibir dos viejos buques cisterna adquiridos de la Marina de Estados



El ministro Valm. Jorge Parodi Galliani, el presidente del Instituto Calm. Federico Salmón de la Jara, Calms. Esteban Zimic y Melitón Carvajal, comandantes Luis Felipe Villena y Héctor Absi, doctores José Agustín de La Puente y Hermann Buse de la Guerra. Año 1978.



Consejo directivo del Instituto del Estudios Histórico-Marítimos con el ministro de Marina Luis Ernesto Vargas Caballero, el presidente Calm. Federeco Salmón de la Jara, vicepresidente Vicalm. Alberto Indacochea Queirolo y el Capitán de Fragata Juan Manuel Castro Hart. Año 1974.

Unidos, ambos en condiciones deplorables, no se encontraban en la base naval de Pearl Harbor sino en la ensenada de Middle Loch, al noroeste de la base, fondeados y amarrados unos a otros. Acondicionarlos fue un reto monumental que solo el espíritu y profesionalismo de este selecto grupo de hombres afrontó con éxito.

En Hawái los espectadores esperaban con incertidumbre el resultado de esta aventura. Al petrolero lo conocían como "No Smoking" ("No Fumar") y así lo comentó la prensa local. Finalmente, las naves fueron puestas a punto para navegar. Empero, enfrentaban una larga travesía: otra misión imposible. Contra todo pronóstico, coronaron la empresa. Después de dejar Pearl Harbor el 5 de abril arrumbaron por el Pacífico en un periplo de 93 días, cada uno más arduo que el anterior, entrando finalmente a puerto sanos y salvos en el Callao el día 20 de julio de 1981. Las bizarras naves, BAP *Caloyeras* (ACA-111) y BAP *Gauden* (ACP–119), construidas en 1944, con 74 años de antigüedad, prestan aún servicio en la escuadra suministrando agua y petróleo.

El anecdotario que publica el sello editorial del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú será presentado próximamente en octubre, aunándose a las celebraciones por el 197° Aniversario de la creación de la Marina de Guerra del Perú y el 139° Aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos.



Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2015 – 2017. N° 35 – 36- 37.

Lima, 2018.
312 p. ilus. color



Al cumplir su cuadragésimo año de vida, la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* aparece en su versión correspondiente a los años 2015-2017, N° 35-36-37, con una presentación remozada del que fue aquel primer número que, bajo la dirección del Miembro de Número R. P. Armando Nieto Vélez, vio la luz en 1978.

En 2013, cincuentenario de la institución académica que nació en 1963 como la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, el padre Nieto señalaba lo admirable que resultaba en nuestro medio que una entidad superase los 50 años de existencia y con un sólido prestigio académico. Lo mismo podemos decir de su *Revista*, la cual a lo largo de estos años, sin perder continuidad, se ha forjado una presencia académica, con artículos que enriquecen el acervo sobre nuestro mar y su historia, contribuyendo de manera rotunda a la definición de la identidad marítima nacional.

Este número icónico está dedicado a la memoria del padre Nieto, su fundador y director, y a otros conspicuos miembros de número que partieron en 2017: el contralmirante Fernando Casaretto Alvarado y el vicealmirante Ricardo Zevallos Newton.

Su contenido muestra la imagen institucional a la fecha: "¿Quiénes somos?", un historial en el que también se exponen los trabajos y logros hasta la fecha, y se amplía con el testimonio de uno de sus miembros fundadores, el contralmirante Héctor Absi Concha, quien relata los momentos primordiales de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, y su constitución más adelante en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

En el acápite correspondiente a la incorporación de miembros de número, publica el trabajo de investigación de la doctora Miriam Salas Olivari: "De las urgencias económicas del Perú en crisis para atender la guerra que Chile nos declaró", y a continuación, la monografía del contralmirante Jean Jesu Doig Camino: "Cabotaje marítimo y transporte marítimo de corta distancia: retos y posibilidades".



BAP *Gayden* y BAP *Colayeras*

Luego, el ensayo del contralmirante Francisco Yábar Acuña, con el que presentó el libro *El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del contralmirante Tomás M. Pizarro Rojas, 1884-1971*, le presta el marco histórico en el que transcurre la carrera naval de este marino en la significativa etapa en que nuestra Marina de Guerra resurge de sus cenizas e irrumpe con vigor en el siglo XX. Al mismo tiempo, el historiador interpreta la actuación trascendente del protagonista dentro de la institución naval.



'No Smoking' off back burner

A slow boat to China? No, Peru

Recorte de periódico "No smoking".



Se presentan además los artículos siguientes:
Del teniente primero Michel Laguerre Kleimann: "Insubordinación, deserción y traición a la patria. El incidente Tucker con los marinos peruanos, 1866".
Del doctor Héctor López Aréstegui: "De la guerra que se face por mar. Breve historia del derecho de presa".
De Esperanza Navarro Pantac: "Capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart. Gestor de la nueva Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX".
De Manuel Zanutelli Rosas: "El naufragio del transatlántico *Italia*".
La *Revista* estará en circulación a partir del 1 de octubre. Se la puede adquirir en el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, sito en calle El Pedregal de San Ángel 227, Surco, a la altura de la cuadra 15 de la avenida Primavera.

Capitán de navío Juan Carlos Llosa Pazos
Egresado de la Escuela Naval del Perú en 1992. Ha sido Segundo Comandante del BAP *Callao*, Jefe de la Oficina de Información del Comando Conjunto de las FFAA, Segundo Comandante del BAP *Mollendo*, Comandante del BAP *Eten*, jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, comandante de la Base Naval de Chimbote y director de la Escuela Conjunta de las FFAA. Actualmente, es subdirector de Información de la Marina. Es calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y egresado del Programa de Maestría en Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica del Perú y del Programa de Maestría en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo en la Universidad San Martín de Porres. Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval, y Escuela Conjunta de las FFAA. Colaborador de la Revista de Marina desde 1995. Ha publicado artículos en diversos diarios y publicaciones del país.



¿Qué significa ser marino?

Ser marino es ejercer por un lado una profesión cuyo estudio y entrenamiento permite operar y gobernar diferentes plataformas marítimas en provecho de nuestros compatriotas y para conservar el dominio de nuestro mar, y por otro, y acaso lo más importante, es una profesión de honor, en la que se aprenden y profesan valores espirituales y morales para la defensa de la Patria, teniendo siempre presente la necesidad de interiorizar la idea ineludible del sacrificio propio, llegado el momento.

Ser marino demanda entrega en cuerpo y alma a una profesión que apasiona, que exige, que inunda el espíritu de inigualable orgullo.

Ser marino es vestir el mismo uniforme con que el Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario combatió en Abtao y en Iquique y con el que partiera a la gloria en Angamos, y ser consecuente con esa privilegiada herencia.

Ser marino es mimetizarse con la inmensidad del mar y alimentar el alma con la brisa que lo recorre.

Ser marino es ejercer liderazgo con valentía audacia, adaptabilidad y sobretodo humanidad.

Ser marino es compartir sentimientos entre quienes estamos en servicio activo, y aquellos que habiendo concluido su carrear naval, continúan venerando y cultivando lo aprendido a bordo, porque entienden que la profesión que elijaron casi adolescentes, es para toda la vida, sin dejarse seducir por el individualismo, la ingratitud, o peor aún por la deslatad. De estos últimos, cuando los hay, simplemente se puede decir que fueron marinos alguna vez, como un episodio intrascendente en sus vidas y en las de la institución.

Ser marino es también ser consciente de que se ejerce una profesión indispensable para el desarrollo del país en el siglo XXI, y que se forma parte de una institución de gran prestigio como lo es la Marina de Guerra del Perú, la que ha estado presente en la vida de la Nación desde siempre, en su defensa externa e interna, siendo un ejemplo de eficiencia en la gestión pública, y que brinda invalorables aportes en los campos social, cultural, académico, tecnológico y otros.

Eso y más significa ser marino

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

REVISTA DE MARINA

AÑO 111 / número 3 - 2018



Año CXI Callao, diciembre de 2018 Núm. 3

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

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

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

REVISTA DE MARINA

Año 111 / número 3 - 2018



Portada: PERÚ: País Marítimo.

Director
Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general
C. de N. Sergio Humberto Tragodara Migliori

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2018, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 2018-20108.
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

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



Contraportada: **Fachada del Museo Naval del Perú.**

SUMARIO

EDITORIAL

7. CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

ARTÍCULOS.

11. COMISIÓN MULTISECTORIAL DE LA ACCIÓN DEL ESTADO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (COMAEM) "HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA"
CAPITÁN DE NAVÍO LUIS ANTONIO DANIEL GARCIA-MILLA UGARRIZA

23. MUSEO NAVAL DEL PERÚ : SEXAGÉSIMO ANIVERSARIO DE CREACIÓN
CONTRALMIRANTE (R) FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

35. UNA VIDA AL SERVICIO DE LA ARMADA PERUANA: TRAYECTORIA, LEGADO E HISTORIA DEL CAPITÁN DE NAVÍO JULIO JOSÉ ELÍAS MURGUÍA
BACHILLER SALLY ROSAS ELIZABETH INGA RUMICHE

61. UNA VISIÓN ESTRATÉGICA MILITAR DEL CIBER ESPACIO
CAPITÁN DE NAVÍO ENRIQUE LUIS ARNAEZ BRASCHI

71. AMENAZA BAJO LAS OLAS: BREVE MIRADA AL PODER SUBMARINO PERUANO A FINALES DE LA DÉCADA DE 1920
TENIENTE EP JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

83. COMPATIBILIDAD DEL "ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA" CON EL DERECHO PERUANO
DOCTOR EDUARDO RAMOS FERRETTI ESCARO

109. QUÉ ES SER UN OBSERVADOR MILITAR?
CAPITÁN DE CORBETA JOSÉ CARLO MONTOYA RUIBAL

117. EL TEMPLO DE SAN LORENZO
ANTROPÓLOGA MARÍA DEL PILAR FORTUNIC

133. EL PUERTO DEL CALLAO A TRAVÉS DE LA HISTORIA
T2 PON. CARLOS NAVARRO LA RIVA

145. LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES Y SU APLICACIÓN EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CAPITÁN DE NAVÍO JULIO CÉSAR CHILET CORREA

159. IQUIQUE Y SU SIGNIFICADO: MAS ALLÁ DEL PASADO
CONTRALMIRANTE (R) JOSÉ G. GARCÍA VALDIVIESO

SECCIÓN NACIONAL

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

SECCIÓN INTERNACIONAL

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

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

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

EDITORIAL



Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Director


PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS
COMISIÓN MULTISECTORIAL DE LA ACCIÓN DEL ESTADO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO
COMAEM
MRE - MINDEF - MGP - MINEDU - PRODUCE - MINCETUR - MEM - MTC - MINAM - MC - CEPLAN

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

"HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA"

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



RESUMEN
Mediante Decreto Supremo 118-2017-PCM, del 6 de diciembre de 2017, se conformó la Comaem, presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros y conformada por representantes del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, los Ministerios de Relaciones Exteriores, Educación, Producción, Comercio Exterior y Turismo, Energía y Minas, Transporte y Comunicaciones, Ambiente, y Cultura y Defensa. La Marina de Guerra del Perú, tiene a su cargo la Secretaría Técnica. Asimismo, mediante Resolución Ministerial 023-2018-PCM, del 12 de febrero de 2018, se aprobó el Reglamento Interno de la Comisión.
El objeto de esta Comisión es realizar el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos, a fin de proponer una Política Nacional Marítima y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.

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

ABSTRACT
Through Supreme Decree 118-2017-PCM, on December 6th, 2017, the Comaem was established, headed by the Presidency of the Council of Ministers and formed up by representatives of the National Center of Strategic Planning, the Ministry of Foreign Affairs, Education, Production, Foreign Trading and Tourism, Energy and Mining, Transportation and Communications, Environment, and Culture and Defense. The Peruvian Navy has under charge the Technical Secretary. Likewise, through Ministry Resolution N° 023-2018-PCM, of February 12th, 2018, the Internal Regulations of the Commission were approved.
The object of this Commission is to do the follow up and inspection of the sectoral, regional and local policies, and the issuing the technical reports in order to propose a Maritime National Policy and its constant updating, and all of the aspects considered to the activities that are developed in the maritime national scope.

KEYWORDS
Maritime National Politics, Maritime National Estrategy, Ministry Resolution 023-2018-PCM, Comaem

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

Objeto

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

Funciones

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

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

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

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

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

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

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

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



Resolución Ministerial 023 - 2018 - PCM (12-02-18)

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar el Reglamento Interno de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), que como anexo forma parte integrante de la presente resolución ministerial.

Artículo 2.- Publicar la presente resolución ministerial en el Diario Oficial El Peruano. Publicar el Reglamento Interno de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), en el Portal Institucional de la Presidencia del Consejo de Ministros (www.pcm.gob.pe), el mismo día de la publicación de la resolución ministerial en el Diario Oficial El Peruano.

Regístrese, comuníquese y publíquese

Resolución Ministerial que aprueba el reglamento Interno de la COMAEM.

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

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

3 Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales del Estado.
4 Guía de Políticas Nacionales, aprobada con Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 00057-2018/CEPLAN/PCD, de fecha 14 de noviembre del 2018





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





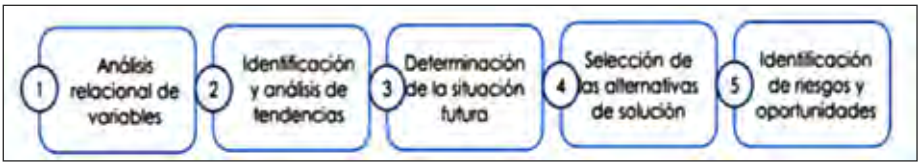
Esta política nacional contiene el diagnóstico de la realidad marítima, el problema público, la situación actual en el ámbito marítimo, la situación futura a 2030, los objetivos prioritarios, indicadores, lineamientos y estándares de cumplimiento, que se construyeron con base en el siguiente proceso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

Figura 1: Etapas del conocimiento integral de la Realidad Marítima



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

Figura 2: Etapas del futuro deseado



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

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

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

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

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

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

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

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

Bibliografía

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


El Peruano del Mañana
Gran
Almirante Grau

Museo Naval del Perú
Sexagésimo Aniversario de creación

Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña
Director del Museo Naval. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Centro de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Piezas prehispánicas.

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

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



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



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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



Nuestro insigne héroe es motivo del recuerdo de los visitantes.

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

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

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

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

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

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



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

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



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



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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Seno familiar

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

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

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

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

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

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

republicana, representada por el acaudalado y polémico empresario Domingo Elías[3].

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

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

Su paso por la Escuela Naval

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

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

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

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

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



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

del Perú.

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

7 Ibídem, p.124
8 Ibídem, p. 126

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

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

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

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

> El domingo último se realizó, con gran solemnidad acostumbrada,

9 Ibídem, p. 127

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Trayectoria de un marino en servicio

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

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

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

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

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

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

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

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

18 Ibídem, p. 85.
19 Ibídem, p. 85.
20 Ibídem, p. 85.
21 Ibídem, p. 85.



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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



Museo Naval del Perú "Julio J. Elías".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

30 Documentación del Museo Naval del Perú - correspondencia, Callao 5 de Marzo de 1966.
31 Documentación del Museo Naval del Perú - Callao 18 de febrero de 1967.
32 Documentación del Museo Naval del Perú - Callao 17 de febrero de 1966.
33 Documentación del Museo Naval del Perú - Callao 2 de diciembre 1964 - Referencia: oficio V. 100 – 2102 del 26 Noviembre 1964.
34 Nota periodística: "Museo Naval recibe cuadro de buque escuela argentino". Publicado en *El Monitor, órgano informativo interno de la Marina de Guerra del Perú*, julio 1972 (42) p. 12.



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



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

La historia de un historiador autodidacta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Homenajes y reconocimientos en vida

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

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

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

---

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

39 Ibídem, p. VI.

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



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

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

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

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

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

Un nombre para la posteridad

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

> Decreto Supremo 017-72-MA.
>
> El presidente de la República
>
> Considerando:
>
> Que por Decreto Supremo 31 de 14 de noviembre de 1958 se creó el Museo Naval del Perú, con el objetivo de reunir en un solo recinto los elementos que constituyen el patrimonio y el acervo histórico de la Marina de Guerra del Perú; que el capitán de navío (r) Julio J. Elías Murguía, desde los principios de la institución, prestó su desinteresada colaboración, encargándosele posteriormente de su funcionamiento; que la infatigable y abnegada labor que desempeñó el capitán de navío (r) Julio J. Elías Murguía, durante más de una década, como director del Museo Naval, le ha permitido el grado del desarrollo alcanzado; que, en consecuencia, es conveniente dictar la norma que cumpla con el propósito indicado, como reconocimiento de la nación al capitán de navío Julio J. Elías Murguía.
>
> Decreta:
>
> Artículo único. El Museo Naval del Perú se denominará en lo sucesivo Museo Naval del Perú Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, con el objeto de perpetuar la memoria de este ilustre marino. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los 7 días del mes de noviembre de 1972.
>
> General de División EP Juan Velasco Alvarado, presidente de la República
>
> Vicealmirante AP Luis Vargas Caballero, ministro de Marina.[45]

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

CONCLUSIONES

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

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

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

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

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

FUENTES SECUNDARIAS

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



Una visión estratégica militar del ciberespacio

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



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

PALABRAS CLAVE
Ciberespacio, Ciberseguridad, Ciberdefensa, *hacker*.

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

KEYWORDS
Cyber Space, Cyber Security, Cyber Defense, hacker.

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

Situación actual y algunos antecedentes

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

¿Qué es la Ciberseguridad?

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

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

¿Qué es la ciberdefensa?

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

En este campo, podemos clasificar tres tipos de operaciones.
La primera, de carácter permanente, se denomina *operaciones de defensa* y se encarga de proteger la integridad y fidelidad de la información digital contenida en nuestros activos informáticos, así como el correcto empleo de sus herramientas



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

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

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

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

¿Qué es y cómo está conformado el Ciberespacio?

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

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



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

¿Resulta necesario conducir operaciones militares en el Ciberespacio?

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

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

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

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

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

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

¿Es realmente un Quinto Dominio?

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

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

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

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



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

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

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

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

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





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

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



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

PALABRAS CLAVE:
Buques, submarinos, Armada del Perú, Armada de Chile, diplomacia.

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

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

Introducción

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

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

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

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

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

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

El poder naval de la época

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

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

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

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

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

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

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

---

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. ARMADA DE CHILE. El poder naval chileno. Valparaíso: Revista de Marina. 1985, pp. 608-609.
12. Ibíd., p.610.
13. Ibíd., p. 611.
14. Este acorazado fue lanzado al mar el 27 de noviembre de 1913 en Londres rumbo a Chile. Paradójicamente, en pleno



Submarino Peruano R2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

15. Ibíd., p. 611. También véase: repositorioarchivohistorico.armada.cl/handle1/798.
16. RODRÍGUEZ, John. Cruceros: Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884. Callao: Dirección de Intereses Marítimos. 2000, p. 90.
17. BASADRE, Jorge. Historia de la República del Perú, 1822-1933. Tomo 14. Lima: Empresa Editora El Comercio. 2005, p. 133.
18. Ibíd., p. 133.
19. AGUIRRE, Carlos. Mis recuerdos de la escuadra en 1931. 1991. [Consulta: 3 de agosto de 2018]. Disponible en: www.



Submarino Peruano R4

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

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

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

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

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

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

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

---

revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf

20. Ibíd.
21. KLARÉN, Peter. Nación y sociedad en la historia del Perú. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004, p. 330.
22. Interesantes trabajos son los de JUSTO, Liborio (1971). La sublevación de la escuadra. Santiago de Chile: Prensa Latinoamericana. 1971, y FUENZALIDA, Rodrigo. La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario. Tomo II. Valparaíso: Editorial de la Armada de Chile. 1975.
23. TAYPE, Jaime. Tensiones en la bahía: Las sublevaciones navales en Chile y Perú de 1931 y 1932. En: Revista de Marina, 2016. Año 109, nro. 2, pp. 94-113. También véase: ORTIZ, Jorge (1997). Rebeliones navales en el Callao: 1932 y 1948. En: Revista Apuntes, 1997, Editorial Universidad del Pacífico, y MASTERSON, Daniel. Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno. Un estudio sobre las relaciones civiles militares. 1930-2000. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001.

Bibliografía

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

Fuentes documentales

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



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

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

Eduardo Ramos Ferretti[1]
Abogado por la Universidad de San Martín de Porres. Posgrado de especialización en Relaciones Internacionales y estudiante de la maestría en Ciencia Política y Relaciones Internacionales en la Escuela de Gobierno y Políticas Públicas de la Pontificia Universidad Católica del Perú.



RESUMEN
El artículo pone a la vista un tema de interés de relevancia internacional, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), cuya práctica es contraria a las medidas de conservación y ordenación pesquera establecidas en el sistema jurídico internacional, y es considerada actualmente como una de las grandes amenazas a la protección de los mares y la sostenibilidad de los recursos marinos vivos.
Por ello, el autor realiza un análisis comparativo de las principales disposiciones del acuerdo internacional vigente bajo estudio con las normas peruanas, referidas a las medidas del Estado rector del puerto para combatir la pesca INDNR, a la luz de la reciente ratificación del Perú a este tratado internacional, con el propósito de determinar las compatibilidades de ambos regímenes jurídicos y proponer acciones necesarias para su implementación en el Perú.

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

ABSTRACT
The article reveals a topic of international interest related to illegal, unreported and unregulated fishing (IUU fishing), whose practice is contrary to the conservation and management measures established in the international legal system, being considered currently as one of the great threats to the protection of the seas and the sustainability of living marine resources.
Therefore, the author makes a comparative analysis of the main provisions of the Agreement under study with Peruvian standards, referring to the port State measures to combat IUU fishing, in light of Peru's recent ratification of this international treaty, with the purpose of determining the compatibilities of both legal regimes and propose actions necessary for their implementation in Peru.

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

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

• Artículo recibido el 6 de setiembre de 2018, aprobado para su publicación el 13 de setiembre de 2018

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Fuente: https://elperuano.pe/noticia-compromiso-firme-contra-pesca-ilegal-59736.aspx

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

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

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

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

Compatibilidad del AMERP con el derecho peruano

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

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

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

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



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

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

1. Principales términos utilizados

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



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

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

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

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

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

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

---

5 El párrafo 3 del PAI INDNR establece que:

3.1. Por pesca ilegal se entiende las actividades pesqueras:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

2. Objetivo y ámbito de aplicación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Derechos y obligaciones generales de las Partes

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

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

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

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

4. Entrada en puertos nacionales

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

10 Conforme al artículo 130 del Reglamento referido, las causas de arribada forzosa son:
a. Tener a bordo a un tripulante que requiera atención médica especializada.
b. Cualquier siniestro o accidente acuático que inhabilite para navegar.
c. Averías que limiten la navegación.
d. Cualquier otra razón de fuerza mayor que obligue a tomar esta decisión.

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

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

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

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

5. Uso de puertos nacionales

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

a) la Parte constate que el buque no cuenta con la autorización valida y pertinente para realizar actividades de pesca o actividades relacionadas con la pesca, exigida por el Estado del pabellón correspondiente;

b) la Parte constate que el buque no cuenta con una autorización válida y pertinente para realizar actividades de pesca o actividades relacionadas con la pesca, exigida por un Estado ribereño respecto de zona bajo su jurisdicción nacional;

c) la Parte reciba evidencia fundadas que el pescado que se encuentra a bordo ha sido capturado contraviniendo los requisitos aplicables de un Estado ribereño respecto de las zonas jurisdiccionales;

d) el Estado del pabellón no confirme dentro de un plazo razonable, a petición del Estado rector del puerto, que el pescado que se encuentra a bordo se ha capturado conforme con los requisitos aplicables establecidos por una OROP pertinente; o

e) la Parte tenga motivos razonables para considerar que el buque ha incurrido de algún modo actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.

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

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

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

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

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

a) Contar con el sistema de seguimiento satelital conforme a las disposiciones peruanas o de la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero en la cual se encuentre autorizada a realizar actividades pesqueras. Se debe remitir al Produce, antes de su arribo a puerto nacional, la información de los volúmenes de captura y talla promedio de los recursos hidrobiológicos capturados, así como el número de lances y las zonas de pesca con las coordenadas geográficas respectivas.

b) Remitir a la Dirección General de Supervisión y Fiscalización del Produce una copia del título habilitante que autorice a realizar actividades pesqueras en el idioma de origen y su traducción al español.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

6. Inspecciones y acciones de seguimiento

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) información a la brevedad posible de sus conclusiones al Estado del pabellón del buque y, según proceda, a los Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales que corresponda, así como al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque;

b) denegar el uso de su puerto al buque con fines de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente, así como para los otros servicios portuarios, incluidos, entro otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco.

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

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

Conclusiones

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

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

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


UN

¿Qué es ser un Observador Militar?

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



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

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

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

KEYWORDS
United Nations, peacekeeping mission, Cecopaz, Force Commander.

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

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

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

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



Interactuando en la comunidad de Paoua

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

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



Vehículo atascado en carretera

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

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

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



Elementos armados



Inspección puntos de agua, comunidades Paoua



Colegio Bria-Gabolou

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

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

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



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

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

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



Campo de desplazados - BRIA.



Clausura del curso de CECOPAZ

La cumbre La Mina



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



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

El templo de San Lorenzo

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



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

PALABRAS CLAVE
Isla San Lorenzo, La Punta, Museo Naval del Perú, *Manuscrito de Huarochirí.*

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

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

Antecedentes

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

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

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

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

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

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

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

Hallazgo reciente

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

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

2 FORTUNIC, op. cit., p. 121



Plataforma Circular 1 y muro rectangular de piedras.



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

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

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

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

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

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

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

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



Muro rectangular de piedras.



Piedras y ladera de adoquines.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

Hipótesis mayor

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

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

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

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

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

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

> Después de lograr una victoria sobre estas etnias descansó Tupac en Quito y ordenó poblar la región con numerosos mitmaq, es decir, de gente traspuesta de otras regiones, para que edificaran una ciudad. Antes de partir dejó como gobernador a un anciano Orejón llamado Chalco Mayta, con licencia de ser llevado en andas y la obligación de enviarle cada luna un mensajero con noticias sobre Quito (Cieza de León, Señorío, caps. LVI y LVL).
>
> Posteriormente, el inca pasó a un lugar llamado Surampalli donde ordenó se edificaran unas estructuras que se denominaron posteriormente Tumipampa, nombre de una de las panaca reales[5].

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

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

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

---

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

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



Piedra reutilizada como muro de contención.



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

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

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

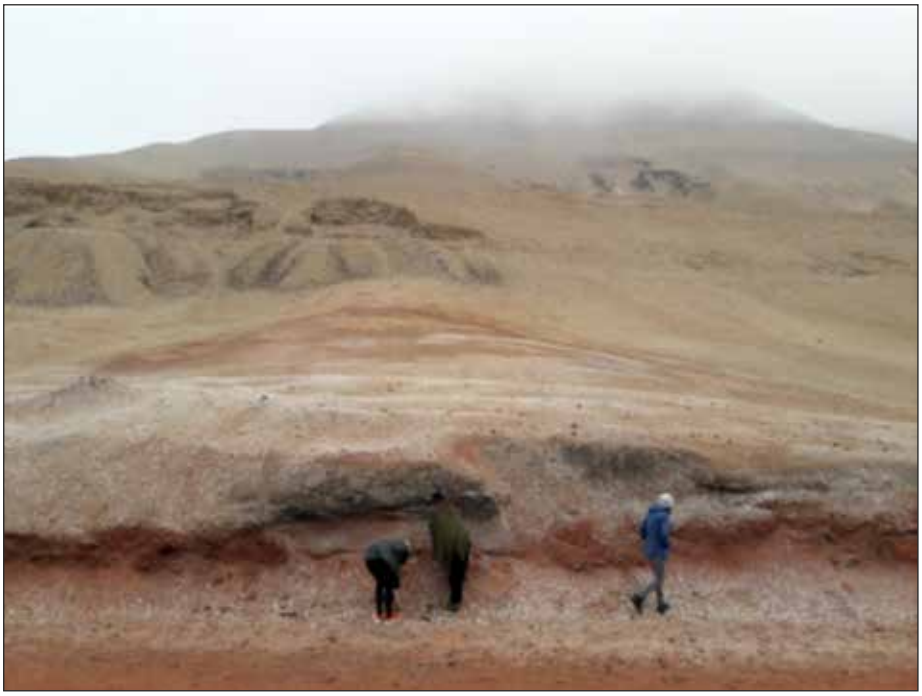
La superposición de ocupaciones en los santuarios de la antigüedad se ha dado a nivel mundial a lo largo de la historia de la humanidad. Creo esencialmente que ello ocurre por esta sumatoria de valores que los convierten en sitios especiales e irremplazables de mucho carácter simbólico y político: enclaves

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

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

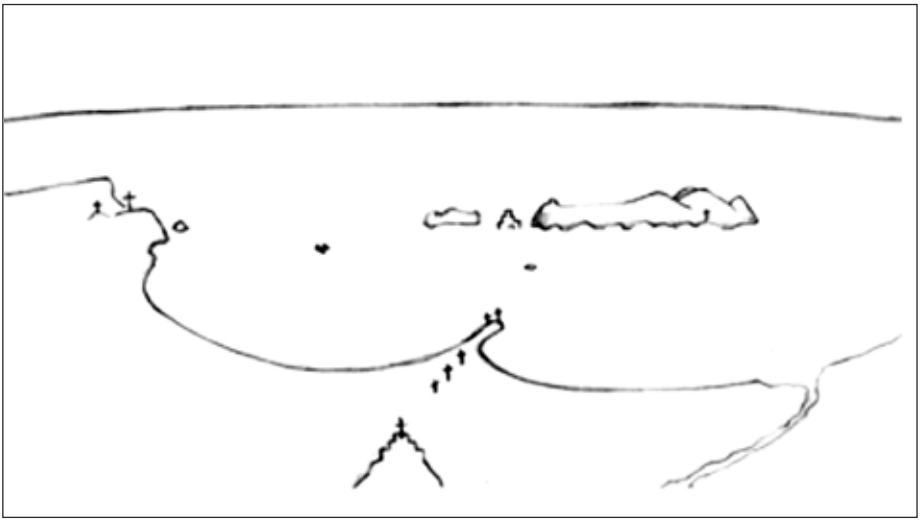
Sobre estas conclusiones, proponemos que Túpac Yupanqui estuvo en la isla San Lorenzo y tuvo conocimiento del observatorio astronómico de la cumbre La Mina, con altas probabilidades de haber intervenido en su diseño arquitectónico y en la ofrenda ritual correspondiente. Su dominio marítimo y de la navegación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

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



Observatorio astrónomico

Recorrido del sol sobre la cumbre La Mina perfectamente plana.



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

El Museo Naval y el templo de San Lorenzo

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

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

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

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



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



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

Dibujo y fotografía

JC Janine Costa
MF María del Pilar Fortunic
RM Rodolfo Molina
MAC Misión Arqueológica Croata
Dr. Sc. Filomena Sirovica, Archaeological Museum in Zagreb
Arql. Andreja Kudelić, Institute of Archaeology Zagreb
Arql. Tena Karavidović, Center for Experimental Archaeology

Asistentes de campo

Mateo Molina Fortunic
Mickelle Martini Carreras

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

Bibliografía

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

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

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

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

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

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

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

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

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



El puerto del Callao a través de la historia

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



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

PALABRAS CLAVE
Puerto, bahía, comercio, terremoto, maremoto

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

KEYWORDS
Port, bay, trade, earthquake, tsunami.

INTRODUCCIÓN

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

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



Mapa del puerto del Callao, 1744.

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

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

Ubicación geográfica y formación geológica de la bahía del Callao

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

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

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

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









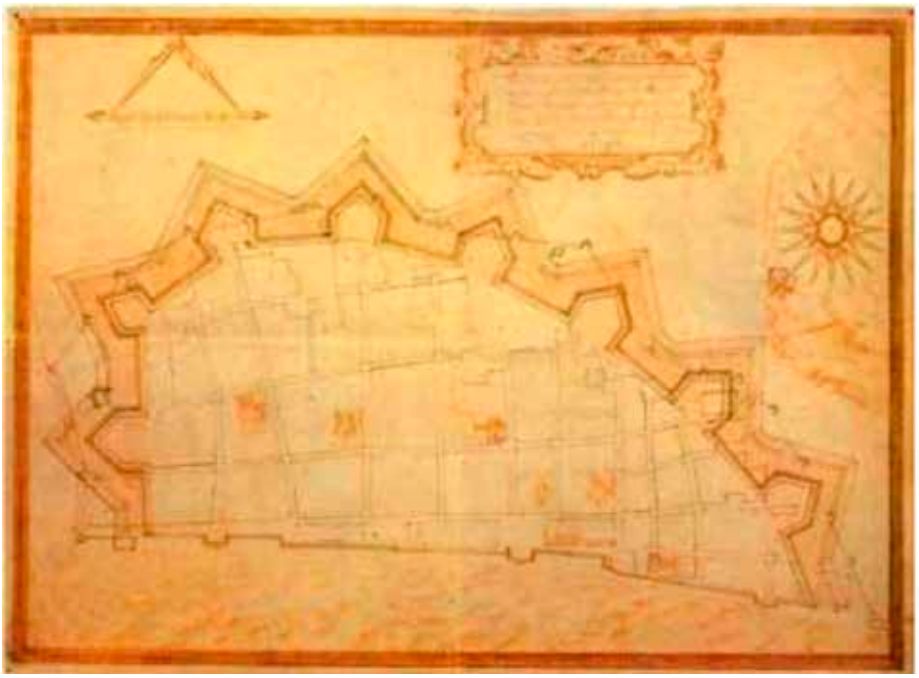
Los primeros pobladores

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

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



Complejo arqueológico El Paraíso.



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

Virreinato: construcción de una muralla y fuerte del Real Felipe

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

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

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

1 El puerto del Callao, Capitán de fragata John Rodriguez Asti; *Revista de Marina* Edición 3 2008. p. 44

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

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

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



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

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

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

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

Etapa republicana

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



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

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

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

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

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



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

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

Aporte cultural de los inmigrantes extranjeros

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

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



Malecón Pardo en La Punta, a inicios siglo XIX.

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

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

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

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

Conclusiones

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

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

Bibliografía

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





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

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



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

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

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

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

Introducción

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

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

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

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

Competencia

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

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

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

¿Qué es una competencia profesional?

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

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

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

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

En resumen, la competencia es la capacidad de un buen desempeño en contextos complejos y auténticos, basada en la integración y activación de conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y valores.
Ahora bien, estas competencias para el personal naval, conocidos a nivel internacional como gente de mar, guardan estrecha relación con las siguientes normas internacionales y nacionales:

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

Fue establecido el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, convocado por la Organización Marítima Internacional (OMI), y entró en vigor el 25 de mayo de 1980, hasta la fecha de publicación de la versión de 2009, el convenio ha sido objeto de 36 enmiendas.
El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer las normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad y, por consiguiente, con la seguridad de la vida humana en el mar. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Marina de Guerra del Perú

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



Competencias profesionales del personal naval en el continente antártico.

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

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

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



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

b. Competencias transversales o de gestión

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



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

c. Competencias técnicas

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



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

Aprendizaje de competencias profesionales

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Conclusiones

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

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

Bibliografía

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




72°
70°
68°
TACNA
Arica
Camarones
TACNA
R. Lauca
L. Poopó
L. de Coipasa
Salar Coipasa
Pisagua
TARAPACA
Agua Santa
Salar de Uyuni
IQUIQUE
Pto. Gruesa
Pozo Almonte
Patillos
Lagunas
Guanillos
Quillagua
Pta. Arenas
OCEANO PACIFICO
TARAPACA
BOLIVIA
Tocopilla
Chuquicamata
Calama
Cobija
Sn. Pedro de Atacama
Caracoles
Pta. Angamos
Mejillones
Trópico de Capricornio
ANTOFAGASTA
El Boquete
El Cobre
Blanco Encalada
Paposo
Bahía del Paposo
Taltal
ANTOFAGASTA
ARGENTINA
72°
70°
68°

Iquique y su significado: Más allá del pasado

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



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

PALABRAS CLAVE
Iquique, guerra, dominio, globalizacion, *Think Tank*, Salitre.

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

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

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

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

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

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

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

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



Estancos del salitre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

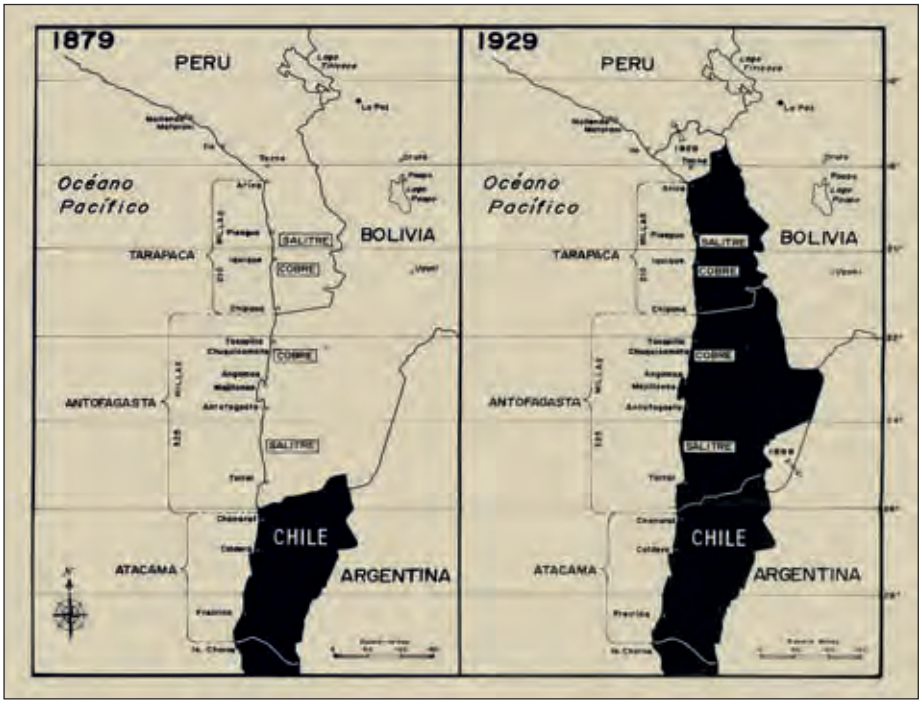
El dominio económico nos hace conocer el gran estado de precariedad del erario nacional, a pesar de la inmensa riqueza que se posee. Se ha dilapidado en forma embozada y sin recato, y se continúa haciendo así hasta nuestros días. Nuestra riqueza, por diferentes motivos, desde el meramente económico al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

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

sido la primera potencia naval y marítima de Sudamérica, a causa del desarme unilateral dispuesto inicialmente por Balta y seguido posteriormente por Pardo con sus dos hipotéticos acorazados de papel, Argentina y Bolivia, cuyo colofón fue el perder la guerra que venía gestándose de larga data por Chile y Gran Bretaña. La situación actual es decididamente peor que en esa época. Nuevamente se ha producido un desarme unilateral, basado en la supuesta teoría de la inexistencia de la guerra, al haberse cerrado definitivamente, pero a la vez utópicamente, las fronteras con nuestros ávidos y voraces vecinos, y por la necesidad de invertir en desarrollo, justicia social y disminución de la pobreza. Sin embargo, en la actualidad existen alrededor de 200 conflictos de diversa índole a nivel mundial, sin dejar de lado la posición y situación de los países de la Unión Europea, que tienen la necesidad de estar convenientemente preparados para responder defensivamente contra cualquier posibilidad, por remota que sea, de ofensa a sus intereses, extensiva a las naciones de la misma Unión. Lo que no debemos perder de vista son los 80 500 kilómetros cuadrados de territorio continental, amén de las 210 millas de litoral más las 200 millas de zona económica exclusiva, con todas las riquezas que ello encierra. Y, por favor, no citen como triunfo jurídico, tal como es promocionada, la derrota de La Haya por la controversia marítima que fue manejada permanentemente por Chile, nos guste o no. Para muestra, los 327 metros de litoral tacneño perdido, con la correspondiente proyección de mar hasta la milla 80, que siempre pertenecieron al Perú desde la firma del tratado de 1929 y donde antes pescaban nuestros connacionales. Existe, en adición, el descubrimiento de una nueva riqueza a nivel global para explotación y beneficio de los peruanos, ambicionado desde tiempo atrás por las multinacionales y las potencias detrás de ellas. Me refiero al litio y al uranio.

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

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



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

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

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

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

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

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

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



Combate Naval de Iquique. óleo de Fernando Saldías Díaz.


Almirante Miguel Grau Seminario.

La carrera para poseerlo en exclusividad se desató entre las más importantes potencias del momento. Para el logro de sus planes, había que eliminar a Dreyfus y su contrato con el Perú e impulsar a la oligarquía chilena y por medio de ella a las altas jerarquías de su fuerza armada, con la cual existe una estrecha relación de supervivencia, que persiste a través del tiempo a la fecha. El objetivo *sine qua non* consistía en apropiarse a futuro de tan extensos territorios y de las ingentes riquezas que ellos contenían, así como convertirse en los poseedores monopólicos de los nitratos. Este objetivo estaba claramente definido para la "pérfida Albión" y lo llevó a cabo hasta las últimas consecuencias en todos los escenarios que se le presentaron y se le presentan en la actualidad, sin dejar de lado el dominio mundial, proyecto del cual participa desde 1917 a la fecha con Estados Unidos, a través de los dos *think-tanks* creados, el Council on Foreign Relations (CFR), con cuartel general en el edificio Harold Pratt House, sito en la esquina de Park Avenue con la calle 68, Nueva York, y cuyo órgano institucional es el *Foreign Affairs*; y, del otro lado del Atlántico, el Royal Institute of International Affairs (RIIA), que tiene su sede en Chatam House, en la City, Londres, y publica el magacín *International Affairs*.

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

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

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



Bibliografía

BARRA, Felipe de la. *Historia militar peruana*. Lima: Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú. 1966.

BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Tomos I y II. Lima: Cultura Antártica. 1949.

BRAVO, Bernardino. Portales. *El hombre y su obra. La consolidación del gobierno civil*. Santiago de Chile: Jurídica de Chile. 1989.

CAIVANO, Tommaso. *Historia de la guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*. Vol. I y vol. 2. Callao: Imprenta de la Marina. 1976 y 1977.

CHIRINOS SOTO, Enrique. *Historia de la Republica*. Tomo 1. Bogotá: Panamericana. 1991.

ESTULIN, Daniel. La verdadera historia del Club Bilderberg. Barcelona: Planeta. 2005.

BRZEZINSKI, Zbigniew. *El gran tablero mundial. La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Barcelona: Paidós Ibérica. 1998.

FRÍAS V., Francisco. *Manual de historia de Chile*. Santiago de Chile: Editorial Nascimiento. 1971.

GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón. Las minas y los torpedos peruanos como medios complementarios de la defensa del Callao el 2 de mayo de 1866. En *Revista de Marina*, 1960. Nro. 3.

GROSE, Peter. *Continuing the Inquiry. The Foreign Relations from 1921 to 1996*. Nueva York: Council on Foreign Relations. 2006.

LÓPEZ, Jacinto. *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*. Vol. I. Lima: Imprenta de la Marina. 1976.

LUNA VARGAS, Emilio. *Perú y Chile en cinco siglos*. Lima: Sur. 1982.

MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Tomo 1. Lima: Imprenta de C.F. Southwell. 1907.

PENNY CABRERA, Óscar. El salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1979 y consecuencias posteriores. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos*, 2000. Nro. 19, pp. 31-32.

QUIROZ, Alfonso W. *La deuda defraudada. Consolidación de 1850 y dominio económico en el Perú*. Lima: Instituto Nacional de Cultura. 1987.

QUIROZ, Alfonso W. *Historia de la corrupción en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2013.

REVISTA DE MARINA DE CHILE. El poder naval chileno. En: *Revista de Marina de Chile*. 1985.

SALAS OLIVARI, Miriam. *Historia marítima del Perú. La República 1879 a 1883. Historia económica de la guerra de Chile con el Perú y Bolivia. Recursos naturales y conflicto internacional. Cuestión de pocos problema de muchos, 1810-1883*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2011.

SALAS OLIVARI, Miriam. *El presupuesto, el Estado y la nación en el Perú decimonónico y la corrupción institucionalizada, 1823-1879*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2016.

VALDIZÁN GAMIO, José. *Historia naval del Perú*. Tomos IV y V. Callao: Ministerio de Marina. 1993.

VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Callao: Museo Naval del Perú. 1981.

WAGNER DE REYNA, Alberto. *Historia marítima del Perú. La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica*. Tomo VII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

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



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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



Se refuerza cooperación binacional fronteriza entre el Perú y Brasil



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



Cabe destacar que el almirante Francisco Yábar, junto al teniente primero Michel Laguerre Kleimann, fueron asesores históricos de la presente publicación. La contextualización y coordinación ejecutiva estuvo a cargo de la licenciada Tatiana Figueroa López y la producción gráfica fue realizada por los señores Rodrigo Quijandría y César Yupanqui de la empresa Spektro.

Estuvieron presentes en la mesa de honor el presidente del Consejo Directivo del Británico, señor Enrique Anderson Obe; el gerente general del Británico, Gonzalo de Cárdenas; y el director de Intereses Marítimos de la Marina, contralmirante Ernesto Colunge Pinto. Asimismo, la señora Hilda Sánchez de Casaretto honró con su presencia esta significativa ceremonia en la que estuvieron autoridades navales y distinguidos invitados.

Exitoso retorno del buque escuela a vela BAP *Unión*

Después de navegar más de cinco meses por los mares del mundo, participar por primera vez en el más grande evento náutico Velas Latinoamérica y, por supuesto, cumplir a cabalidad y con éxito la misión encomendada durante el Viaje de Instrucción al Extranjero VIEX 2018, el 4 de octubre nuestra embajada itinerante, el BAP *Unión*, arribó al puerto del Callao.



Poco antes de arribar al Muelle Antedique de la Base Naval del Callao, la comunidad náutica acompañó a la unidad peruana en un vistoso desfile, que incluyó la participación de yates, embarcaciones a vela y embarcaciones menores a motor. A su llegada, fue recibida entre aplausos y la alegría propia de los familiares de la tripulación, que esperaba ansiosa tener de vuelta a sus seres queridos.



Cabe recordar que el buque escuela a vela comandado por el capitán de navío Franz Bittrich Ramírez, e integrado por oficiales, cadetes, personal técnico y marinería, arribó a 14 puertos de 10 países durante su viaje por América y el Caribe, travesía que tuvo realce con su participación en el evento internacional Velas Latinoamérica 2018.

La misión de esta unidad es complementar el proceso de formación del personal de la Marina de Guerra del Perú que se embarque a bordo, así como fomentar el conocimiento marítimo del personal invitado durante los viajes programados y contribuir con la política exterior del Estado Peruano, mediante actividades protocolares durante la navegación programada y en los puertos que visitó, como Valparaíso y Antofagasta (Chile), Guayaquil (Ecuador), Balboa y Colón (Panamá), Curazao (Curazao), Cartagena (Colombia), La Guaira (Venezuela), Santo Domingo (República Dominicana), Cozumel y Veracruz (México), y Puerto Limón (Costa Rica).

En la ceremonia de arribo y bienvenida, estuvieron presentes el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri; el jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Víctor Pomar Calderón; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Raúl Cerdán; entre otras autoridades navales y civiles.



Importante proyecto de la Marina de Guerra es reconocido en la Semana de la Calidad 2018



Un merecido reconocimiento a la investigación científica y desarrollo tecnológico recibió la Marina de Guerra del Perú, gracias a su exitosa participación en el décimo octavo Congreso de la Semana de la Calidad 2018, organizado por la Sociedad Nacional de Industrias, evento que congregó a expertos del sector público y privado en temas de gestión y mejora de la calidad.

En esta ocasión, fue premiado el proyecto denominado Khuska, que permitió integrar, en los muelles de la Base Naval, los sistemas Kallpa de las unidades submarinas y Varayoc de las fragatas misileras. El proyecto recibió la distinción "Innovador sistema de entrenamiento para la seguridad nacional bajo condiciones y escenarios reales y su relación con el desarrollo nacional y sostenibilidad institucional".

Este sistema permitirá a las unidades navales hacer simulaciones en un escenario real y entrenamiento sin necesidad de navegar, mediante una conexión de fibra óptica que enlazará a las fragatas misileras y submarinos con sus respectivas comandancias y otros centros de comando táctico. Además, logrará un importante ahorro en costos de combustible y mantenimiento, e impulsará el diseño y desarrollo de la tecnología nacional y una mejora significativa en el entrenamiento del personal.

A la premiación, realizada el 5 de octubre, en las instalaciones del Country Club, asistieron el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; y el equipo que conforma el proyecto Khuska, encabezado por el capitán de navío César Mauricio Jaramillo.

V Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América



Desde 2014, la Marina de Guerra del Perú, a través de la Escuela Superior de Guerra Naval, realiza de manera ininterrumpida el Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América, orientado a generar espacios para tratar temas de interés común, así como reafirmar lazos profesionales de camaradería y confianza mutua, entre los jóvenes de las Armadas de América.

Este año, asistieron delegaciones participantes de las Armadas de Argentina, Brasil, Bolivia, Canadá, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guyana, México y Uruguay.

Cada delegación estuvo integrada por dos oficiales del grado de teniente primero, excepto la delegación peruana —país anfitrión—, que estuvo conformada por dos oficiales masculinos y dos femeninas.

Asimismo, durante los siete días que permanecieron en nuestro país, realizaron una serie de actividades que incluyeron una navegación a bordo del buque escuela a vela BAP *Unión*, así como visitas y exposiciones en diferentes dependencias y unidades de la Marina de Guerra del Perú.



Durante la navegación, los oficiales representantes de las delegaciones de cada país hicieron una presentación sobre sus Armadas,

para luego exponer el tema central del presente año: "Seguridad en la navegación: balance entre los sistemas de navegación modernos y el factor humano".



Dentro de las actividades profesionales, participaron también en el Foro Internacional "Valores, liderazgo y cooperación intercontinental", desarrollado en la Escuela Naval del Perú.

Peruanos destacados reciben Premios Nacionales Almirante Grau

El Centro Naval del Perú fue escenario de la ceremonia de reconocimiento de los ganadores de los Premios Nacionales Almirante Grau, en el marco de la VII Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre".



Durante la ceremonia, realizada el 25 de octubre, fue reconocido el señor Joaquín Leguía Orezzol en la categoría "Dignidad", por su labor como fundador de la Asociación para la Niñez y su Ambiente (ANIA), la cual impulsa el acercamiento de niñas, niños y jóvenes con la naturaleza, y los empoderan como agentes de cambio al adoptar y promover estilos de vida sostenibles desde sus hogares, instituciones educativas y en la comunidad.

Del mismo modo, fueron reconocidas las acciones de Delicia Coronado en la categoría "Honestidad", por su labor como cofundadora de la Escuela Campesina

de Educación y Salud (Escaes), que comprende las zonas de Piura y Cajamarca, labor que tiene como objetivo apoyar la formación de líderes emprendedores, creativos y responsables, que apuesten por el cambio y el desarrollo de sus comunidades.



Finalmente, Marleny Bardales Raymundo destacó en la categoría "Lealtad" al dirigir la red Fe y Alegría Nro. 48 de Tambogrande, en Piura, que desarrolla un programa para impedir que los niños abandonen la escuela por dedicarse a trabajar. También por haber ayudado a diferentes caseríos de la zona de Tambogrande durante el fenómeno de El Niño, al canalizar la ayuda recibida eficientemente.

En ese mismo marco de reconocimientos fueron premiados los ganadores del concurso "Carta a Grau", el cual congregó la participación de más de tres mil cartas de alumnos de instituciones públicas y privadas a nivel nacional, donde pusieron de manifiesto su admiración y la influencia en ellos de los valores del almirante Miguel Grau Seminario.

El primer puesto lo obtuvo la alumna Danika Vera Meza, de la Institución Educativa Nuestra Señora de Guadalupe de San Juan de Miraflores, quien con profunda emoción leyó su carta dirigida al Héroe de Angamos. El segundo lugar fue para Aquiles Valenzuela Rijalva, de la misma institución.

La ceremonia fue propicia para reconocer al personal naval por acciones destacadas y trabajos en favor de su comunidad. Fue resaltante la labor del capitán de corbeta SN Ysmael Mezarina de la Cueva, quien siendo oficial de la Capitanía de Puerto Maldonado tuvo la iniciativa de producir y conducir el programa radial *Surcando*, que fomenta la conciencia marítima y la identidad nacional a través de la difusión de diversas actividades institucionales en beneficio de la sociedad, y por haber gestionado y organizado el primer concurso de "Historia Naval" entre los estudiantes de secundaria de Madre de Dios.

Asimismo, el oficial de mar segundo hidronavegante Franklin Hernández Huamán, quien siendo parte de la dotación de la Comandancia de la Base Naval de San Juan de Marcona, organizó y efectuó simulacros de sismo y tsunami dirigidos a instituciones públicas y privadas de la zona. Asimismo, promovió el

programa académico "La Escuelita" para el personal de Marinería de la Base Naval de San Juan de Marcona, en el que dictó clases gratuitas de geometría, aritmética y álgebra.



El momento fue propicio para dar a conocer el reconocimiento a la invalorable labor de impacto social con el "Gran Premio Anual Almirante Miguel Grau" otorgado al tenor peruano Juan Diego Flórez en mérito a su proyecto "Sinfonía por el Perú", que promueve la música y el canto en la niñez y juventud del país, para hacerlos ciudadanos ejemplares y rescatándolos de situaciones de riesgo. El premio fue recibido por la directora administrativa de Sinfonía por el Perú y hermana del cantor, Milagros Flórez.

La premiación estuvo a cargo del jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Paredes Lora; el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri; el presidente del Grupo Telefónica en el Perú, Javier Manzanares Gutiérrez; y el presidente de la Junta de Administración de la Fundación Miguel Grau, contralmirante Ernesto Colunge Pinto, así como representantes de la familia Grau y miembros de instituciones afines a la Marina.

Cabe mencionar que la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre", desde que se lanzó en 2011, fue concebida para forjar un clima de reflexión y confianza que beneficie en el desarrollo de una sociedad más justa e integrada, con gente honesta y emprendedora de toda condición económica y social, redundando en el fortalecimiento de la identidad nacional, cuyo objetivo es inculcar y difundir los valores cívico-patrióticos y morales de dignidad, lealtad y honestidad, que distinguieron al "Peruano del Milenio" Miguel Grau Seminario.



Oficial de la Marina de Guerra obtuvo primer puesto en el Curso de Planificación de Búsqueda y Rescate en Estados Unidos



En la Base Conjunta San Antonio Lackland, en Texas, Estados Unidos, se llevó a cabo la ceremonia de graduación del curso de Planificación de Búsqueda y Rescate (SARP), donde el teniente segundo Jhovanny Salinas Viera ocupó el primer lugar.

Asimismo, se otorgó el diploma al teniente segundo Franklin Ylatoma Díaz, por haber completado satisfactoriamente el curso. Personal de la Academia Interamericana de las Fuerzas Aéreas entregó los diplomas respectivos.

Durante el curso, los participantes recibieron conceptos de cómo crear una organización SAR y como realizar una planificación, operaciones de búsqueda y rescate, además de ejercicios prácticos para brindar soluciones ante posibles problemas SAR.

El curso contó con la participación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, de la Fuerza Aérea del Perú, del Ejército del Perú, del Ejército de Panamá y de El Salvador, entre otros.

Ejercicios Militares Conjuntos entre Infanterías de Marinas del Perú y Estados Unidos



En la Base Naval de Ancón, se desarrollaron los ejercicios militares conjuntos entre el personal de la Fuerza de Infantería de Marina y el cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos (Marforsouth), llevado a cabo del 22 de octubre al 2 de noviembre.

Durante estos días, efectuaron operaciones motorizadas y mecanizadas. Se apreciaron las diferentes técnicas en el empleo con los vehículos LAV II en convoy y de las ametralladoras del vehículo, ingreso y salida al mar, comandos de fuego, identificación de vehículos blindados, planeamiento anfibio, combate en áreas urbanizadas. Asimismo, se desarrollaron clases teóricas de cada una de las asignaturas.

Cabe resaltar que el entrenamiento constante es parte del ámbito profesional del combatiente infante de Marina, para lo cual, al término de los ejercicios realizados en el campo de maniobras, se dialogó y obtuvieron conclusiones basadas en los resultados logrados.



Finalmente, el capitán de fragata Ricardo Fallaque Yauri, comandante del Batallón de Vehículos Tácticos, entregó los diplomas correspondientes a los participantes.

Marina de Guerra del Perú recibe premio ConectaRSE para Crecer 2018 de Telefónica



En el auditorio de la Feria Perú con Ciencia de Concytec, ubicado en Plaza Lima Sur en Chorrillos, se llevó a cabo la premiación ConectaRSE para crecer, galardón que reconoce el uso productivo de las tecnologías para derribar brechas de acceso a servicios de educación, salud, desarrollo económico, y el esfuerzo del Estado por mejorar la provisión de servicios públicos en zonas rurales.

En el desarrollo de la ceremonia, se reconoció la participación de la Marina de Guerra y la Oficina de Telemedicina, que operan a través de las Plataformas Itinerantes de Acción Social y que ocuparon el primer lugar en la categoría Estado en la VIII Edición del Premio ConectaRSE para Crecer.

Cabe resaltar que este es un esfuerzo mutuo, para brindar apoyo en tiempo real en las teleconsultas y telediagnósticos con los médicos que se encuentran a bordo de las Plataformas Itinerantes de Acción Social ubicadas en los pueblos alejados en los límites con Brasil, Bolivia, Colombia.

El premio fue recibido por la doctora Sussy Alvis Zúñiga, quien está a cargo de la Oficina de Telemedicina del Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara", junto al jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Manuel Váscones Morey y el director de dicho centro de salud, contralmirante SN Wilfredo Ordaya Luey.

Cabe señalar que las Plataformas Itinerantes de Acción Social con Sostenibilidad (PIAS) han sido implementadas por el Ministerio de Defensa, a través de la Marina de Guerra del Perú, iniciativa que se circunscribe a la política de Estado con los programas de desarrollo e inclusión social, y tiene por finalidad incorporar a la población amazónica rural de manera sostenible a los servicios básicos que brinda el gobierno.

Submarino BAP *Arica* participó en Despliegue Operacional SUBDIEX 2018



Tras participar en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises SUBDIEX 2018, ejercicio de entrenamiento realizado con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos, arribó el submarino BAP *Arica* a la Base Naval del Callao.

La mencionada unidad peruana zarpó el pasado 9 de julio rumbo a la Costa del Atlántico de los Estados Unidos de América, y retornó después de 136 días de intenso entrenamiento y navegación. Asimismo, completó su tercer desplazamiento de un total de 15 del programa DESI que la Fuerza de Submarinos viene participando.

La ceremonia fue presidida por el comandante general de la Marina Almirante Fernando Cerdán Ruiz, acompañado del comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante James Thornberry Schiantarelli; el director general del Personal de la Marina, vicealmirante Jorge Millones Gonzales; y el comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Luis Alba Landaveri.

Durante la emotiva ceremonia, el capitán de fragata Enrique Vargas Acosta, comandante del BAP *Arica*, entregó el gallardete distintivo de la Fuerza de Submarinos al comandante general de la Marina e informó que la misión encomendada fue cumplida con éxito.

Asimismo, el comandante de la Fuerza de Submarinos resaltó el prestigio internacional alcanzado durante este tipo de operativos. Resaltó también la importancia de los entrenamientos, donde el personal naval participa en ejercicios combinados y tácticos de combates con una armada de primer nivel. De esta manera, logró un alto grado de alistamiento para afrontar cualquier tipo de amenazas.

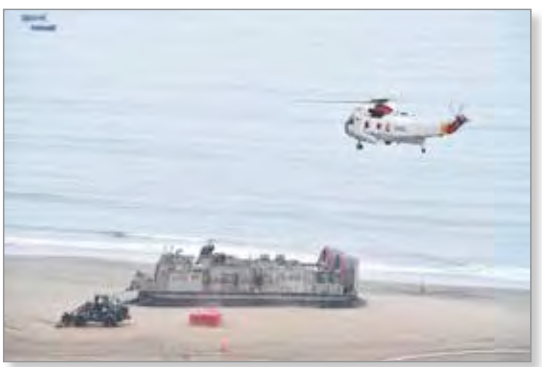
Finalmente, se dio el esperado reencuentro de la tripulación del BAP *Arica* con sus familias, donde se derrocharon cálidos abrazos y muestras de cariño.

Bahía de Chorrillos: Armada de Estados Unidos y Marina de Guerra del Perú participan en ejercicio combinado y multisectorial de respuesta rápida ante desastres



Con un impresionante despliegue de vehículos anfibios, helicópteros, buques y personal naval, en la playa Agua Dulce de Chorrillos, se realizó el ejercicio combinado y multisectorial de respuesta rápida ante desastres naturales, denominado "Olas Solidarias".

En este evento participaron el USS *Somerset* de la Armada de Estados Unidos, 100 infantes de Marina de Estados Unidos, helicópteros CH-53, vehículos anfibios LCAC, una planta potabilizadora de agua, camiones pasados y una pala excavadora.



Por parte de la Marina de Guerra participó el buque multipropósito BAP *Pisco*, dos fragatas misileras, helicópteros UH-H y AB-412, dos patrulleras de costa, 300 infantes (compañía reforzada de intervención

rápida para desastres, CIRD), un buque de rescate, vehículos anfibios, botes inflables de goma F470/MKS y un tráiler de comunicaciones.



Asimismo, se sumaron en este despliegue operacional el Ministerio de Salud, el Instituto Nacional de Defensa Civil (Indeci), el Ejército del Perú, la Fuerza Aérea del Perú, la Policía Nacional, el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, la Municipalidad de Lima y la Municipalidad de Chorrillos.

El ejercicio se realizó ante la ocurrencia de un sismo de 8,5 de magnitud, cuyo epicentro se situó a 80 kilómetros al oeste de la ciudad de Lima, con una profundidad de 500 metros. La Dirección de Hidrografía de la Marina estableció la alerta de tsunami en la costa peruana. Simularon también que las vías de comunicación terrestre se encontraban bloqueadas y congestionadas, los sistemas de comunicación habían colapsado y la población se encontraba en estado de pánico.

Ante esa situación, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú participaron en la atención a la población y el Gobierno declaró el estado de emergencia. Para ello, se conformó una Fuerza de Tarea Anfibia integrada por el buque multipropósito BAP *Pisco* y el buque de desembarco USS *Somerset* y más de 400 efectivos que desembarcaron en la zona afectada. Intervinieron con entidades de primera respuesta, bajo la coordinación y conducción del Indeci.



La primera ola estuvo conformada por vehículos anfibios LAP II y botes de goma de la Infantería de Marina, de la brigada de seguridad y reconocimiento de la compañía de intervención rápida para desastres (CIRD) de la Marina de Guerra del Perú, que con apoyo de la Policía Na-

cional establecieron un dispositivo de seguridad y control del área afectada por la emergencia.

En la segunda ola se realizó la purificación de agua, búsqueda y rescate, simulacro de remoción de escombros, atención a personas afectadas, traslado de brigada médica táctica, evacuación aeromédica, entre otros. Todo ello en un determinado tiempo de respuesta.

Este ejercicio tuvo como principal objetivo mostrar a la población que la respuesta integrada de las entidades del Estado ante un posible desastre natural sería rápida y efectiva. Asimismo, se buscó reforzar y mejorar la interoperabilidad entre las fuerzas de ambas naciones en caso de fenómenos naturales en la región.



Develan busto del Peruano del Milenio en Canadá



En el marco del fortalecimiento de las relaciones en temas de defensa que la Embajada del Perú en Canadá viene trabajando los últimos años, se realizó la develación del busto del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario.

Durante el acto realizado el 29 de noviembre en la residencia oficial de la Embajada de Perú en Canadá, el embajador Roberto Rodríguez Arnillas, junto al agregado de Defensa Adjunto y Naval, capitán de navío Marco Arancivia Ramos, en representación de la Marina de Guerra del Perú, develaron la imagen del Héroe de Angamos.

En la ceremonia, se develaron también los bustos del coronel EP Francisco Bolognesi Cervantes y del capitán FAP José Quiñones Gonzales.

Estuvieron presentes el agregado de Defensa y Militar, coronel EP Hernán Rivera Schereiber; el agregado de Defensa Adjunto y Aéreo, coronel FAP Fernando San Martin Serra; miembros de la representación diplomática del Perú en Canadá, los auxiliares y personal administrativo de las agregadurías, entre otros personajes.

Al hacer uso de la palabra, el coronel EP Hernán Rivera, agregado de Defensa y Militar, resaltó que "la presencia de los tres ilustres héroes de las Fuerzas Armadas permitirá a las dignas autoridades, así como a la comunidad peruana y extranjera, encontrar en la figura de nuestros héroes el ejemplo de vida y coraje que nos caracteriza a los peruanos".

Por su parte, el embajador Roberto Rodríguez indicó estar "muy complacido y honrado con el hecho de resaltar la memoria de nuestros héroes a través de la colocación de sus respectivos bustos en la residencia oficial de la embajada". Asimismo, aseguró que este recinto será el "lugar donde se les rendirá el tributo y reconocimiento que se merecen".

BAP *Carrasco* zarpó rumbo al Continente Blanco



Como parte de la Vigésima Sexta Campaña Científica del Perú a la Antártida ANTAR XXVI, el buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco* zarpó el 7 de diciembre de la Base Naval del Callao rumbo al Continente Blanco, con la importante misión de realizar trabajos durante el verano austral 2018-2019.

La ceremonia de zarpe fue presidida por el ministro de Relaciones Exteriores, canciller Néstor Popolizo Bardales, quien durante su discurso indicó que esta nueva expedición reafirma el compromiso del Perú para seguir contribuyendo al mejor conocimiento y aportación de la Antártida en los 26 proyectos de investigación que se llevarán a cabo. Asimismo, indicó que participarán, como en años anteriores, entidades nacionales y especializadas, así como algunas instituciones privadas.

El ministro de Defensa, general de división (r) José Modesto Huerta Torres, destacó la importancia de dicho buque oceanográfico en la zona de la Antártica, además de la calidad de los profesionales militares y civiles que se encuentran en la expedición, que refuerzan todo tipo de estudio con la alta tecnología con que cuenta la unidad.

El comandante general de la Marina, almirante Fernando Cerdán Ruiz, subrayó el gran desempeño que este año realizará el buque oceanográfico en la Antártica, además de la constante tarea que viene realizando el Gobierno en este campo, el cual ha permitido que nuestro país cuente con esta nueva plataforma marítima que tiene como finalidad optimizar la investigación científica en las diversas áreas de la ciencia del mar, tanto en el dominio marítimo nacional peruano como en el ámbito regional de las costas del pacífico sur oriental para el monitoreo del fenómeno de El Niño y de los cambios climáticos que año tras año afectan nuestra región.

Entre las tareas a cumplir por la mencionada embarcación científica durante su permanencia en la Antártida, se ha previsto el mantenimiento de la Esta-

ción Científica Antártica Machu Picchu en la isla Rey Jorge, el monitoreo de la variabilidad del perfil costero en la ensenada Mackellar, trabajos de investigación sobre geología marina, oceanografía física y dinámica en el estrecho de Bransfield y mares circundantes, así como la proyección de la presencia del Perú a través de actividades diplomáticas e intercambio cultural con las bases antárticas extranjeras, y de esta manera efectuar la labor encomendada en cumplimiento de los lineamientos establecidos en el marco de la Política Nacional Antártica.



Es importante mencionar que el buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco* zarpó llevando personal capacitado en áreas de operaciones e investigación científica, de instituciones nacionales y oficiales de las Armadas invitadas de Argentina, Brasil, Canadá, Ecuador y España. Se han proyectado 99 días de viaje, de los cuales 73 serán en la mar y 26 días entre los puertos de Ushuaia en Argentina, y Punta Arenas y Valparaíso en Chile, hasta su arribo al puerto del Callao el 15 de marzo de 2019.



Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.

noticias internacionales

AUSTRALIA

Entrega del primer patrullero de la clase Guardian

El pasado 30 de noviembre la empresa Austal entregó el HMPNGS *Ted Diro* (P401) al Gobierno de Papúa Nueva Guinea. Se trata de la primera de 21 unidades de la clase Guardian ordenadas en mayo de 2016 por el Gobierno australiano a los astilleros de la empresa Austal en Henderson, Australia Occidental. El costo total del programa asciende a 335 millones de dólares australianos, equivalentes a unos 240 millones de dólares americanos, y tiene como beneficiarios a 12 naciones isleñas del Pacífico y a Timor Oriental[1]. Los patrulleros de la clase Guardian tienen una eslora de 39,5 metros y una manga de 8 metros. Cuentan con dos motores diésel Caterpillar 3516C que generan 2,200 bkW sobre dos ejes para una velocidad máxima de 20 nudos y un alcance de 3000 millas náuticas a 12 nudos. Tienen espacio reservado para montar un cañón principal de 30 mm y ametralladoras de 12,7 mm a babor y estribor[2].



La patrullera *Ted Diro* (P401) en los astilleros de Austal en Henderson, Australia Occidental. Crédito: Bahnfrend.

1. *Austal Limited. (30 de Noviembre de 2018). AUSTAL delivers first Guardian class patrol boat. Recuperado el 10 de Diciembre de 2018, de Austal Limited: http://www.austal.com/news/austal-delivers-first-guardian-class-patrol-boat*
2. Austal Limited. (s.f.). AUSTAL Pacific Patrol Boat 40. Recuperado el 10 de Diciembre de 2018, de Austal Limited: https://www.austal.com/sites/default/files/related-documents/PPB%20Brochure%20May16.pdf

ECUADOR

Modernización de corbetas



La corbeta *Los Ríos* (CM13) en el curso de unos ejercicios con la Armada estadounidense en 1999. Se aprecia la gran variedad de sensores y sistemas de armas instalados en relación con el reducido desplazamiento de estas unidades. Crédito: US Navy.

La Armada ecuatoriana ha completado satisfactoriamente el Proyecto Júpiter, consistente en la recuperación y modernización de tres corbetas de la clase Esmeralda. En los trabajos realizados en los Astilleros Navales Ecuatorianos (Astinave) de Guayaquil se ha dotado a estas unidades del sistema de comando y control Orion, desarrollado por esta misma empresa. De acuerdo con declaraciones del gerente de Astinave, Camilo Morán, los trabajos se iniciaron en 2014, y se previó originalmente que terminaran tres años después. Sin embargo, las labores se prolongaron 12 meses más, aunque el presupuesto original de 71,5 millones de dólares por los tres buques se mantuvo. La corbeta *Los Ríos* (CM13) fue la primera en ser entregada, el 17 de julio del presente año, lo que le permitió representar a la Armada ecuatoriana en las maniobras UNITAS realizadas al mes siguiente. Le siguieron la *Manabí* (CM12) y la *Loja* (CM16), ambas entregadas oficialmente el 15 de noviembre, luego de completar sus pruebas de mar. No hay todavía autorización del Gobierno central para la modernización de las tres unidades restantes[3].

Como ayuda memoria se presentan a continuación las características principales de las corbetas de la clase Esmeralda según el anuario Jane's Fighting Ships. Tienen una eslora de 56,3 metros y una manga de 9,3 metros para un desplazamiento total de 685 toneladas a plena carga. Cuentan con cuatro motores diésel MTU 20V 956 TB92, que generan 22,140 caballos de fuerza e impulsan

3. REDACCIÓN GUAYAQUIL. Dos corbetas misilares fueron entregadas al Ministerio de Defensa. 15 de noviembre de 2018. El Comercio. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.elcomercio.com/app_public.php/actualidad/corbetasmisilares-ministerio-defensa-embarcaciones-repotenciacion.html

cuatro hélices para una velocidad máxima de 37 nudos y un alcance de 4400 millas náuticas a 14 nudos. Estaban dotadas originalmente de un sistema de combate IPN10 de la empresa italiana Selenia, una versión de exportación del SADOC-2 instalado por la Armada italiana en las fragatas de la clase Maestrale, Lupo y en las corbetas de la clase Minerva. Los sensores comprenden un radar de búsqueda aérea Selenia RAN-10S, uno de navegación SMA 3RM20, dos de control de tiro Selenia Orion RTN-10X, un sonar de casco Thomson Sintra Diodon, un sistema de contramedidas Elettronica Gamma ED con funciones de intercepción e interferencia, complementado por un lanzador de señuelos Breda SCLAR de 105 mm. El armamento comprende un cañón OTO Melara Compact de 76/62 mm, 1 cañón bitubo Breda de 40/70 mm, seis misiles antibuque Exocet MM.40, un lanzador cuádruple Albatros para misiles Aspide y dos lanzadores triples de torpedos de 324 mm. Estos últimos han sido retirados en algunas unidades. No cuentan con hangar, pero sí con una plataforma para el despegue, aterrizaje y reabastecimiento de un helicóptero ligero[4].



Consolas multifunción del sistema de combate Orion, integrado en las corbetas modernizadas. Crédito: ASTINAVE.



Una de las corbetas en el curso de los trabajos de recuperación y modernización. Crédito: ASTINAVE.

4. SAUNDERS, Stephen. (Ed.). (2004). Jane's Fighting Ships 2004-2005. Londres: Janes Information Group.

NORUEGA

Pérdida de la fragata *Helge Ingstad*



La *Helge Ingstad* el día del accidente. Se aprecia a popa los daños producidos por la colisión con el tanquero. Crédito: KV Bergen / Forsvaret.

En las primeras horas del 8 de noviembre, la fragata KNM *Helge Ingstad* (F313) colisionó con el tanquero de bandera maltesa *Sola TS* en el Hjeltefjorden, vía de acceso a la terminal de petróleo de Strure y a la principal base naval noruega, Haakonsvern, en Bergen. La fragata encalló en las rocas costeras, la tripulación de 137 fue evacuada y se tendieron cables para evitar que fuera arrastrada a aguas más profundas. Lamentablemente, varios cables se rompieron y el 13 de noviembre el buque se hundió en cercanías a la costa[5]. El 29 de noviembre la Comisión Noruega de Investigación de Accidentes, una agencia gubernamental, publicó un reporte preliminar en el que identifica fallas en la tripulación y problemas en el diseño del buque como las causas principales del accidente.

De acuerdo con el informe, la fragata transitaba el fiordo a 17 nudos, mucho más de lo que uno esperaría para navegar aguas transitadas antes del amanecer. El accidente se produjo a las 4 a.m., entre 10 y 15 minutos después de un cambio de guardia en el puente. La tripulación habría confundido al *Sola* con un objeto en tierra y las transmisiones de advertencia del tanquero con las de otros barcos. Cuando se dieron cuenta de sus errores, ya fue demasiado tarde. La comisión también identificó problemas con el diseño del buque, pues, según el reporte, la evaluación inicial de la colisión por parte de la tripulación indicó que el buque se encontraba estable y que podía ser salvado si la situación se mantenía bajo control. Sin embargo, un rápido ingreso de agua a través de los ejes de las hélices inundó los cuartos de máquinas y reveló fallas en el funcionamiento del sistema de sellado por compresión, que debía haber preservado la estanqueidad del buque. Tal conclusión llevó a una ad-

5. NILSEN, Thomas. Frigate "Helge Ingstad" sinks. 13 de noviembre de 2018. The Barents Observer. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://thebarentsobserver.com/en/security/2018/11/latest-frigate-helge-ingstad-sinks

vertencia sobre posibles fallos de seguridad en los demás buques diseñados por la empresa española Navantia[6].



La *Helge Ingstad* al día siguiente, mientras se realizaban los trabajos para fijarla a tierra mediante cables. Crédito: Jakob Østheim / Forsvaret.

En contraparte, se publicó un informe interno de la Armada española en la cual se desmienten las conclusiones alcanzadas por la comisión noruega. De acuerdo con este segundo reporte, la causa principal del hundimiento de la *Helge Ingstad* fue un error humano. Pasa a detallar los errores de navegación cometidos por la tripulación, incluyendo la elevada velocidad adoptada, la desactivación del sistema de identificación automática (AIS), el caso omiso prestado a las advertencias del petrolero, el no recurrir a un frenado de emergencia y las tardías maniobras emprendidas para evitar la colisión. Indica también que la fragata fue diseñada para mantenerse a flota con una grieta de hasta 15% de la eslora, lo que equivale al tamaño de la grieta ocasionada por el tanquero, pero que además esta probablemente se extiende por debajo de la línea de flotación alcanzando hasta cinco compartimentos estancos. Concluye que ningún buque de similares características hubiera podido controlar una inundación similar y que es testimonio de las bondades del diseño el que la tripulación completa pudiera ser evacuada[7].



La *Helge Ingstad* el 13 de noviembre, tras hundirse en aguas más profundas. Crédito: Jakob Østheim / Forsvaret.

6. LARTER, David y PRINE, Carl. Early report blames confused watchstanders, possible design flaws for Norway's sunken frigate. 29 de noviembre de 2018. Defense News. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2018/11/29/early-report-blames-confused-watchstanders-possible-design-flaws-for-norways-sunken-frigate/
7. GONZÁLEZ, M. La Armada española atribuye a un "error humano" el hundimiento de la fragata noruega. 4 de diciembre de 2018. El País. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/economia/2018/12/03/actualidad/1543858963_989760.html

REINO UNIDO

La Armada Real retira sus helicópteros Sea King



Westland Sea King HAS.1 en una foto de 1970. Se puede apreciar el radomo dorsal que contiene el radar MEL ARI 5995. Crédito: RuthAS.

Tras 49 años de servicio, la Armada Real pasó al retiro a sus últimos helicópteros Sea King con un vuelo final que tuvo lugar el pasado 26 de setiembre[8]. Los orígenes de esta histórica aeronave se encuentran en el modelo S-61 diseñado por la empresa estadounidense Sikorsky como helicóptero antisubmarino para la Armada estadounidense. Tras su entrada en servicio en 1961, alcanzó un considerable éxito comercial durante la década de 1960, y fue adquirido no solo por la Armada sino por el Ejército y los Marines de Estados Unidos, así como por las Armadas de Canadá, España, Italia y Japón. Por entonces, la Armada británica empleaba para tareas similares el Westland Wessex, versión del Sikorsky S-58, que fue admitido al servicio también en 1961. La necesidad de una aeronave de mayor tamaño, autonomía y carga de armas llevó a la Armada Real a buscar un complemento para el monomotor Wessex, para lo cual eligió el bimotor S-61 en su versión SH-3D. El contrato firmado en 1966 ascendió a 24 millones de libras esterlinas, el más grande hasta entonces en la historia de Westland. El trabajo de adaptación incluyó el reemplazo de los motores General Electric T58-GE-10 por la versión británica, el Bristol Siddeley Gnome 1400, así como la instalación de radar, sonar y sistemas de control de vuelo británicos[9].

8. PERRY, Dominic. Royal Navy bids farewell to Sea Kings. 26 de setiembre de 2018. Flight Global. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.flightglobal.com/news/articles/royal-navy-bids-farewell-to-sea-kings-452211/
9. FLIGHT INTERNATIONAL. Westland SH-3D Sea King. 30 de noviembre de 1967, p. 911. FLIGHT International. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.flightglobal.com/FlightPDFArchive/1967/1967%20-%202319.PDF



Westland Sea King HC.4 camuflado para operaciones en Bosnia Herzegovina en una fotografía de 1996. Crédito: Mike Freer.

El primer Sea King construido por Westland voló en Yeovil, Inglaterra, el 7 de mayo de 1969 y la primera entrega a la Armada británica tuvo lugar el 11 de agosto. En total se entregaron 56 Sea King HAS.1 que equiparon cinco escuadrones operativos y dos de entrenamiento durante la década de 1970. En 1976 voló el primer ejemplar de la variante HAS.2 con motores más potentes y una transmisión mejorada, se modificaron 37 unidades HAS.1 a este estándar y se ordenaron 15 unidades nuevas para reequipar a todos los escuadrones operativos y uno de los de entrenamiento. En paralelo, en 1975 se ordenaron 15 unidades de la versión de búsqueda y rescate HAR.3, cuyas entregas fueron completadas en 1979. Ese mismo año comenzaron las entregas de la versión de asalto y transporte HC.4, de la que se ordenaron inicialmente 15 pero que alcanzó una producción total de 41 unidades para la Armada Real. La versión antisubmarina HAS.5 con un nuevo sistema de navegación y ataque voló por primera vez en 1980. Se recibieron 30 unidades nuevas de esta versión y se modificó unos 50 HAS.2 a este mismo estándar[10].

10. JAMES, Derek. Westland Aircraft since 1915. Londres: Putnam. 1991, pp. 376-389.



Westland Sea King HAR.3 en el curso de una misión de rescate en el Mar de Irlanda en el 2013. Crédito: Royal Navy.

Los Sea King de la Armada tuvieron una destacada actuación en la Guerra de las Malvinas en sus diversas misiones, pero este conflicto también llevó a la aparición de una de las variantes más inusuales de esta aeronave. El 4 de mayo de 1982 aviones Super Etendard de la Armada argentina, equipados con misiles Exocet AM.39, hundieron al destructor antiaéreo HMS *Sheffield* (D80) y dejaron en evidencia las dificultades británicas para enfrentar ataques aéreos a baja altitud. A los pocos días la Armada Real inició el proyecto LAST (Low Altitude Surveillance Task), mediante el cual Westland modificó dos Sea King para dotarlos del radar Thorn EMI Searchwater de vigilancia marítima en un domo hecho de kevlar montado a estribor. El programa avanzó con rapidez, de manera que ambas unidades fueron desplegadas en la zona del conflicto en agosto de ese mismo año, tiempo después de la rendición argentina ocurrida el 14 de junio. Se produjeron siete unidades más de esta variante, bajo la designación AEW.2A[11].

La versión de lucha antisubmarina definitiva fue la HAS.6, con mejoras en el rotor y en la aviónica, que permitieron una reducción de peso y un consiguiente incremento del tiempo de vuelo. Se ordenaron seis de nueva construcción y además alrededor de 70 conversiones a partir del modelo HAS.5. El final del camino de los Sea King británicos llegó con el siglo XXI. Las versiones antisubmarinas fueron retiradas en 2003 y se reemplazaron por el

11. James, op. cit, pp. 382-383.

EH101 (luego rebautizados AW101), fabricado en conjunto con Italia. Les siguió el turno a las versiones de transporte en 2010 y a las de búsqueda y rescate en 2016. La última variante en servicio fue la ASaC.7, una versión de alerta temprana dotada del radar Searchwater 2000[12]. Ocho sobrevivieron en actividad hasta su retiro este año. Serán reemplazados por helicópteros AW101 dotados del sistema Crowsnest, pero que no serán completamente operacionales hasta 2020, el mismo año de la entrada en servicio del portaaviones HMS *Queen Elizabeth* (R08)[13].



Westland Sea King ASaC.7 desplegado en Afganistán en el 2011. Crédito: Royal Navy.

12. GOEBEL, Greg. Westland Sea King Family. 1 de noviembre de 2017. Air Vectors. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: http://www.airvectors.net/avs61_2.html
13. PERRY, op. cit.

RUSIA

Accidente del portaaviones *Almirante Kuznetsov*

El pasado 29 de octubre el único portaaviones en servicio con la Armada rusa, el *Almirante Kuznetsov*, sufrió un grave accidente cuando se encontraba en el curso de un proceso de reparación y modernización en Roslyakovo, en la región de Murmansk. El buque se encontraba en el dique flotante PD-50, el más grande de Rusia, con 330 metros de largo y 88 de nacho para una capacidad de carga de 80 000 toneladas.



El *Almirante Kuznetsov* a bordo del dique flotante PD-50 en el curso de unas reparaciones en el 2015. Crédito: Christopher Michel.

Construido en 1980, el portaaviones estaba asignado a la Flota del Norte y era empleado regularmente para reparar buques de superficie y submarinos nucleares en simultáneo. De acuerdo con las versiones recogidas por el reportero Ilya Kramnik del diario *Izvestia*, el dique contaba con cuatro generadores diésel para propulsar las bombas que controlaban los tanques de lastre. Sin embargo, recortes presupuestales llevaron a reducir la tripulación asignada a estos equipos y a no comprar combustible para los generadores. Como consecuencia, el PD-50 dependía exclusivamente de la red eléctrica de la ciudad de Murmansk, pero esta sufrió un apagón en la noche del 29, lo que provocó el hundimiento del dique. La tripulación del *Kuznetsov* debió realizar esfuerzos heroicos para evitar su hundimiento, complicados por la caída de una grúa de 50 toneladas que perforó la cubierta. El dique terminó por hundirse, pero el portaaviones fue salvado al costo de un tripulante muerto y tres heridos. La tragedia tendrá un impacto severo sobre el proyecto de modernización del *Kuznetsov*, pues el único otro dique de dimensiones comparables es el PD-41, de construcción japonesa, que se encuentra asignado a la Flota del Pacífico en el extremo oriente ruso[14].

14. KOFMAN, M. Admiral Kuznetsov's bad luck strikes again —or how Russia may have lost its largest dry dock in the north. 31 de octubre de 2018. Russia Military Analysis. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://russianmilitaryanalysis.wordpress.com/2018/10/31/admiral-kuznetsovs-bad-luck-strikes-again-or-how-russia-may-have-lost-its-largest-dry-dock-in-the-north/

Bibliografía

- AUSTAL LIMITED. AUSTAL delivers first Guardian class patrol boat. 30 de noviembre de 2018. Austal Limited. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: http://www.austal.com/news/austal-delivers-first-guardian-class-patrol-boat
- AUSTAL LIMITED. AUSTAL Pacific Patrol Boat 40. S.f. Austal Limited. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.austal.com/sites/default/files/related-documents/PPB%20Brochure%20May16.pdf
- FLIGHT INTERNATIONAL. Westland SH-3D Sea King. 30 de noviembre de 1967. FLIGHT International. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.flightglobal.com/FlightPDFArchive/1967/1967%20-%202319.PDF
- GOEBEL, Greg. Westland Sea King Family. 1 de noviembre de 2017. Air Vectors. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: http://www.airvectors.net/avs61_2.html
- GONZÁLEZ, M. La Armada española atribuye a un "error humano" el hundimiento de la fragata noruega. 4 de diciembre de 2018. *El País*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/economia/2018/12/03/actualidad/1543858963_989760.html
- JAMES, Derek. *Westland Aircraft since 1915*. Londres: Putnam. 1991.
- KOFMAN, M. Admiral Kuznetsov's bad luck strikes again —or how Russia may have lost its largest dry dock in the north. 31 de octubre de 2018. Russia Military Analysis. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://russianmilitaryanalysis.wordpress.com/2018/10/31/admiral-kuznetsovs-bad-luck-strikes-again-or-how-russia-may-have-lost-its-largest-dry-dock-in-the-north/
- LARTER, David y PRINE, Carl. Early report blames confused watchstanders, possible design flaws for Norway's sunken frigate. 29 de noviembre de 2018. *Defense News*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2018/11/29/early-report-blames-confused-watchstanders-possible-design-flaws-for-norways-sunken-frigate/
- NILSEN, Thomas. Frigate "Helge Ingstad" sinks. 13 de noviembre de 2018. *The Barents Observer*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://thebarentsobserver.com/en/security/2018/11/latest-frigate-helge-ingstad-sinks
- PERRY, Dominic. Royal Navy bids farewell to Sea Kings. 26 de setiembre de 2018. *Flight Global*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.flightglobal.com/news/articles/royal-navy-bids-farewell-to-sea-kings-452211/
- REDACCIÓN GUAYAQUIL. Dos corbetas misilares fueron entregadas al Ministerio de Defensa. 15 de noviembre de 2018. *El Comercio*. [Consulta: 10 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://www.elcomercio.com/app_public.php/actualidad/corbetasmisilares-ministerio-defensa-embarcaciones-repotenciacion.html
- SAUNDERS, Stephen. (Ed.). (2004). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group.



arios y publicaciones comentarios y publicaciones
y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
rios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
arios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y
ones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
rios y publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaciones
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



Raúl Palacios Rodríguez

Historia Marítima del Perú. La República 1919 a 1930. Tomo XV, v. 2.



Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2018.

1132 p., ilus., mapas, retratos

Ad portas de la conmemoración del Bicentenario de la independencia, ve la luz este segundo volumen del tomo de la *Historia Marítima del Perú* correspondiente al gobierno de Augusto B. Leguía, el Oncenio. Este icónico volumen aparece precisamente cuando está a punto de cumplirse también el centenario del renacimiento institucional y del poder marítimo y naval del Perú, después de la funesta Guerra del Pacífico.

Leguía recoge el caro anhelo de los jóvenes marinos que al iniciar el siglo XX habían apostado por su institución, la cual en ese momento ejercía apenas una precaria tutela a su exigua armada. Estos oficiales se formaron en el extranjero en Marinas amigas, en vista de que la Marina propia no estaba en capacidad de brindarles prácticas profesionales, pues carecía de unidades a flote. En el extranjero se hicieron conscientes de las necesidades institucionales y, ya de regreso en su patria, concibieron un proyecto puntual de renovación. Para ese fin formaron una comisión (que integraba el capitán de corbeta Tomás M. Pizarro), que se reunió desde agosto de 1917 y que pusieron en manos del presidente José Pardo y Barreda, que la desestimó.

Cuando Leguía asumió la presidencia después del golpe de Estado del 4 de julio de 1919 que depuso a Pardo, los marinos, reunidos nuevamente en una comisión constituida y presidida por el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, y los capitanes de corbeta Julio Víctor Goicochea, Alejandro G. Vinces, Manuel



El director de la Escuela, el comandante Charles Gordon Davy hace entrega de Diploma a Cadete. Lo acompaña el comandante Tomás M. Pizarro. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

D. Faura y Tomás M. Pizarro Rojas, presentaron su proyecto al presidente. El proyecto consistía en dos puntos fundamentales, aunque consideraba que de ellos se derivarían los procedimientos para solucionar otras necesidades: la creación del Ministerio de Marina y traer una misión naval extranjera para el asesoramiento de cada una de las direcciones del Estado Mayor y la Escuela Naval. Los marinos supieron persuadir a Leguía de la necesidad de reconstruir el poder marítimo y naval, absolutamente indispensables para insertar al Perú con decoro en la comunidad internacional y estar en condiciones de hacer respetar sus derechos en los temas pendientes sobre límites y fronteras.

El presidente Leguía, al asumir la presidencia, concretó el proyecto. Así, el 8 de octubre de 1919, aniversario del combate de Angamos, se presentó en el Congreso la moción que autorizaba al Poder Ejecutivo para organizar el Ministerio de Marina, que fue aprobada por unanimidad.

A partir de estas trascendentes decisiones, el libro relata la evolución de la

institución naval y el destino marítimo del país, en el contexto del significativo siglo XX, con un presidente que se enfocó en la modernización de la Marina, especialmente en un momento en que el Perú se hallaba en proceso de definir fronteras con sus países vecinos. En efecto, el Perú recuperó el poder marítimo y naval gracias a la creación del Ministerio de Marina, la reorganización de la Armada, las adquisiciones navales y el nuevo énfasis en la educación naval, gracias a la Misión Naval Americana y al director de la Escuela, el comandante Charles Gordon Davy.

El autor ha dividido este volumen en dos grandes partes. En la primera, de tres capítulos, trata temas relacionados con la actividad marítima, fluvial y lacustre. Hace un balance de cómo evolucionó y se desarrolló la actividad marítima durante la década de 1920, y resalta sus aspectos más significativos en términos de calidad, servicio y aprovechamiento. Analiza temas relevantes como la infraestructura portuaria, el movimiento portuario, la actividad pesquera y el trabajo portuario con sus múltiples e importantes incidencias en la vida nacional y local. Igualmente, se hace hincapié no solo en la actitud gubernamental para desarrollar e implementar determinadas medidas a favor de la mencionada actividad, sino también en el celo que dispensó la superioridad naval a la ejecución y supervisión de las acciones y disposiciones oficiales. El autor estudia también los vaivenes e incertidumbres que acompañaron a la actividad marítima, fluvial y lacustre en el periodo.



El presidente Leguía en la entrega de los brevetes a los nuevos pilotos, aviadores de la Escuela de Hidroaviación. Acompañado de sus ministros Manchego Muñoz y Núñez Chávez; el jefe de Estado Mayor General Alfred G. Howe y el jefe del Servicio de Hidroaviación, Harold B. Grow. Marzo de 1928. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



El crucero argentino *acorazado San Martín* en el Centenario de la Independencia del Perú. En primera fila, al centro, el presidente Leguía; a su izquierda, monseñor Duprat, en representación de la República Argentina; Alberto Salomón, ministro de RR.EE.; personaje sin identificar; vicealmirante Manuel Antonio Villavicencio. El último de la fila a la derecha del presidente: Juan Manuel Ontaneda, ministro de Marina; general José Ramón Pizarro, monseñor Fidel Olivas Escudero, obispo de Ayacucho. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

La segunda parte, examinada en cuatro capítulos, se refiere propiamente a la vida institucional de la Marina de Guerra en su diversos roles y dimensiones. El primero es una síntesis histórica de la situación crítica de la Armada al término de la guerra con Chile y durante su paso del siglo XIX al siglo XX: su postración, recuperación y modernización.

El segundo capítulo trata sobre la creación del Ministerio de Marina. Despojarse de la dependencia del Ejército en el Ministerio de Guerra y Marina representó un hito histórico que favoreció a la institución en términos de estatus y en la asignación de mayores recursos presupuestales para su modernización y mejoras.

El autor analiza el rol decisivo del contralmirante Juan Manuel Ontaneda, ministro de la flamante cartera: hombre probo, recto y con enorme ascendencia entre sus compañeros, que sentó las bases para consolidar la Armada Nacional, con el permanente apoyo del mandatario. Así, la institución naval entró en

una decisiva fase de modernidad. Ontaneda tenía conciencia de "que el mar estaba ligado exclusivamente al desarrollo del Perú" y que "Para asegurarlo era necesario reconquistar el respeto como potencia marítima y promover el comercio a través de la marina mercante nacional". En este capítulo se aborda también la creación del Ministerio de Marina y Aviación en 1929.

La Misión Naval Americana y su vasta, fecunda e intensa labor a favor de nuestra Marina de Guerra es materia del tercer capítulo. Revistió una enorme importancia para el despegue y la transformación de la institución naval en su conjunto; los juicios son unánimes en reconocer el sinnúmero de beneficios que se lograron, muchos de los cuales aún perviven en el seno de la institución. El capítulo se inicia con el estudio del motivo de la presencia de la Misión en nuestro país y resalta sus precedentes históricos más significativos. En este caso, nuevamente la acción personal del presidente Leguía se hizo presente. Las razones o causas que lo impulsaron a tomar tal decisión se examinan en relación con el contexto tanto interno como externo de la época.

El cuarto y último capítulo constituye un balance descriptivo de los principales centros de formación e instrucción naval, empezando por la Escuela Naval, y el magnífico rol del capitán de navío Charles Gordon Davy por más de una década. Se analiza también el desarrollo de la Escuela durante el dilatado Oncenio: los "Cruceros de Verano", la creación del Cuerpo Único de la Armada, el fomento importantísimo de los deportes (con récords nacionales e internacionales de los atletas marinos) y la evolución de la infraestructura del plantel (en tierra y a bordo).

Simultáneamente se examina la Escuela de Hidroaviación Naval de Ancón, semillero de los futuros aviadores. El autor hace un balance de la instrucción del personal subalterno como acción fundamental y prioritaria de la Marina, así como la fundación y el desempeño de Escuela de Pilotos y Marinos Mercantes, la Escuela de Especialidades, la Escuela de Aprendices Navales, la Escuela de Torpedistas y la Escuela de Radioelectricistas. Finalmente, se aborda la fundación de la ya centenaria Escuela de Submarinos y la creación de la pionera Escuela Superior de Guerra Naval.

Como podemos ver, se trata de una obra por demás significativa para la comprensión de una etapa trascendente en la vida de la Marina nacional, en su inserción en la modernidad para asumir la responsabilidad de un poder naval y marítimo cualificado entre sus similares de la región. El libro acaba de salir de imprenta y será presentado en el transcurso de enero de 2019, en coincidencia, felizmente, como ya mencionamos, con el centenario de la fundación del Ministerio de Marina, que marcó el renacimiento de la institución naval.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe